

L'ANSALDO

ANNO III - NUMERO 16
Abbonamento gratuito ai dipendenti
ed ai pensionati

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

GENOVA, 15 SETTEMBRE 1956
Spedizione in abbonamento postale
Gruppo secondo



Dritto di poppa di una turbocisterna di 31.500 T.D.W. in costruzione al Cantiere di Sestri per la « Compagnia Internazionale » di Genova.

Nuova serie di quadri elettrici per bordo

In previsione dell'incremento di lavoro conseguente all'applicazione della legge Tambroni ed allo scopo di trarne i più ampi e duraturi benefici tecnici ed economici, l'ufficio STU-ELET del Cantiere di Sestri ha elaborato a suo tempo lo studio di una serie di quadri standard per bordo che alla più spinta normalizzazione, garanzia di qualità, rapidità ed economicità di produzione, unisce la maggiore rispondenza alle più aggiornate caratteristiche tecniche dei materiali ed esigenze degli impianti.

Tale lavoro di normalizzazione si è svolto principalmente nel campo dei quadri principali e delle sottostazioni, in quello dei centralini per distribuzione luce ed in quello dei centralini degli impianti forza, rispettivamente a cura dei sigg.ri dis. costr. A. Enria e dis. V. Forgiome e E. Moretti, sotto la guida del C. Sala sig. B. Bigot.

Per i quadri principali e delle sottostazioni è stata realizzata una serie di quadri standard ad interruttori automatici che può essere considerata d'avanguardia anche in campo internazionale, accomunando in sé le caratteristiche tecniche più aggiornate in materia quali la scomposizione in armadi elementari a struttura cellulare con ispezione anteriore e posteriore, l'impiego di interruttori ad elevato potere di rottura di tipo estraibile con chiusura meccanica a molla e relais di sovraccarico a tempo dipendente, l'uso di strumenti a scala circolare antiparallasse, la realizzazione di un sistema di sbarre e di collegamenti principali a pioggia e di collegamenti ausiliari a cavetti multipli con morsettiere a blocchetto tra gli armadi e tra questi ed i relativi pannelli ed, infine, l'impiego di schemi e disegni costruttivi standard riprodotti su tabelle e disegni normali da tenere continuamente aggiornati con i perfe-

zionamenti e gli adattamenti risultanti necessari nelle successive applicazioni.

Detti quadri, realizzati di volta in volta raggruppando in modo idoneo il necessario numero di armadi elementari, possono essere impiegati per qualsiasi tipo di nave, tanto a corrente continua quanto a corrente alternata, così per impianti di piccola potenza come per quelli più importanti con l'impiego di interrutto-

Per i centralini di distribuzione ad interruttori automatici degli impianti forza e luce sono stati realizzati due tipi di quadri standard di tipo moderno, costruibili in serie, facilmente adattabili alle diverse necessità di servizio e di installazione degli impianti ed idonei all'impiego di tutti gli interruttori omologati per il servizio di bordo reperibili sul mercato.

I centralini, realizzabili nei

con preliminare lavorazione in serie a fondo magazzino. Successivamente i telaietti finiti vengono, secondo le esigenze degli impianti, montati in posto a bordo su una o più file, in nicchie o custodie ad armadio, anch'esse normalizzate.

I quadri ed i centralini suindicati oltre che risultare di costruzione più economica per la maggiore standardizzazione della produzione, che

— maggiore facilità di esecuzione dei disegni d'impianto, basati fin all'impostazione del progetto su quadri già definiti in ogni particolare

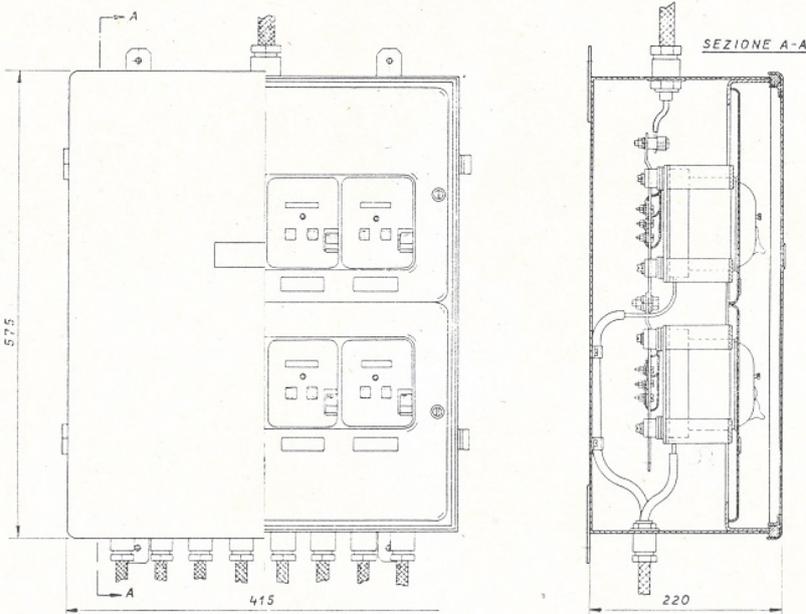
— maggiore facilità di esecuzione degli impianti a seguito della maggiore preventiva conoscenza da parte del personale dei quadri costituenti, ripetentisi sempre nella stessa forma e disposizione

— miglioramento della qualità della produzione per l'automatizzato trasferimento da una nave all'altra dell'esperienza acquisita in ogni costruzione

— maggiore sicurezza della corrispondenza di ogni singola costruzione alle norme di classificazione

— più facile e rapido approvvigionamento e più completa utilizzazione dei materiali con l'assoluta eliminazione di residui di lavorazione non reimpiegabili.

Vittorio Fanfani



Centralino luce con interruttori automatici tipo « Stotz ».

ri fino a 4.000 Amp. di diverse case costruttrici.

Un opportuno dimensionamento delle sbarre e l'impiego di interruttori a capacità di rottura corrispondente alla massima corrente di corto circuito verificantesi sul quadro, determinata con accurati calcoli di accertamento, assicurano ai quadri la massima sicurezza e selettività di protezione oggi realizzabile negli impianti di bordo.

tipi ad una, due, tre e quattro file, consentono la formazione di quadretti formati da 3 fino a 28 interruttori del tipo unipolare con neutro, bipolare e tripolare per impianti a corrente alternata, o solo bipolare per impianti a corrente continua.

Gli interruttori riuniti tra loro fila per fila su appositi telaietti, con proprie staffe di fissaggio e sbarrette di distribuzione, sono montati su telai

per alcuni elementi può essere eseguita in serie con lavorazione su maschera e materiali unificati ridotti al minimo numero di tipi indispensabile, presentano i seguenti particolari vantaggi:

— maggiore facilità di preventivazione di peso e di costo all'atto della progettazione

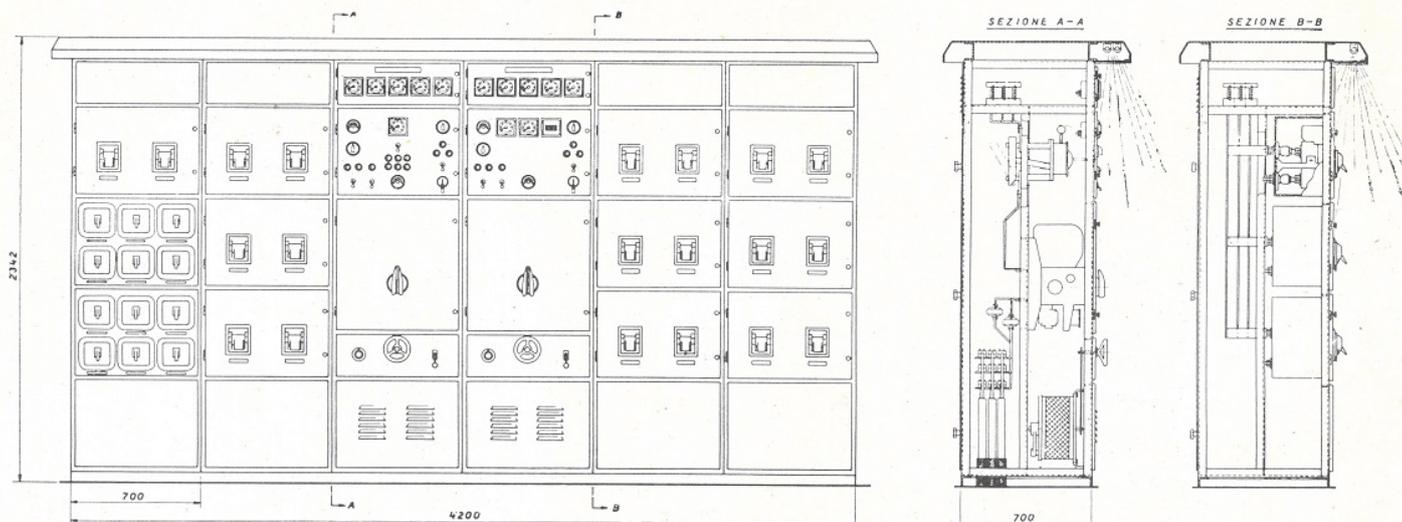
— riduzione del numero dei disegni a carico dell'Ufficio Studi per ogni singola costruzione

Una conferenza internazionale sull'automazione a Cambridge

Dall'11 al 14 settembre si è svolta a Cambridge la « IV Conferenza Internazionale » organizzata dall'« Institute of Personnel Management ». La conferenza ha avuto per argomento l'automazione e i suoi riflessi sull'addestramento e la selezione del personale. Vi ha partecipato — in qualità di rappresentante dell'Ansaldo e dell'I.A.I. (Istituto per l'Addestramento nell'Industria) — il nostro Dirigente dottor Alberto Tomasi, il quale è stato invitato a presiedere la commissione di studio che ha discusso l'addestramento dei Capi.

ERRATA CORRIGE

La didascalia della fig. 2 dell'articolo « Gli stabilizzatori Denny Brown », pubblicato nel numero scorso de « L'Ansaldo », deve essere letta, per quanto riguarda la terza parte, « Pinna angolata in alto » e non « Pinna angolata in basso ».



Aspetto esterno del quadro elettrico principale a corrente alternata.

Prove e consegna della "G. Ansaldo"

La quinta motonave della serie «Capitani del Lavoro», quella che porta il nome di Giovanni Ansaldo, è uscita in mare - per la prima volta - il 28 agosto per le prove di velocità e di tutte le apparecchiature di bordo.

Fu l'armatore ing. Giovan Battista Bibolini che volle intitolare una delle sue navi al nome dell'uomo che oltre un secolo fa, insieme a Bombrini, Penco e Rubattino, fondò il grande complesso industriale ligure la cui storia è strettamente legata a quella d'Italia.

Agli ordini del Comandante Alberto Beretta la nave ha lasciato il Cantiere di Muggiano alle sei del mattino e si è spinta al largo della costa ligure su un mare leggermente mosso mentre raffiche di vento e scrosci di pioggia spazzavano ogni tanto la coperta.

Per tre ore di seguito la «Giovanni Ansaldo» ha compiuto le prove di velocità progressiva, quindi quelle di evoluzione e, infine, quelle a tutta forza e di marcia avanti

e indietro, sotto il controllo dei rappresentanti della Società armatrice, e dei periti dei Registri Navali.

Durante la prova progressiva la nave il cui motore Diesel Fiat 757 da 5.500 HP ha funzionato con perfetta regolarità dopo esser sfilata dinanzi ai paesi delle Cinque Terre, a Riva Trigoso, Sestri Levante, Lavagna, Chiavari, Rapallo, Santa Margherita, Recco, Camogli e Nervi che apparivano, per la foschia, come sfumati acquerelli, la nave è giunta in vista dei grattacieli di Genova. Poi, inversione della marcia e ancora andirivieni, per ore, fra le «basi» consuete, segnalate, ad intervalli, dai gutturali richiami del clacson che provocavano scatti di cronometri degli addetti alla rilevazione degli elementi necessari a stabilire le velocità dell'unità.

Per quindici ore in ogni locale della nave l'animazione è stata intensa: da prora a poppa, dalla plancia al locale macchine, dagli argani a sal-

pare all'asse port'elica è stato un incrociarsi di tecnici e operai i cui rilievi, infine, raccolti e controllati, hanno dato la misura esatta della perfetta funzionalità della «Ansaldo».

A bordo, per l'occasione, si trovavano gli Amministratori Delegati della Società armatrice ing. Augusto Telesio e dott. Glauco Lolli Ghetti, l'ispettore Ghiara, il Comandante Tealdi, i sigg. Rosina, Bagni e Giunchi sempre della «Carbocoke», l'ing. De Simoni e sig. Lemmi dell'American Bureau, l'ing. Montani e i sigg. Vigo e Battaglia del Lloyd Register, gli ingg. Pannunzio, Iozza e Com.te Bellacosa del RINA.

Per il Cantiere Ansaldo di Muggiano, il Direttore ing. Bruno Palenzona con il V. Direttore ing. Giulio Mori e gli ingg. Vitale, De Nicola, De Marchi, l'ing. Bertolotti (il coordinatore dei lavori a bordo sempre in movimento da un punto all'altro della nave) gli ingg. Borzone, Milanese, Alfano, Marchetti, Rabbone. Erano anche presenti: gli uf-



La firma del verbale di consegna da parte degli ingg. Casaccia e Palenzona per l'Ansaldo, e del com.te Pietro Bibolini e degli ingg. Mulas e Bisighin per la «Carbocoke».

ficiali dello yacht imperiale iraniano «Shahsavar» Chamlu Nesser, Tabatabai Diamal, Gholam Mostafian e Mottaghi, l'ing. Conti del Meccanico, il col. Castellano, il sig. Anfoso, il dott. Acerbi, l'ing. Conte della «Nuova S. Giorgio», il sig. Zenga della Telemeccanica, il sig. Rindi della Galileo, il sig. Camoirano della Fiat, il sig. Crucic della Samar, il sig. Garberoglio della Microtecnica, il Direttore di macchina della «Carbocoke» Del Santo, con il 1.º ufficiale Mosconi e altri.

Quando al ritorno abbiamo chiesto le impressioni sulle prove, i dirigenti del Cantiere di Muggiano e i rappresentanti dell'armatore e dei Registri Navali ci hanno risposto tutti concordemente che i risultati sono stati superiori ad ogni miglior previsione.

Pochi giorni dopo, il 5 settembre, la «Ansaldo» è stata consegnata all'armatore.

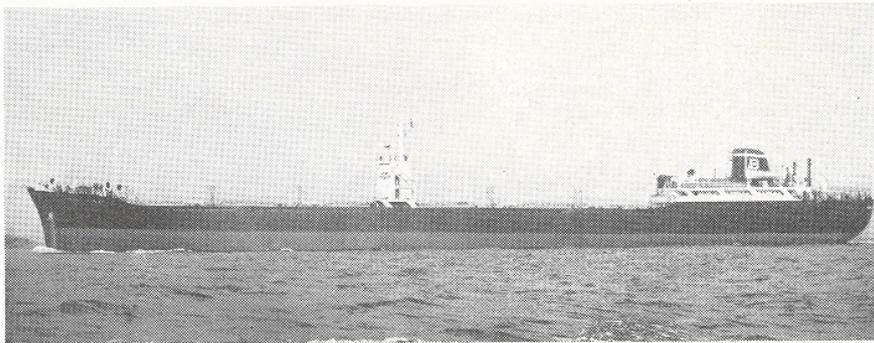
Per la Società «Carbocoke» di Palermo, appartenente al gruppo armatoriale Bibolini, per conto della quale l'unità è stata costruita, erano presen-

ti il Comandante Pietro Bibolini e gli ingg. Bisighin e Mulas e per l'Ansaldo il Direttore Centrale Commerciale ing. Amedeo Casaccia e gli ingg. Bruno Palenzona e Giulio Mori, rispettivamente Direttore e V. Direttore del Muggiano.

Subito dopo la firma dei verbali il Comandante Pietro Bibolini ha rievocato la figura dell'armatore ing. G. B. Bibolini al quale si deve la costruzione delle navi intitolate ai «Capitani del Lavoro» sottolineando i legami che uniscono il gruppo armatoriale Bibolini al Cantiere spezzino.

Gli ha risposto l'ing. Casaccia mettendo in risalto l'originale concezione delle navi volute dall'ing. Bibolini che hanno trovato nell'ambiente marittimo internazionale il più largo dei favori, rappresentando ormai un prototipo fra le navi da carico secco.

Successivamente il capellano di fabbrica don Aurelio Olivieri ha benedetto la «Giovanni Ansaldo» che in serata ha lasciato il Golfo della Spezia agli ordini del Comandante Tealdi. Aldo Galli



PROTEZIONE CATODICA DELLA CARENA DELLE NAVI

È noto da lungo tempo e validamente combattuto con vernici anticorrosive ed anti-vegetative il fenomeno della corrosione della carena dovuta all'azione di coppie galvaniche naturali, che si originano sulla superficie metallica della nave a contatto con l'acqua marina ad opera di tensioni meccaniche interne, disomogeneità dei metalli, azioni batteriche, variabilità del grado di aereazione superficiale, ecc.

Con l'impiego su larga scala della saldatura elettrica e di altre lavorazioni elettromeccaniche sulla nave durante l'allestimento e con l'incremento del grado di elettrificazione dei Cantieri, tale fenomeno ha però acquistato maggior pericolosità per il sovrapporsi all'azione corrosiva delle coppie galvaniche naturali di una azione analoga, ma molto più attiva, dovuta alle correnti vaganti create dalle dispersioni dei circuiti di saldatura di bordo e degli impianti elettrici di terra e di bordo.

Tali correnti che, dati i bassissimi potenziali in giuoco, non possono essere efficacemente drenate con la messa a terra dello scafo, producono, a seconda che siano in ingresso o in uscita dal fasciame di carena, rispettivamente delle azioni di saponificazione sulle

vernici protettive e di corrosione sulle lamieré. Poiché la sola applicazione delle pitture allo scafo si è dimostrata non completamente efficace, è stato da qualche tempo studiato e impiegato all'estero un sistema di protezione anticorrosiva che, basato sull'applicazione alla carena di un potenziale di valore regolabile, ha dato ottimi risultati. Questo potenziale può essere ottenuto sospendendo anodi di zinco o di magnesio attorno alla nave, al di sotto della linea del galleggiamento, e collegandoli direttamente alle sovrastrutture di coperta.

Il Cantiere di Sestri, giustamente preoccupato di consegnare agli armatori le sue navi nelle migliori condizioni di conservazione, ha da qualche tempo iniziato delle applicazioni sperimentali di protezioni catodiche della carena con l'impiego di anodi di zinco ad elevata purezza ottenendo risultati soddisfacenti ed ora si appresta a sperimentare anodi di magnesio allo scopo di confrontare i vantaggi tecnici ed economici ottenibili con l'uno o l'altro sistema.

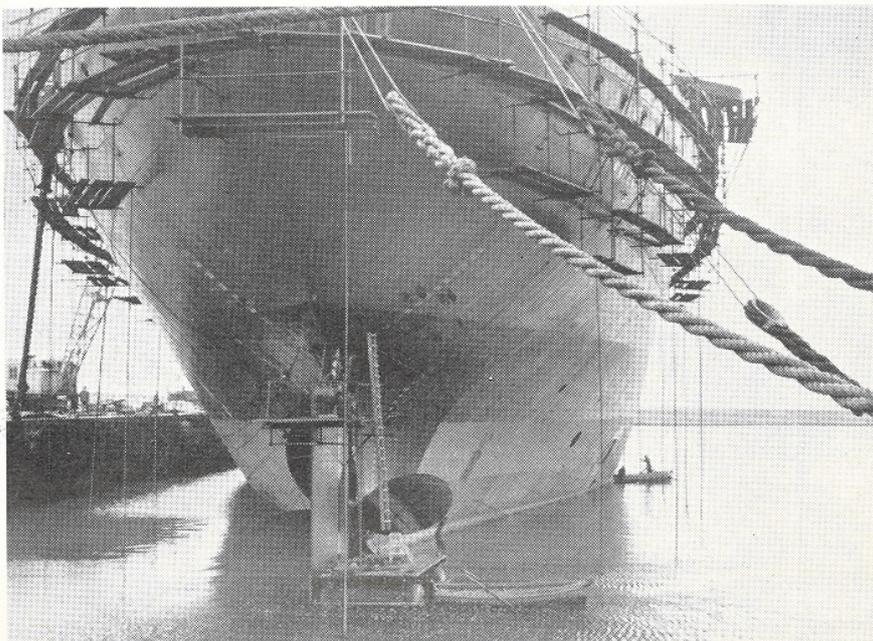
L'applicazione della protezione catodica richiede un costante controllo della tensione di protezione, con spostamento e variazione del numero degli anodi impiegati, ed

una accurata esecuzione e manutenzione dei circuiti di connessione degli anodi allo scafo. Tali operazioni sotto la direzione della Stu/Elet ven-

gono svolte con perizia dal personale di Man/Elet, che provvede pure a conservare nella massima efficienza i circuiti delle saldatrici e degli

impianti provvisori di bordo, allo scopo di limitare o evitare per quanto possibile qualsiasi dispersione di corrente.

Italo Massenti



L' AFFONDAMENTO DELL' "ANDREA DORIA"

Altre manifestazioni di solidarietà

Altre numerose espressioni di cordoglio e di solidarietà sono pervenute all'«Ansaldo» e al nostro giornale per la tragica scomparsa della «Andrea Doria». Fra le altre è particolarmente toccante questa lettera che ci hanno inviata alcuni operai del Meccanico e che pubblichiamo nel suo schietto e semplice testo integrale:

Poco assuefatti come siamo noi operai a scrivere con un certo stile letterario, vorrai, gentilmente, se lo riterrai pubblicare quanto spontaneamente sentiamo di esprimere per la tragedia che in questi giorni ha colpito la nostra Marina Mercantile.

Essa non rappresenta solo una grave perdita per una delle nostre Società di Navigazione di preminenza nazionale, dalle tradizioni più gloriose del nostro Paese ma ne rappresenta un ineluttabile tutto che per noi Ansaldoini dal più umile al più responsabile rimane una grave ferita come se qualcosa di nostro sia venuto improvvisamente a mancare, in modo inspiegabile da rimanerne quasi increduli ed annichiliti. Andrea Doria, questo il tuo nome. Dalla tua impostazione ti abbiamo vista crescere curata giorno per giorno amorevolmente sui nostri scali di Sestri Ponente.

Aumentavano le tue proporzioni, battevano le tue macchine nelle nostre officine come il nostro cuore, eri della nostra Genova che purtroppo non ti vedrà più attraccare alle nostre banchine. Ti avevamo dato tutto noi stessi; il tuo nome era orgoglio per noi gente ligure; esso proviene dalla nostra storia. Eri genovese e in tutto simbolo della nostra volontà di ricostruzione del nostro Paese uscito da immani distruzioni belliche. Sei stata per noi un banco di prova, una magnifica prova di popolo lavoratore ed ogni tuo viaggio dimostrava al mondo la nostra volontà di ripresa di prestigio crescente del nostro Paese che riguadagna nel tempo la fiducia che giustamente meritava e merita nel campo marinaro.

Ma un destino crudele ha voluto che tu riposassi sui fondi marini di quel grande oceano che è Patria di tutti in quelle stesse acque che furono solcate dalle caravelle di Cristoforo Colombo.

Il mare ti ha voluto per sé. Rimane a consolarci il valore del tuo eroico equipaggio composto di uomini di mare generosissimi e valenti gelosi continuatori delle tradizioni marinare di un popolo. Ti rivedremo nuovamente «Andrea Doria II»; noi siamo pronti, e quando fischieranno le sirene e tu scenderai dai nostri scali al bacio del mare una lacrima sgorgnerà dai nostri occhi irrefrenabilmente; lacrime di gioia di orgoglio pur ricordandoci una grande sciagura e rinnovando un cocente dolore.

L'ing. Gioacchino Mell, ha scritto dal Cile all'ing. Edgardo De Vito: Carissimo Edgardo,

attaccato alla radio fin dal primo tragico annuncio che la bella Andrea Doria era stata speronata, ho spasimato sperando fino all'ultimo, che il colosso si fosse salvato.

Poi ogni speranza è svanita e la tragica notizia mi ha profondamente addolorato come se avessi perduto una parte di me stesso.

Ho pensato alla mia Patria colpita nella sua fierezza e nel suo orgoglio di possedere una delle più belle navi del mondo, la più bella, ed ho pensato soprattutto agli Ansaldoini, dirigenti ed operai, che con l'ingegno e con le braccia sono stati gli artefici del capolavoro che si è inabissato nel mare.

Come Italiano e come Ansaldoino sento tutta l'amarezza della tragedia ed insieme agli Italiani e agli Ansaldoini e soprattutto ai Genovesi, piango senza il conforto dei miei fratelli dai quali vivo così distante. A te, amico caro, affido questo messaggio, che dà sfogo al mio dolore, pregandoti di considerarmi vicino a tutti gli Ansaldoini in questo doloroso momento.

Ti abbraccio
aff.mo
Ing. Gioacchino Mell
Agente Ansaldo per il Cile

Sono inoltre pervenuti rispettivamente all'ing. Lo Monaco e allo ing. Casaccia i seguenti telegrammi:

«Profondamente impressionati tragedia Andrea Doria vogliate accettare sensi nostra simpatia e personali saluti Capriles Contreras Cemencoro

«Da Gillespie e Houston Jackson vogliate accettare per conto Ansaldo nostri sensi sincera simpatia per tragica perdita seguito collisione vostra bella nave Andrea Doria».

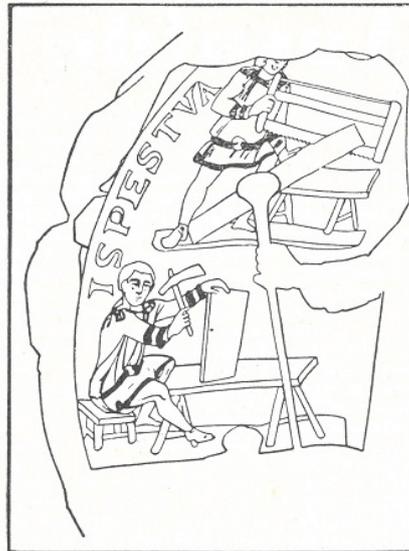
Economia spicciola

Si sa di dire cosa ovvia quando si afferma che non vi è mentalità di industria dove non vi è senso di economia.

L'industria è principalmente basata su concetti di economia, intesa questa nel senso lato della parola: da quella che si dice politica economica a quella che è l'economia spicciola.

La mentalità di industria è viva, è operante quando ciascuno e tutti sentono un po' come propri i problemi che sono dell'ambiente nel quale si passa la maggiore e migliore parte della nostra vita. Il senso dell'economia che permea di sé, ora per ora, qualsiasi genere di lavoro, è veramente tale se costituisce un vero abito mentale, se si presenta ad ogni circostanza, se entra a far parte del nostro pensiero dominante. Deve essere nella ferma volontà di chi comanda ed organizza a qualunque livello, deve essere nella mente di chi tratta un affare; nella logica e nella tecnica del progettista; nella

IL LAVORO NEI TEMPI



La caduta dell'Impero Romano d'Occidente segna il trionfo dei barbari germanici, e quindi apre per l'arte il periodo dei secoli bui. Resterà soltanto lo splendore dell'arte orientale, attorno alla capitale Bisanzio.

Ma in Occidente, prima che il crollo definitivo avvenga, interviene il Cristianesimo, che in una elevata tradizione culturale, cominciando il proprio dominio nel mondo delle idee e dei sentimenti, finisce per abbracciare tutti i settori della vita.

In arte esso muta soltanto i soggetti, conservando naturalmente le forme; dal I al IV secolo, infatti, tra arte pagana ed arte cristiana c'è solo diversità di contenuto, ma è evidente la comunanza di stile. (Come risulta appunto dalla tavola che pubblichiamo).

L'arte paleocristiana si esprime soprattutto nei sarcofagi, in pregevoli rilievi di avorio e in opere minori, come le lampade ornate e i vetri dorati con rappresentazioni figurate.

Anzi, nell'antica arte cristiana abbondano le vetriere, e sembra che fossero principalmente destinati al culto cristiano i cosiddetti fondi d'oro, con figure di sottilissimo foglio d'oro tra due lamine di vetro.

Di tali lavori non esistono che frammenti: noi pubblichiamo appunto una ricostruzione ospitata nel Museo Vaticano di frammenti provenienti dalle Catacombe romane, e che illustrano il lavoro del legnaiolo.

RINGRAZIAMENTO

Il sig. Benito Pullacino dipendente del Cantiere di Sestri, ringrazia tutti coloro che, essendo presenti ad Andalo dopo il suo arrivo, si sono prestati per portargli aiuto e conforto in occasione della improvvisa grave malattia che ha colpito la sua piccola Marina.

Un grazie particolare ai dirigenti del CRAL che hanno provveduto, con squisita sensibilità, ad alleviare la sua sfortunata situazione.

LAUREE

Il 23 agosto, presso l'Università di Genova, si è laureato brillantemente in medicina e chirurgia con punti 110 su 110, lode e medaglia d'argento, il sig. Carlo Crovetto, figlio dell'impiegato tecnico Biagio Crovetto del Meccanico.

Al neo dottore, che ha discusso la tesi sperimentale «Sulla diagnostica citologica delle gastropatie» (relatore il chiarissimo prof. Antognetti), e al suo genitore formuliamo le nostre più vive congratulazioni.

L'impiegato Ugo Scaraonati del nostro stabilimento «Costruzioni Meccaniche e Impianti Industriali» ha conseguito il 25 luglio, presso l'Università di Genova, la laurea in ingegneria industriale meccanica discutendo la tesi «Gru a braccio retrattile con bena per scarico sabbia» (relatore l'illustre prof. Capocaccia).

Al neo ingegnere le nostre congratulazioni e l'augurio di un brillante avvenire.

L. P.

Distribuzione a 7 Kg./cm²

Orificio corrispondente ad un diametro di	Litri d'aria libera che sfuggono al minuto	Potenza in HP occorrenti per comprimere eguale volume d'aria a 7kg/cm ²	Spesa in lire, al costo dell'energia di L. 8,— per Cv. e per ora	
			in 8 ore Lire	in un mese lavorando 8 ore al giorno Lire
1 mm.	78	0,5	40	1.000
2 »	270	2,-	160	4.000
3 »	750	5,-	400	10.000
5 »	2.100	15,-	1.200	30.000
10 »	8.000	55,-	4.400	110.000
				in un anno lavorando 8 ore al giorno Lire
				12.000
				48.000
				120.000
				360.000
				1.320.000

Ecco che cosa costano le fughe di aria compressa.

Sono elementi questi su cui sarebbe bene si fermasse l'attenzione di quelli che vivono

nelle officine, dai dirigenti agli ingegneri, ai capi, agli operai.

E' evidente che altre numerosissime fonti di economia vi sono nell'industria, come in

qualunque famiglia, e che il contributo che i tecnici possono dare anche nell'importante campo dell'economia spicciola è notevole.

Macchine vecchie

Quando ero ragazzo, in un tratto di spiaggia deserta, c'erano alcune vecchie macchine, abbandonate da tempo. Ignoravo la ragione per cui si trovavano là, e perchè non fossero state vendute a peso.

Fatto è che in quel tratto di spiaggia deserta c'erano alcune vecchie macchine, buttate alla rinfusa, e qualche parte metallica non ancora coperta dalla ruggine luccicava al sole. Le macchine stavano sdraiate su un fianco, o addirittura rovesciate, con le grandi leve verso il cielo, e qualche ruota semiaffondata nella sabbia. Quando il mare era molto mosso le onde giungevano a lambire la macchina più vicina: guardando da lontano, si poteva pensare a relitti di qualche naufragio, portati appunto dalla corrente.

Erano invece soltanto delle vecchie macchine, relitti di un naufragio sì, ma del naufragio metaforico che sul mare tempestoso della vita tutto travolge nei gorghi della vecchiaia, della terribile vecchiaia quando i movimenti cominciano ad essere affannosi e lenti, i congegni non rispondono più, gli organi diventano inadatti alla funzione per cui erano stati creati, e paiono atrofizzarsi nella forzata inattività.

Le macchine stavano là come morte, anzi erano morte, perchè le macchine nello stesso momento in cui cessano di essere utili, muoiono. Ci avete mai pensato?

Forse era per questo che noi ragazzi, mentre ne eravamo affascinati e attirati, ne eravamo

anche spaventati e respinti. Ci avvicinavamo cautamente, come nel timore che si potessero destare, e quando ardivamo toccarle era con un gesto furtivo che ci dava i brividi, e subito fuggivamo.

Ad alcuni di noi, quando facevamo i capricci, i genitori minacciavano di portarci, nella notte, dalle « vecchie macchine ». E noi ammutolivamo alla terribile minaccia, già vedendo colla fantasia le vecchie macchine danzare sotto la luna una terribile e macabra sarabanda, e udendo i loro meccanismi tintinnare sinistramente, scheletri mossi da un invisibile burattinaio.

Vecchie macchine, quanta paura ci facevate! Poi un giorno siete scomparse, stranamente come eravate venute, ma il vostro ricordo è rimasto uno dei più vivi della nostra infanzia.

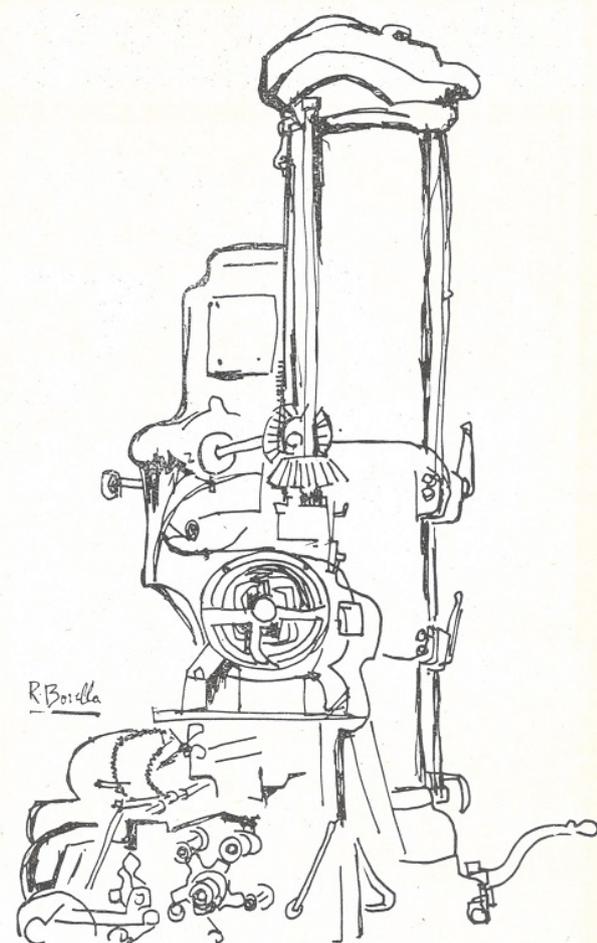
L'altro giorno, invece, in fondo ad un vasto piazzale inutilizzato, ho veduto altre macchine, vecchie e rugginose, mancanti di qualche pezzo, abbandonate sotto la pioggia. Qualcuna era sventrata, e mostrava impudicamente attraverso un largo squarcio una parte degli ingranaggi interni, come in qualche stampa popolare di volgarizzazione anatomica si vedono rappresentati dentro al corpo umano i vari organi. L'acqua scrosciava implacabile sul metallo, inondava l'interno, usciva a fiotti dalle varie aperture. Un piccolo tubo di rame disposto ad arco lanciava lontano il suo

getto, come se fosse stato una fontana.

Nel capannone, al coperto, le macchine nuove e luccicanti continuavano il proprio ritmico lavoro con una indifferenza ed un distacco che, evidentemente senza alcuna logica da parte mia, mi irritarono, e mi fecero anche pensare alle generazioni di uomini che si susseguono indaffarate e frettolose, disseminando lungo il cammino i cadaveri dei propri padri.

Oggi infine mi sono fermato davanti a una vecchia macchina abbandonata e solitaria, in un ripostiglio. Sembrava il monumento di un'epoca, coi suoi ingranaggi pesanti, con i grossi pedali inanimati, con enormi pulegge senza cinghia. Anche se fosse stata lustra e rimessa per un momento in efficienza, sarebbe rimasta il monumento di un'epoca, perchè tutto in lei denunciava lo stile di un tempo. Materiale impiegato senza risparmio davano alle varie parti un aspetto tozzo e rotondo, come le vecchie carrozze con l'imperiale. I raggi delle ruote erano contorti a « esse », tutte le leve avevano forme panciute e « barocche »; per creare una simmetria formale alcune parti erano allungate, arrotondate o raddoppiate senza alcuna ragione funzionale, come certe capigliature della « belle époque ».

I piedi, le maniglie, il braccio superiore avevano dei fregi che tutti li ricoprivano, e le lettere scritte (sia il nome della fabbrica che le in-



dicazioni per l'uso delle leve) avevano degli ampi svolazzi. Ecco allora che la mente, senza alcuno sforzo, era portata ad immaginare l'operaio che aveva lavorato su quella macchina con un bel paio di baffi e una fiammante paglietta. Era l'epoca delle lunghe dichiarazioni d'amore col ginocchio destro a terra e la mano

sul cuore, delle gite domenicali sull'imperiale della traballante « carrozza », delle facili lacrime per il riconoscimento del piccolo macilento fornaio che si scopriva figlio della baronessa mediante le due metà della fatidica medaglietta.

Ecco: una macchina aveva evocato tutto un torrente di ricordi, come può accadere sfogliando un vecchio almanacco, o semplicemente ascoltando una vecchia canzone « del tempo che fu ».

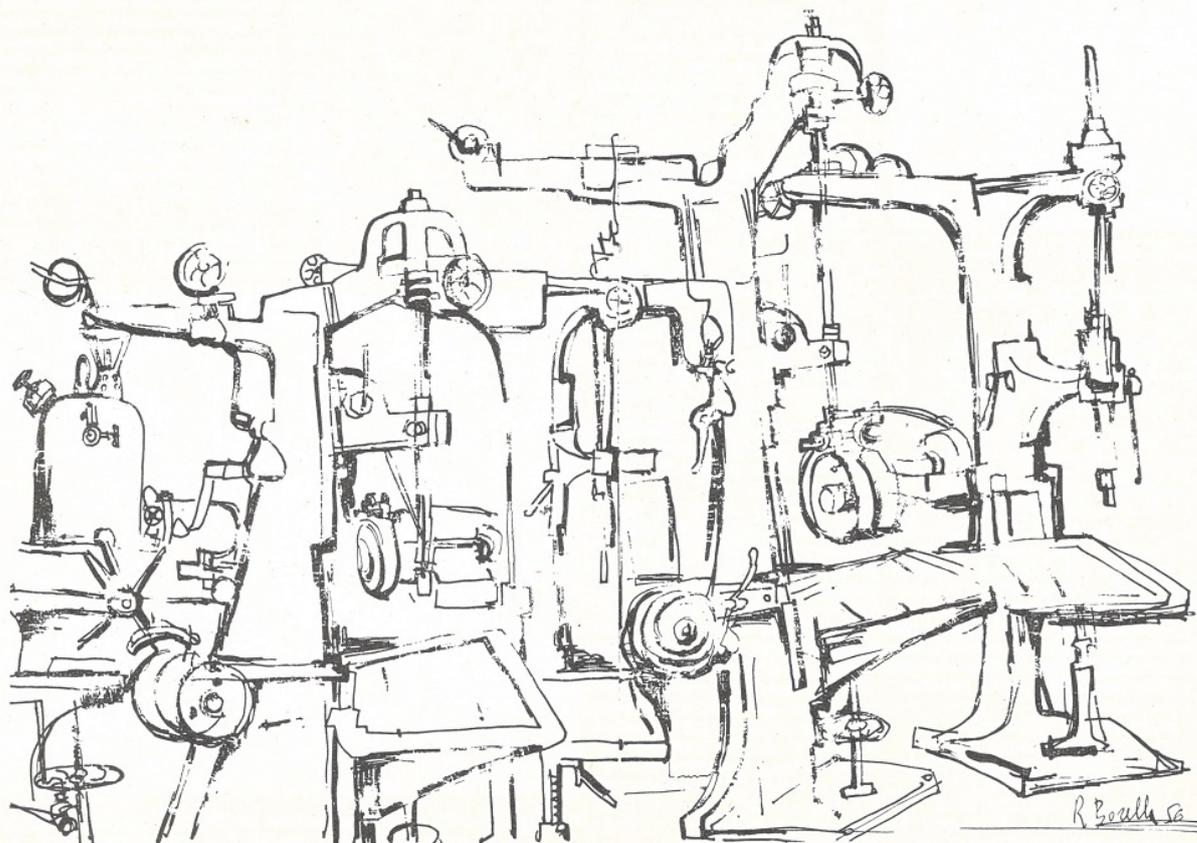
Poi mi è venuto un pensiero triste: queste nuove e luccicanti macchine che pulsano oggi piene di vita e condividono con me le gioie e i dolori delle mie lunghe giornate, saranno domani vecchie, come lo sarò io, e parleranno ad altri di un tempo che fu il mio, e che sarà ormai lontano.

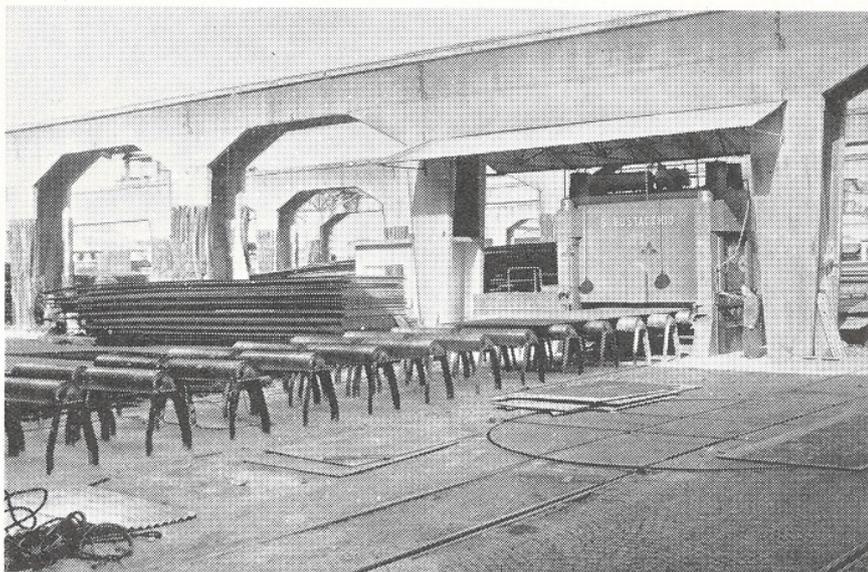
Ah! Vecchie macchine birbone, vorreste con questo insinuare nel mio animo il dubbio che voi non siete solo uno strumento produttivo, un « macchinario » insensibile, un freddo aggeggio utilitaristico che io adopero e butto via quando non mi serve più? No, non voglio credermi.

Comunque, resta il fatto sconcertante che siete riuscite a farmi rabbrivire come leggendo una vecchia saga nordica, a farmi riflettere come in presenza di un testo filosofico, a farmi infine gozzanamente sognare e umanamente sperare e disperare.

Care, vecchie macchine!

Lucio Bozzano
(Disegni di Rocco Borella)





La nuova potente spianatrice meccanica installata al Cantiere Navale di Sestri.

CANTIERE

NUOVA SPIANATRICE PER LAMIERE

Recentemente è entrata in funzione, presso il Cantiere Navale di Sestri, una nuova potente spianatrice meccanica per lamiera, capace di spianare e raddrizzare lamiera di acciaio fino alla larghezza di 3200 mm. e allo spessore di 33 mm.

Detta macchina, costruita dalla Ditta « S. Eustacchio » di Brescia, si compone delle seguenti parti principali:

1) Gruppo cambio-riduttore contenente i ruotismi atti a ridurre la velocità del motore ed a trasmettere il movimento ai cilindri spianatori mediante un sistema di articolazione a snodo. Questo sistema consiste in giunzioni cardaniche collegate da allunghe a palmola in modo da consentire un sensibile disassamento tra pignoni e cilindri relativi.

2) Basamento sul quale sono alloggiati i tre cilindri spianatori inferiori sostenuti alle loro estremità da supporti a culla che permettono l'orientamento libero dei colli sotto le deformazioni di lavoro.

3) Traversa mobile la quale porta i due cilindri spianatori superiori (regolabili in altezza per mezzo di un motore elettrico da 35 cav. e sostenuti nello sforzo dai relativi controrulli) e quelli ausiliari con supporti orientabili e spostabili verticalmente per l'aggiustamento. Questo si ottiene mediante un sistema di regolazione indipendente comandato da un motore a flangia, fissato alla traversa stessa, con riduzione a coppia elicoidale e trasmissione con alberi e vite-chiocciola.

La traversa mobile, per garantire nel suo movimento l'assenza di giochi che ne produrrebbero il fastidioso saltellamento all'entrata e all'uscita della lamiera in lavorazione, è bilanciata da quattro

cilindri pneumatici disposti sopra la traversa fissa. Questi cilindri tengono sempre tirati i vitoni verso l'alto, annullando evidentemente il gioco nei filetti ed ottenendo in questo modo una registrazione accurata e sicuramente stabile durante la regolazione dei cilindri.

4) Traversa superiore fissa che completa l'incastellatura della macchina facendo da ponte superiore e contiene il meccanismo di sollevamento della traversa mobile.

5) Montanti e colonne che formano i lati verticali della incastellatura e riuniscono solidamente il basamento e la traversa superiore.

6) Vie a rulli per l'appoggio e il convogliamento delle lamiera da introdurre fra i cilindri spianatori della macchina, costituite da una serie di rulli folli, disposti anteriormente e posteriormente alla macchina e supportati da appositi cavalletti.

Le caratteristiche principali della nuova spianatrice sono le seguenti: diametro e lunghezza utile dei cilindri spianatori, mm. 280x3250; diametro e lunghezza utile dei cilindri ausiliari, mm. 350x3250; massime dimensioni della lamiera da spianare, mm. 3200x33; resistenza del materiale, Kg. 50/mmq.; minimo spessore spianabile, mm. 10; numero dei cilindri spianatori (comandati), 5; numero dei cilindri ausiliari (folli), 2; interasse fra i cilindri spianatori, mm. 300; due velocità di spianatura, rispettivamente m. 5 e m. 10 al 1'; potenza del motore principale di comando, cav. 135; potenza del motore di sollevamento della traversa mobile, cav. 35; potenza di ciascun motore per sollevamento cilindri ausiliari, cav. 3; peso complessivo della macchina, kg. 80.000.

VISITE AGLI STABILIMENTI



L'ammiraglio Pecori Giraldi al Cantiere di Livorno.

DI TECNICI PERSONALITÀ E STUDENTI

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

— Un gruppo di cadetti della Marina Militare Argentina. Gli ospiti hanno visitato gli impianti e le attrezzature del Cantiere navale di Sestri, accompagnati dal nostro ing. Marsili.

— Quindici allievi di un corso dell'A.N.C.C. (Associazione Nazionale per il Controllo della Combustione). Hanno visitato le attrezzature del bacino di carenaggio del Cantiere di Livorno.

— Venticinque allievi della Accademia Navale di Livorno. Si sono recati al Cantiere « Luigi Orlando », soffermandosi particolarmente nella sala a tracciare e nell'officina carpenteria, accompagnati dall'ing. Pavone.

— Il Vice Ministro indiano dell'Indonesia, S. E. Satis Chandra. Accompagnato dal signor Donati della Direzione Generale, l'illustre ospite ha visitato il Meccanico e il Cantiere di Sestri, ricevuto dai membri delle rispettive Direzioni.

— Il Capo di S. M. della Marina, ammiraglio Pecori Giraldi. L'ospite, accompagnato dal Comandante dell'Accademia Navale ammiraglio Pesci, dal Direttore del Navalgenarmi col. Gazzo e dal col. Fantoni, è stato ricevuto dal Direttore e dal V. Direttore del Cantiere di Livorno, ingg. Rovetto e Di Pietrantony. L'ammiraglio Pecori Giraldi si è soffermato particolarmente ad osservare i lavori a bordo del cacciatorpediniere « Indomito » e dell'avviso scorta « Centauro », compiacendosi vivamente.

LIVORNO

MOVIMENTO BACINO

— Dal 17 al 18 luglio ha sostato lo yacht « Ruming Eagle » della Società armatrice « San Augustin » di Panama, per carenaggio.

— Dal 21 al 25 luglio ha sostato la motonave « Istar » di 875 T. S. L. della Società armatrice « Daneo » di Genova, per carenaggio e lavori da parte di Ditte esterne.

— Dal 27 luglio al 3 agosto ha sostato lo S/s « Laura Lauro » di 7083 T. S. L. dell'armatore Achille Lauro di Napoli, per lavori di riparazione allo scafo.

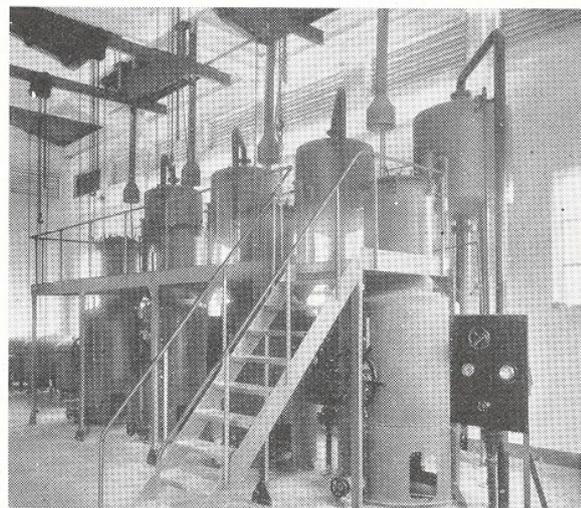
— Dal 4 al 5 agosto ha sostato il piroscalo « Silva » di

1158 T.S.L. della Società armatrice « Alfino & Figli » di Catania, per carenaggio.

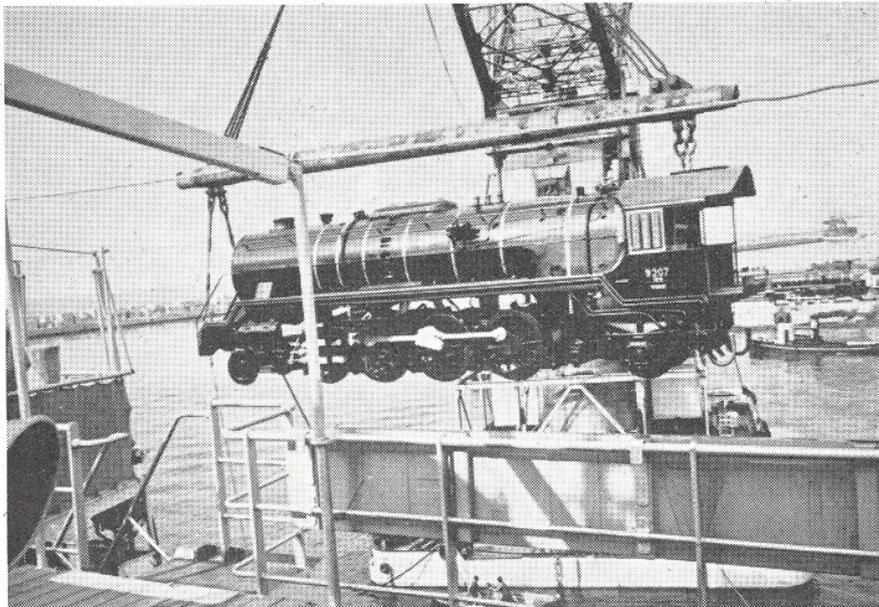
— Dal 13 al 14 agosto ha sostato la motonave « Genepesca VI » di 702 T.S.L. della Società « Genepesca » di Livorno, per carenaggio.

— Dal 27 al 29 agosto ha sostato il piroscalo « Georgius » di 872 T.S.L. della Società « Marcau & Sons » di Londra, per carenaggio e lavori da parte di Ditte esterne.

— Dal 31 agosto al 2 settembre ha sostato il panfilo « Trenora » di 864 T.S.L. della « Shipping Corporation » di New York, per carenaggio e verifica degli assi port'elica.



Un aspetto della centrale acetilene del Cantiere di Sestri, recentemente revisionata dal Servizio manutenzione.



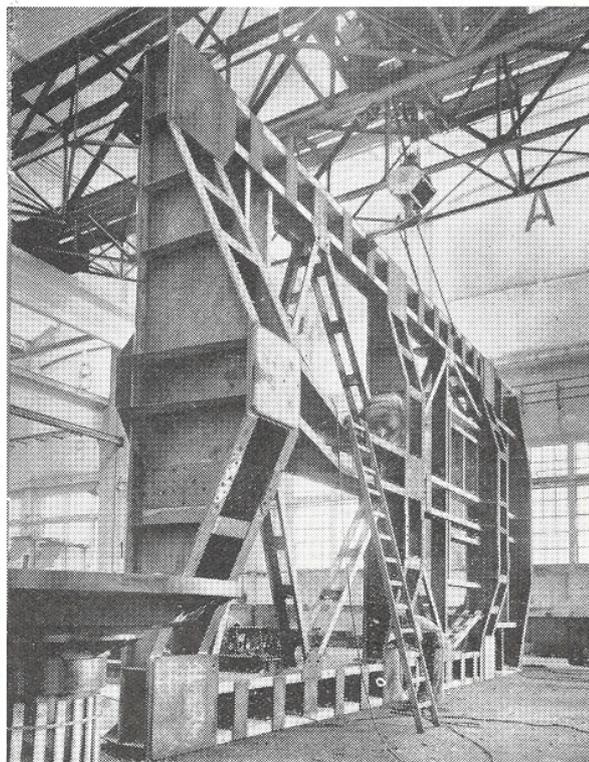
Imbarco, nel porto di Genova, di una delle locomotive costruite al CMI per l'India.

C M I

Lavori di manutenzione

Durante il periodo di chiusura dello stabilimento per ferie collettive sono state installate nuove macchine e sono stati eseguiti importanti lavori di manutenzione, tra cui: 1) ultimazione impianti per sistemazione nuovi forni SFEAT; 2) installazione di due nuovi torni a revolver semiautomatici «Minganti»; 3) installazione di un nuovo tornio a revolver automatico «Minganti»; 4) installazione

di una nuova foratrice verticale «Berardi» tipo RG 70; 5) rifacimento completo di un forno elettrico da 42 kW; 6) revisione, spostamenti e modifiche di macchine utensili; 7) revisione apparecchiature elettriche delle gru a ponte; 8) revisione linee ed impianti elettrici ad alta ed a bassa tensione; 9) revisione ai mezzi di trasporto interni; 10) revisione impianto di riscaldamento della Direzione.



Particolare di una gru costruita per il Cantiere di Sestri.

MECCANICO

Consegnate 1000 tonn. di materiale

Il materiale più importante spedito dal 22 agosto al 6 settembre è il seguente:

Al nostro Stabilimento CMI: una caldaia per locomotive indiane completa di tutti i particolari. Al nostro Cantiere di Muggiano: un viratore elettrico per motore Ansaldo - Fiat tipo 757 destinato alla motonave «Carlo Canepa». Al nostro Cantiere di Livorno: due condensatori in lamiera d'acciaio completi di piastre e tubi per il cacciatorpediniere «Indomito»; una turbopompa di alimento per circuito principale di alimentazione destinata al cacciatorpediniere venezuelano «General De Austria»; due eliche di bronzo a tre pale, manicoti e presatrecce per un avviso scorta indonesiano. Al nostro Cantiere di Sestri: un gruppo Diesel alternatore da 187,5 kVA con

motore Ansaldo tipo 2131/4 S, due gruppi turboalternatori da 550 kW completi e due pompe centrifughe per la turbocisterna «Purfinia Italia»; una cassa riduttore parte intermedia e una cassa riduttore parte inferiore facenti parte del complesso turboriduttore principale, due apparecchi di sollevamento ruota lenta, due pompe centrifughe, un ruotismo intermedio di 1.a e 2.a riduzione per turbina di alta pressione, una ruota lenta per riduttore principale ed altri particolari per l'apparato motore della turbocisterna «Fina Canada»; un gruppo Diesel-dinamo da 200 kW con motore Ansaldo tipo Q 265/6 da 310 HP, accessori per riscaldatori nafta e olio, rispetti extra per depuratori e motori elettrici, riscaldatori a vapore, depuratori centrifughi per olio e nafta, due caldaie Ansaldo - Clarkson, un gruppo Diesel - dinamo con motore Ansaldo tipo 2131/3 da 80 HP, pompe centrifughe, una rotopompa a vite e due impianti combustione nafta per la motonave «Angela Fassio»; due pompe centrifughe verticali per servizio spurghi acqua dolce per una turbocisterna. Ai «Cantieri del Mediterraneo»: collettore gas di scarico, coperchi convogliatori, filtro nafta ed altri particolari per motore Diesel Ansaldo - Doxford destinato alla motonave «Francesco Crispi» in costruzione. Ai «Cantieri Riuniti dell'Adriatico» (Fabbrica Macchine S. Andrea) di Trieste: un collettore di vapore, un collettore per corpo caldaia, tre collettori quadri. Al Cantiere navale della «Navalmeccanica» di Castellammare di Stabia: un gruppo

Diesel-dinamo con motore Ansaldo tipo Q 265/7 S da 475 HP, un volano, colonne montanti, stantuffi, bielle, filtri ed altri particolari per motore Diesel per due navi in costruzione. All'Arsenale della Marina Militare di Taranto: un gruppo Diesel - compressore con motore Ansaldo 2131/6 da 160 HP. Alla «Brodmaterijal» di Rijeka (Jugoslavia): un gruppo industriale Diesel - Ansaldo tipo Q 150/3 da 46 HP. Al Cantiere navale «Breda» di Mestre: supporti autolubrificanti e refrigeranti olio per una motonave in costruzione. Al Cantiere navale «Modesto Ragno» di Molfetta: un motore marino Diesel - Ansaldo tipo 2131/4 S da 165 HP per un motopeschereccio in costruzione. Al Ministero dei Trasporti Argentino, Buenos Aires: coperchi cilindri, alberi a manovelle ed altri pezzi di ricambio per motore Ansaldo tipo Q 150/3 e Q 150/4. Al Cantiere navale «F.lli Giacalone» di Mazara del Vallo: un motore marino Diesel Ansaldo tipo 2131/4 S da 165 HP per un motopeschereccio in costruzione. Alla centrale termoelettrica di Rio Turbio (Argentina): tubi di acciaio sagomati per impianto acqua circolazione, impianto controllo termico, apparecchiature elettriche, una gru a ponte da 40 tonn., collettori quadri ed altri particolari per la centrale. Alla «Companhia Nacional de Navegacao» di Lisbona: otto testate stantuffo per motore Ansaldo - Doxford tipo 67 LB 6 per la motonave «Mocambique».

Il peso del materiale sopra elencato e di altro materiale di minore entità spedito è, in complesso, di 1114 tonnellate.

FONDERIA

COMMESSE

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

-- Lingottiere di ghisa per la «S.I.A.C.» di Genova.

-- Due grosse eliche di bronzo al manganese a quattro pale per i «Cantieri Navali Riuniti» di Genova.

-- Due camicie di bronzo per l'«O.A.R.N.» di Genova.

Dette forniture ed altre di minore entità comportano circa 36.000 ore lavorative.

CONSEGNE

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

Due eliche di bronzo al manganese a quattro pale, del peso di circa 10 tonn. ciascu-

na, alla «F.I.A.T.» di Torino e ai «Cantieri Navali Riuniti» di Genova; 142 tonn. di getti di ghisa e bronzo per motori Diesel e turbine al nostro stabilimento Meccanico; 8 tonn. di getti di ghisa e bronzo per costruzioni varie al nostro stabilimento CMI e ai nostri Cantieri di Sestri e Muggiano; 20 tonn. di getti di ghisa e bronzo all'«Ansaldo - S. Giorgio» e all'«Ansaldo - Fossati» di Genova; 126 tonn. di getti di ghisa e bronzo per costruzioni automobilistiche all'«Alfa Romeo» di Milano; 10 tonn. di ceppi freno di ghisa alle FF.SS.; 153 tonn. di lingottiere di ghisa di tipo vario alla «F.I.A.T.» di Torino e alla «Cornigliano» di Genova; 3 tonn. di eliche di bronzo per navi traghetto alla «F.I.A.T.» di Torino.

I FAMILIARI DEGLI ANSALDINI IN VISITA AGLI STA

Anche quest'anno, in occasione della chiusura degli Stabilimenti per ferie collettive, gli ansaldini che ne avevano fatto richiesta, hanno potuto far visitare i loro posti di lavoro ai propri famigliari.

Le visite, predisposte dagli uffici competenti, si sono effettuate il giorno 12 agosto e vi hanno preso parte numerose persone. I visitatori sono rimasti pienamente soddisfatti ed hanno espresso agli accompagnatori la loro soddisfazione per questa iniziativa che ha permesso di approfondire ancor più quella solidarietà che unisce i membri di una stessa famiglia.

Con la sigla PALE s'intende l'officina dello Stabilimento Meccanico in cui si fabbrica la palettatura delle turbine a vapore, e precisamente: palette fisse e mobili, palette dei diaframmi, ugelli di parzializzazione e settori ugelli integrali.

Il materiale arriva allo Stabilimento in forma di barre trafilate a profilo di paletta ed in barre a sezione rettangolare o a losanga. Quest'ultimo tipo di barre viene tagliato nel magazzino a lunghezza di paletta, inviato al trattamento termico e poi trasferito al PALE; l'altro tipo invece viene tranciato nell'officina PALE ed immesso direttamente in lavorazione. La macchina utensile d'impegno nell'officina PALE è la fresatrice, dal tipo più semplice a quello più complesso e speciale.

Nelle brevi note che seguono si vuol far conoscere quello che è stato fatto in questi ultimi anni per l'officina PALE, per fare fronte al carico di lavoro sempre maggiore come quantità e sempre più impegnativo come qualità.

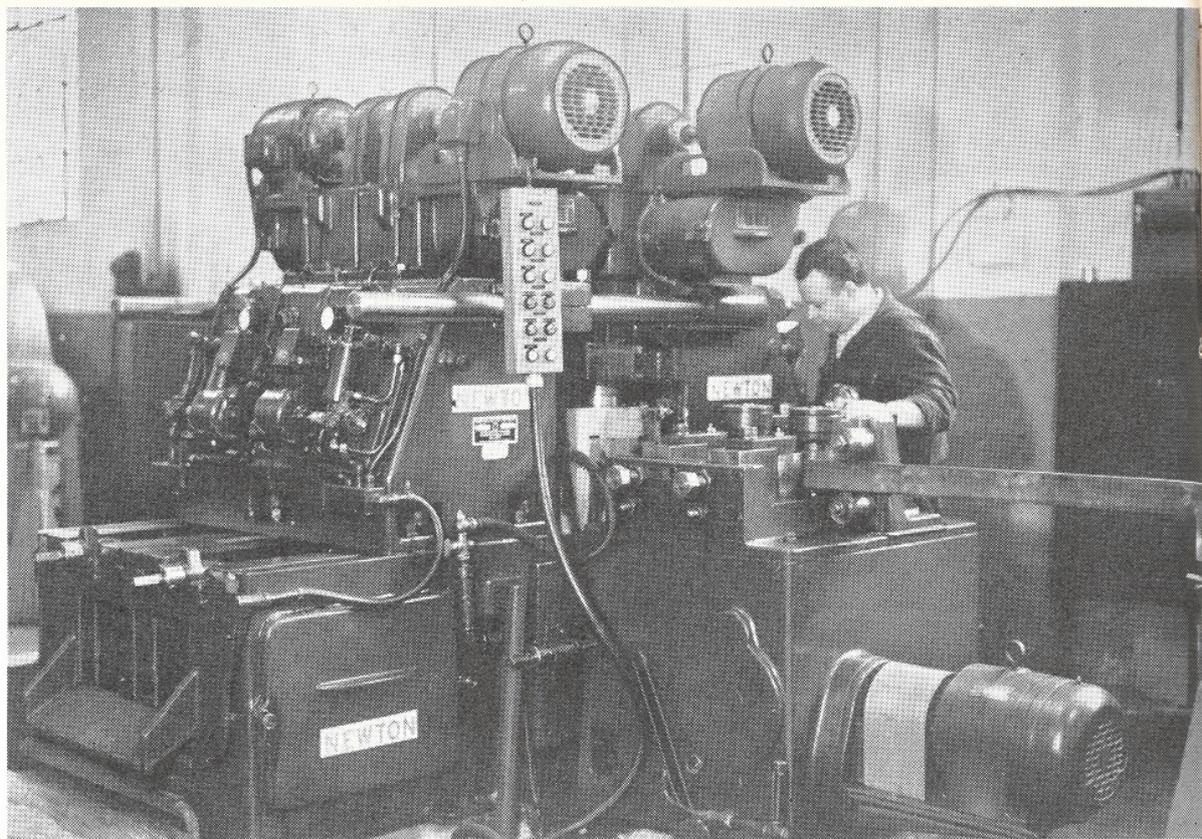
Occorre dire che con le vecchie macchine esistenti prima dell'ammmodernamento di cui la presente nota è oggetto (1950) molte palette oggi richieste non avrebbero potuto neanche essere fabbricate, come è meglio spiegato nel seguito.

Le vicende di sviluppo e di progresso dell'Officina PALE, verificatesi in questi ultimi anni, stanno proprio a rappresentare le tappe più significative della politica di ammodernamento e ridimensionamento della nostra Società.

Non è lontano il 1950, anno in cui fu stipulato il contratto di collaborazione e di licenza tra la nostra Società e la « General Electric Co. » americana per la fabbricazione qui in Italia, nelle nostre officine, dei turbogeneratori a vapore di grande potenza. Proprio in tale periodo, superate le gravissime difficoltà di quei momenti, il mercato italiano cominciò a richiedere più grandi quantitativi di energia elettrica, mentre sul mercato americano la grande richiesta di gruppi generatori, di potenza sempre maggiore, aveva avuto inizio durante e subito dopo la seconda guerra mondiale.

Il mercato, oltre a richiedere più energia, esigeva anche impianti più economici e di più alto rendimento.

Gli stabilimenti specializzati nella costruzione dei turboge-



OFFICINA PALE

neratori a vapore hanno dovuto fare fronte ad una forte, crescente richiesta e, dato l'interesse di un aumento notevole di produzione, hanno dovuto aggiornare i loro impianti e le loro attrezzature. In questo quadro la costruzione delle palette, che sono fra i particolari più importanti per il funzionamento delle turbine a vapore, ha fatto sorgere parecchi e difficili problemi, ed ha reso necessaria l'introduzione di nuove e più progredite tecniche di lavorazione.

La tendenza moderna nella lavorazione delle turbine è orientata verso macchine utensili più specializzate, comandi a pulsante, meccanizzazione completa e parziale delle operazioni a mano, operazioni combinate ed operazioni secondo cicli completi.

L'ammmodernamento ed il potenziamento del macchinario

della officina PALE sono stati concepiti, programmati ed eseguiti tenendo conto di questi principi base. Nel 1950 la nostra officina si trovava in condizioni di produzione limitata, sia come tipo di palettatura e sia come quantità. Infatti mentre da una parte le macchine utensili esistenti erano vecchie, e quindi non in grado di asportare il materiale economicamente, per mancanza di rigidità, potenza e precisione, dall'altra erano in maggioranza delle fresatrici verticali, che si prestavano sì per la lavorazione dei profili trafilati, ma non erano adatte per i nuovi tipi di palette da ricavarsi da barre laminate a sezione rettangolare.

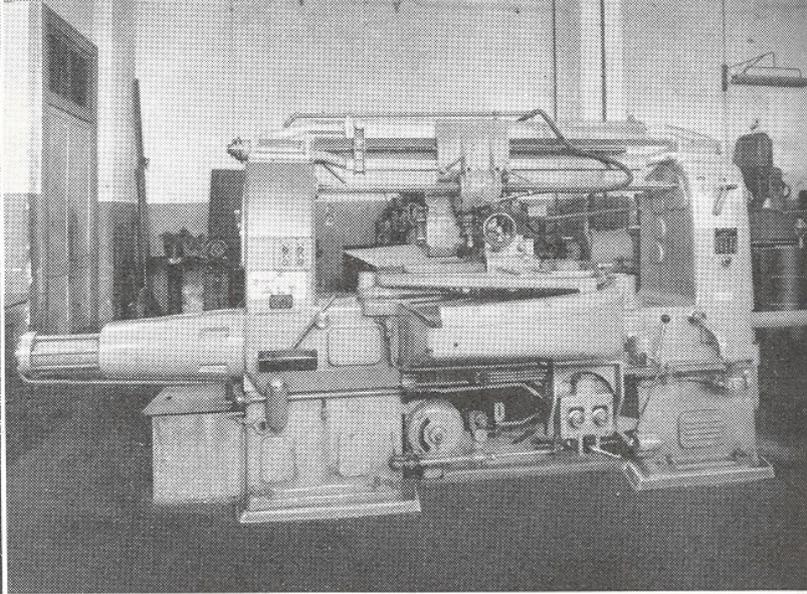
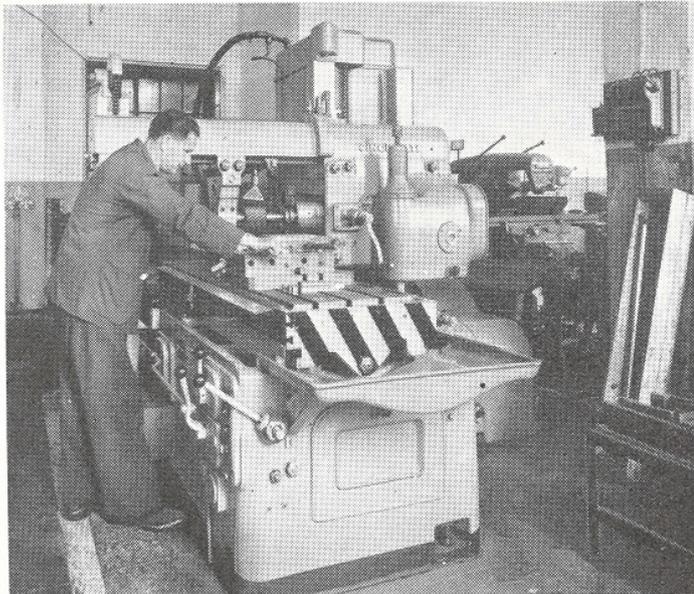
Per quanto del Meccanico siano note le difficoltà di spazio con le quali occorre lottare in ogni circostanza in cui sono necessari degli ampliamenti, fu nel 1951, cioè quan-

do fu preso l'ordine per costruire nel nostro Stabilimento una serie completa di palette per un rotore da 30.000 Kw. della « British Thomson Houston » inglese, che l'officina PALE iniziò il suo sviluppo nell'ordine seguente:

1951 - Ampliamento dell'Officina con creazione della sala di lucidatura delle palette, separata dall'Officina vera e propria di lavorazione meccanica. Vengono installate in officina 7 fresatrici orizzontali, non nuove ma di costruzione recente. L'area passa da mq. 688 a mq. 919 e le fresatrici da 25 a 32.

1953 - Sostituzione di 4 fresatrici vecchie Milwaukee con 4 verticali Cerruti, di costruzione moderna. Vengono sistemate nell'officina 8 fresatrici revisionate, prelevate da altre Officine dello Stabilimen-

to. Per la fabbricazione della palettatura GECO, l'Officina si amplia con lo spostamento di un settore del collaudo in essa contenuto e vengono installate in officina 6 fresatrici speciali moderne più 1 pallinatrice (che viene sistemata nel reparto lucidatura) e 4 fresatrici revisionate. L'officina guadagna altri 153 mq. e le fresatrici salgono a 50. 1956 - Si amplia ulteriormente l'Officina con il passaggio, che è in corso di attuazione, degli sbavatori fuori dell'officina e ciò con un guadagno di 41 mq. di area. Vengono installate altre 3 fresatrici orizzontali moderne, di grande potenza, ed una verticale di tipo nuovo, e si mettono a disposizione 2 fresatrici vecchie: il numero delle fresatrici arriva così a 52. Entro l'anno poi verrà installata una fresatrice speciale a 3 mandrini per lavorare 3 palette alla volta su-



dorso e sulla gola, con copia su pezzo campione.

Riassumendo si ha:

1949 - Area dell' officina mq. 688

Operai 55 a due turni
Fresatrici: n. 25

1956 - Area dell' officina mq. 1113

Operai 105 a tre turni
Fresatrici: n. 53.

Per facilitare e migliorare il movimento interno dei materiali, dal 1950 al 1956 nell' officina si vanno realizzando degli spostamenti interni di macchine, con l'intendimento di suddividere le fresatrici in gruppi per tipo di lavorazione.

Infine nel suddetto periodo, 1951-1956, l' officina ha migliorato moltissimo dal punto di vista degli attrezzi, utensili e mezzi di controllo: grazie soprattutto alle visite effettuate dai nostri tecnici all'estero, in officine simili, il PALE dispone oggi di mezzi di controllo moderni, basati su sistemi nuovi; dispone inoltre di utensili e frese di disegno più progredito e quindi capaci di asportare notevoli quantità di materiale. Gli attrezzi, che molta importanza hanno nella lavorazione delle palette, tanto da richiedere l'uso di un numero notevole di piazzamenti, vengono studiati con grande cura, soprattutto dal punto di vista della funzionalità.

Al miglioramento dei mezzi è seguito naturalmente un perfezionamento della mano d'opera. Oggi i tecnici e gli operai dell' officina PALE, grazie alla loro abilità ed attività, possono essere orgogliosi di contribuire alla fabbricazione delle turbine, con un prodotto di qualità come sono le palette.

Le richieste di fornitura che pervengono all'Ansaldo fanno prevedere che il carico di lavoro del PALE si manterrà sul forte livello attuale per parecchio tempo. La maggiore produzione che si può e si deve ottenere coi nuovi mezzi di lavoro introdotti potrà svilupparsi senza timore di vedere mancare il lavoro.

Ed ecco una breve descrizione delle principali macchine speciali acquistate per completare i mezzi di lavoro dell' officina PALE.

Fresatrice Kent Owens - Serve per fresare gli ancoraggi diritti dei tacchetti con taglio da barra. Per le palette esegue fresature ancoraggio, fresatura canale per filo di collegamento e taglio da barra. La macchina lavora secondo un ciclo automatico e con avanzamento automatico della barra.

Fresatrice Moderntool - Serve per fresare gli ancoraggi a raggio ed intestatura delle palette del rotore e della cassa. Capacità massima R = 1000 mm. La macchina è costituita di un settore girevole che fa da tavola e da due teste a fresare, una verticale ed una orizzontale a due mandrini.

Fresatrice Rigide S4 - Serve per fresare gli ancoraggi a

codici di rondine ed a pettine e la gola ed il dorso delle palette medie non svergolate tipo GECo, o comunque ricavate da barra laminata. La macchina è provvista di un copia idraulico in verticale.

Cincinnati Hydromatic - Serve per fresare la gola ed il dorso di grandi palette non svergolate. La macchina è munita di un copia idraulico in verticale e l'avanzamento della tavola è a comando idraulico.

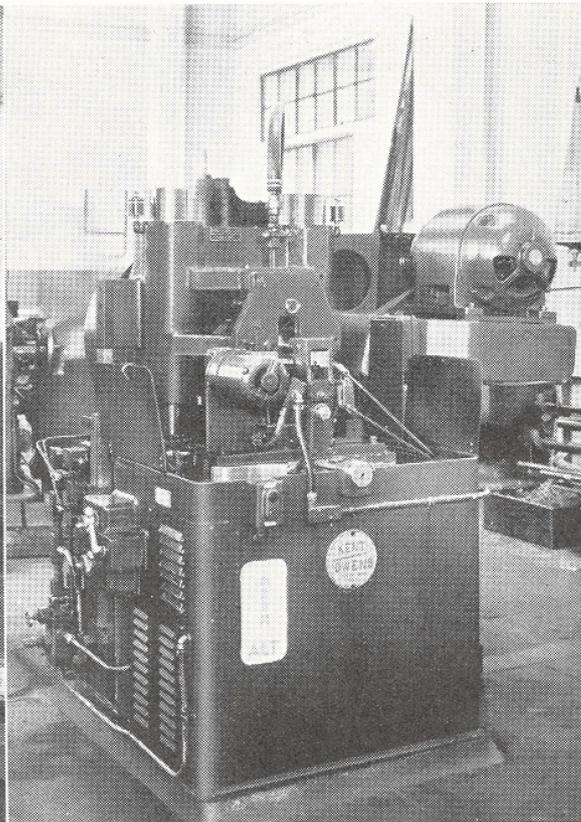
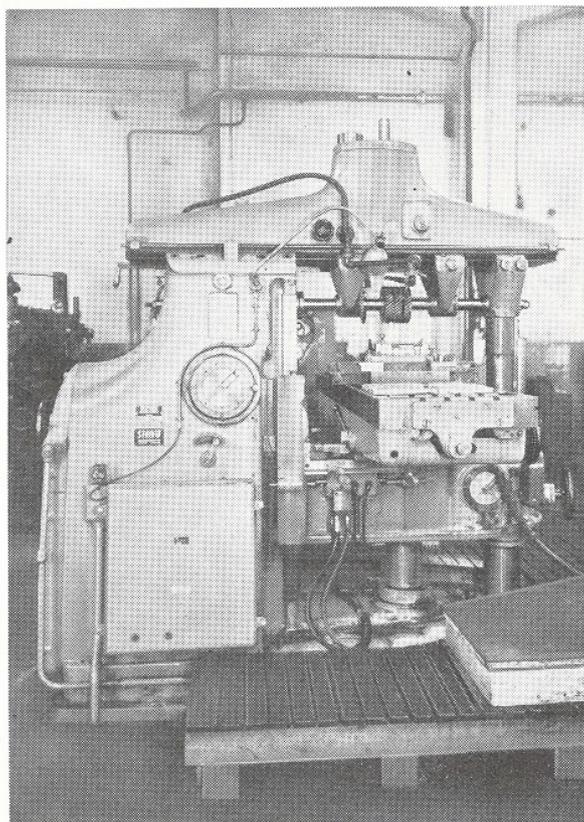
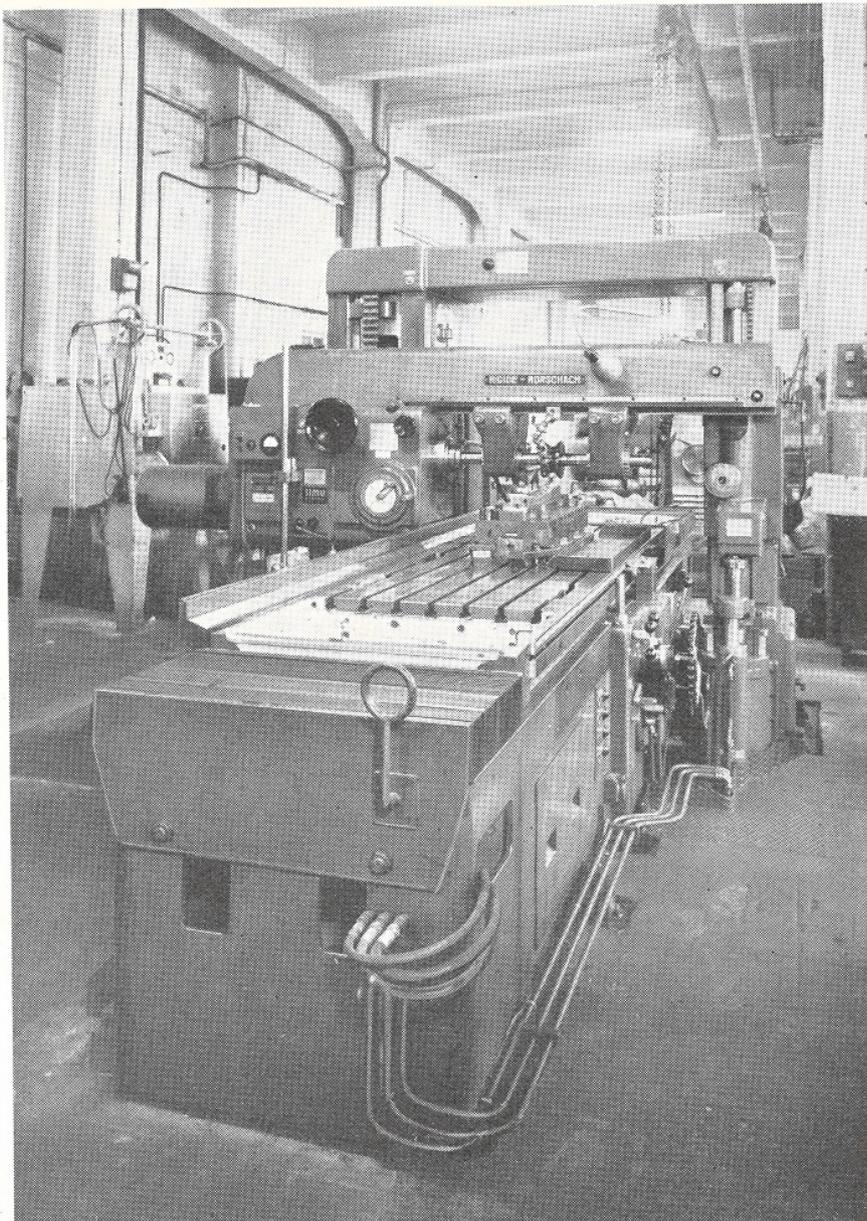
Fresatrice Rigide P 201 - Serve per fresare il dorso e la gola delle palette grandi svergolate. La macchina è attrezzata di un congegno basculante a comando idraulico per la lavorazione della palette durante la fresatura ed è pure munita di copia idraulico in verticale.

Fresatrice Newton - Serve per ricavare di fresatura da barra il profilo delle palette dei diaframmi. La macchina è dotata di due teste verticali a sgrossare e due a finire. La barra avanza meccanicamente, mediante un dispositivo a rulli, di guida e di alimentazione.

Fresatrice Rigide S4 munita di testa a 3 mandrini inclinati (macchina che deve ancora arrivare) - Serve per fresare il dorso e la gola delle palette che non si possono fresare se non su pezzo campione. Lavora 3 palette alla volta ed il dorso o la gola vengono ricavate per successive asportazioni trasversali del materiale. La macchina è munita di copia idraulico in verticale e trasversale.

Pallinatrice - Si tratta di una apparecchiatura che, mediante aria compressa, lancia dei pallini metallici non abrasivi su determinate zone degli ancoraggi delle palette, ove si hanno concentrazioni notevoli di tensioni. Mediante questo trattamento superficiale s'innalza il limite di fatica del materiale trasformando, in superficie, le tensioni di trazione in tensione di compressione.

Nando Guazzi



Sopra il titolo: fresatrice «Newton» - A sinistra in basso: fresatrici «Cincinnati Hydromatic» e «Modern Tool Works» - A destra in alto: fresatrice «Rigide P 201» - A destra in basso: fresatrici «Rigide S 4» e «Kent Owens».

Il reattore

II

Come si è già detto le interazioni di neutroni con i nuclei hanno quasi sempre il risultato di produrre una fortissima radioattività. Così la fissione nucleare è accompagnata inevitabilmente da pericolosissime radiazioni, contro cui è necessario proteggersi con adatti schermi, radiazioni che limitano l'accesso e la manutenzione del reattore anche molto tempo dopo il suo arresto.

Ci si difende da esse racchiudendo il reattore in una cavità ricavata all'interno di spessi muri di calcestruzzo (due metri di spessore circa), contenenti sostanze, come il Boro, che assorbono i neutroni. Tra calcestruzzo e reattore si dispongono inoltre spesse lastre di piombo e di ferro. Entro tale muro le radiazioni; particelle « alfa » o

vuole salire ad alte temperature di funzionamento senza compromettere la resistenza meccanica.

Per evitare i suddetti inconvenienti e per poter usare materiali meno costosi, come l'acqua normale e l'acciaio, bisogna asportare dall'Uranio Naturale parte dell'inerte U 238, aumentando la proporzione di U 235 del valore naturale (0,7%), ad una più elevata percentuale, fino ad ottenere U 235 puro mediante il costosissimo processo di separazione isotopica. L'Uranio così ottenuto dicesi « Uranio arricchito » in U 235.

Con Uranio fortemente arricchito (90%), si possono costruire i reattori veloci.

Si è riusciti a creare artificialmente due nuovi combustibili nucleari, di proprietà eccellenti, mediante la fertillizzazione entro il reattore dell'U 238 o del Torio 232; essi sono rispettivamente il Plutonio 239 e l'Uranio 233 in tutto equivalente all'U 235.

In certi speciali reattori (Breeder) cioè si ottiene disponendo attorno alla zona dove avvengono le fissioni (zona reagente o « Core ») una fascia (« Blanket ») costituita di barre o lastre di U naturale o di Torio. Parte dei neutroni che sfuggono dalla zona reagente incontrano i nuclei di U 238 e di Th 232, reagiscono con essi, e provocano la trasmutazione di quei nuclei fertili nei nuclei combustibili Plutonio 239 ed Uranio 233 rispettivamente.

Si utilizza così parte del gas neutronico, che andrebbe perduto, nella produzione di combustibile secondario da riutilizzare nel reattore, od altrimenti.

Chiamasi « rapporto di Conversione » il numero di nuclei di combustibile secondario formati per nucleo di U 235 bruciato. Nei reattori Breeder esso è maggiore di 1.

Il calore sprigionato dalle fissioni si libera nei reattori eterogenei all'interno degli elementi di combustibile, similmente a ciò che avviene in una barra metallica percorsa da corrente elettrica. Tale calore fluisce dall'interno verso la superficie e qui viene raccolto ed asportato dal refrigerante.

E' da notarsi che gli elementi solidi di combustibile vanno racchiusi in un involucro metallico a tenuta stagna, di piccolo spessore, che si chiama « incamiciatura » allo scopo di impedire il contatto diretto tra il combustibile, chimicamente

attivissimo, ed il refrigerante che ne lambisce la superficie, e di trattenerlo entro il combustibile stesso « le ceneri », o prodotti di fissione, che sono altamente radioattivi, così impedendo che, passando nel refrigerante, contaminino tutto il circuito di trasmissione del calore.

Metalli usati, a causa della loro quasi trasparenza ai neutroni, sono alluminio e zirconio, o loro leghe, con qualsiasi tipo di combustibile. Si può anche usare l'acciaio inossidabile a patto di avere elementi di combustibile arricchito. Questa necessità dell'incamiciatura è uno dei maggiori inconvenienti dei reattori eterogenei.

I refrigeranti adoperati sono: gas, anidride carbonica, aria a bassa o media (10 ata) pressione, oppure liquidi come l'acqua normale o l'acqua pesante, od infine metalli liquidi come il Sodio od una lega di Sodio e Potassio.

L'uso dei metalli liquidi è dovuto soprattutto alla necessità di smaltire forti potenze da masse ridotte di combustibile, alla loro bassa tensione di vapore saturo e ad altre ragioni neutroniche.

Lo stesso moderatore può servire anche da refrigerante, talché troviamo spesso reattori raffreddati e moderati con acqua normale o pesante. Talvolta la trasmissione di calore avviene mediante circolazione forzata del liquido entro il corpo del reattore. In tal caso il liquido viene tenuto a pressione molto maggiore della sua tensione di vapore saturo per impedire la vaporizzazione nel reattore. E' il tipo Pressurized Water (Nautilus). Il liquido passa dal reattore ad uno scambiatore, dove produce vapore secondario che va al ciclo di utilizzazione.

Talvolta invece si consente la ebollizione del refrigerante-moderatore entro il corpo del reattore, ed il vapore così prodotto viene inviato direttamente in turbina.

E' il tipo Boiling Water. Nei reattori omogenei è la soluzione combustibile stessa che funge da mezzo refrigerante, e viene a questo scopo circolata ad uno scambiatore, dove cede calore ad un fluido secondario.

Riassumiamo sinteticamente i possibili tipi di reattori distinguendoli secondo le loro caratteristiche.

1) *Struttura del combustibile:*

- a) reattori omogenei
- b) reattori eterogenei

2) *Temperatura del gas neutronico* (o velocità dei neutroni che causano le fissioni):

- a) veloci
- b) intermedi
- c) termici

3) *Natura del combustibile:*

- a) reattori ad Uranio naturale
- b) reattori ad Uranio arricchito
- c) reattori a Plutonio

- d) reattori ad Uranio 233
- 4) *Natura del moderatore* (quando esiste):
 - a) reattori moderati ad acqua pesante
 - b) reattori moderati ad acqua normale
 - c) reattori moderati a grafite
 - d) reattori moderati con berillio
- 5) *Natura del refrigerante e della trasmissione di calore:*
 - a) gas a pressione atmosferica
 - b) gas a media pressione
 - c) liquido in pressione e circolazione naturale
 - d) liquido in pressione e circolazione forzata
 - e) liquido in ebollizione
 - f) metalli liquidi.

Paolo Ameglio

Il trasferimento a La Guaira di due caccia venezuelani

IL COMPIACIMENTO del Ministero della Difesa

Informato delle felici operazioni di trasferimento da Livorno a La Guaira dei primi due cacciatorpediniere venezuelani, costruiti nel Cantiere «Luigi Orlando» il Ministero della Difesa-Marina ha voluto esprimere il suo alto compiacimento inviando alla Direzione Generale dell'Ansaldo la seguente lettera:

« Si è preso atto della relazione redatta dall'ing. Luigi Bozzo di codesta Società e, nel ringraziare per le notizie cortesemente fornite, si esprime il compiacimento di questo Ministero per l'ottimo comportamento dei due CC. TT. durante il loro viaggio di trasferimento a La Guaira.

d'ordine
il Capo Ufficio Trattati
Ammiraglio di Divisione
FRANCESCO CAMICIA

nuclei di Elio, particelle « beta » od elettroni, raggi « gamma » (energia elettromagnetica), e gli stessi neutroni sfuggiti dal reattore vengono assorbiti e la loro energia trasformata in calore. Questo muro si chiama « schermo biologico ».

L'unico combustibile nucleare presente in natura è l'U 235 mescolato nella proporzione dello 0,7% con l'U 238 a formare l'Uranio naturale.

Caricando un reattore con Uranio naturale si introducono in esso solo 7 grammi di combustibile U 235 per ogni Kg. di Uranio, cosicché viene a prevalere di gran lunga l'U 238, che assorbe fortemente il gas neutronico, specie se ad alta temperatura, senza combustione, e cioè senza provvedere a restituire altro gas al sistema. Alle alte temperature neutroniche l'effetto è tanto forte che non può mantenersi la reazione con i neutroni così veloci come nascono dalla fissione. In altre parole non si può costruire un reattore veloce con Uranio Naturale. Occorre raffreddare il gas neutronico ed utilizzarlo nella zona termica, cioè costruire un reattore termico, e non basta; occorre un eccellente moderatore, che non catturi apprezzabilmente i neutroni; l'acqua normale non serve; bisogna ricorrere a quella pesante od alla grafite: non solo pur con questi preziosi e delicati moderatori non si può usare ad esempio, l'acciaio come materiale strutturale, ma si deve ripiegare all'alluminio, od addirittura allo zirconio, se si

Le nostre iniziative

A ROMA IL 6 E IL 7 OTTOBRE i dipendenti del Cantiere Orlando

I dipendenti del Cantiere «Luigi Orlando» di Livorno effettueranno la loro 3.a gita sociale a Roma, il 6 e il 7 ottobre, con il seguente

PROGRAMMA

SABATO 6 OTTOBRE. Ore 14, 15 circa: partenza dalla Stazione di Livorno Centrale in treno speciale od ordinario, secondo il numero dei partecipanti. Ore 19 circa: arrivo a Roma. I gittanti saranno accompagnati in albergo in pullman quindi ceneranno e avranno la serata libera.

DOMENICA 7 OTTOBRE. Ore 7,30: prima colazione in albergo. Ore 8,15: visita con autopullman alla Basilica di S. Pietro. Ore 10,15: visita alle Catacombe di S. Sebastiano. Ore 12: rientro in albergo per il

pranzo. Ore 14: visita turistica alla città con autopullman. Sosta ai principali monumenti. Ore 18: rientro in albergo. Ore 18,30: cena. Ore 20,30: partenza da Roma Termini. Ore 24 circa: arrivo a Livorno.

QUOTE

Dipendenti: lire 4.500. Familiari: lire 6.900 (salvo conguaglio).

Le quote di partecipazione saranno trattenute in 6 rate mensili sulle competenze a partire dal mese di ottobre.

Le prenotazioni si ricevono presso il signor Farulli (Ufficio Personale) e saranno chiuse improrogabilmente il 20 ottobre.

Gli orari definitivi saranno comunicati agli interessati alla consegna dei biglietti di viaggio.

VISITE AGLI IMPIANTI DEL PORTO DI GENOVA

Per quanto riguarda le visite agli impianti più importanti di Genova industriale — cominciate, come si ricorderà, con quelle allo Stabilimento «Oscar Sinigaglia» della «Cornigliano» — «l'Ansaldo», proseguendo in questa iniziativa, ne ha organizzato ora una serie al Porto di Genova.

Le visite si effettueranno per mezzo di un grande rimorchiatore la mattina delle seguenti quattro domeniche successive: 7, 14, 21 e 28 ottobre. Esse saranno limitate a 200 persone per volta; ogni dipendente potrà condurre con sé non più di un familiare.

I turni sono stati stabiliti come segue: 7 ottobre: MEC (200 persone tra dipendenti e famigliari) - 14

ottobre: CAN (200 persone c. s.) - 21 ottobre: DIG (100 persone c. s.), SAU (50 persone c. s.), COKE (50 persone c. s.) - 28 ottobre: CMI (130 persone c. s.), FON (70 persone c. s.).

Le prenotazioni si ricevono presso i corrispondenti di Stabilimento fino ad esaurimento dei posti e comunque fino a cinque giorni prima della data fissata per ogni Stabilimento.

I partecipanti dovranno raggiungere con i propri mezzi la Stazione marittima di Ponte dei Mille entro le ore 9,30 della mattina in cui sono di turno.

La quota di partecipazione è stabilita in lire 100 per partecipante, da versare al corrispondente di Stabilimento all'atto della prenotazione.

Un'altra visita all' «Augustus»

Aderendo a numerose richieste e 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'Ansaldo» ha ottenuto dalla Società «Italia» un'altra speciale concessione che permetterà ai richiedenti di visitare ancora la motonave «Augustus» nel pomeriggio dell'8

Anche questa visita è limitata a 400 persone tra dipendenti e famigliari (120 del CAN, 110 del MEC, 75 del CMI, 35 della DIG, 35 della FON, 15 del SAU e 10 del COKE) e i biglietti di libero accesso alla nave (non oltre 3 per ogni dipendente) da ritirarsi presso i nostri corrispondenti di stabilimento, saranno assegnati secondo l'ordine di prenotazione.

La sciagura di Marcinelle

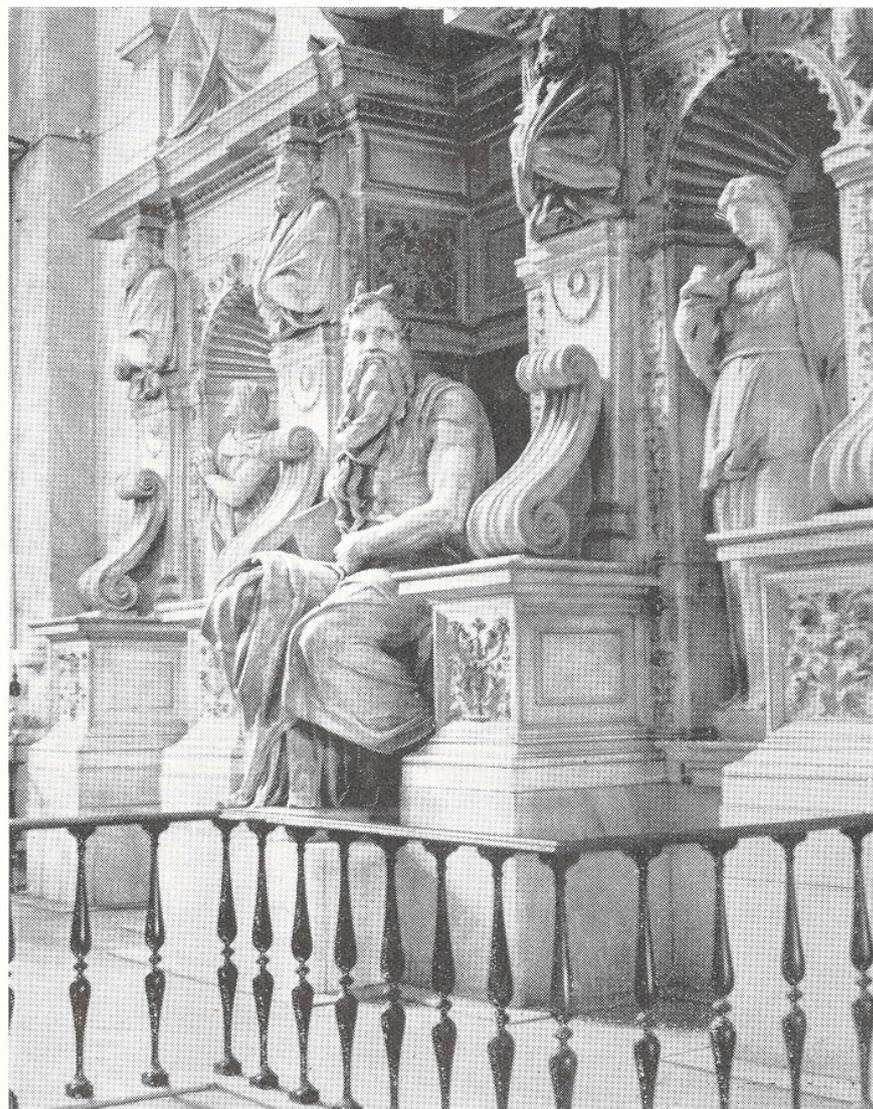
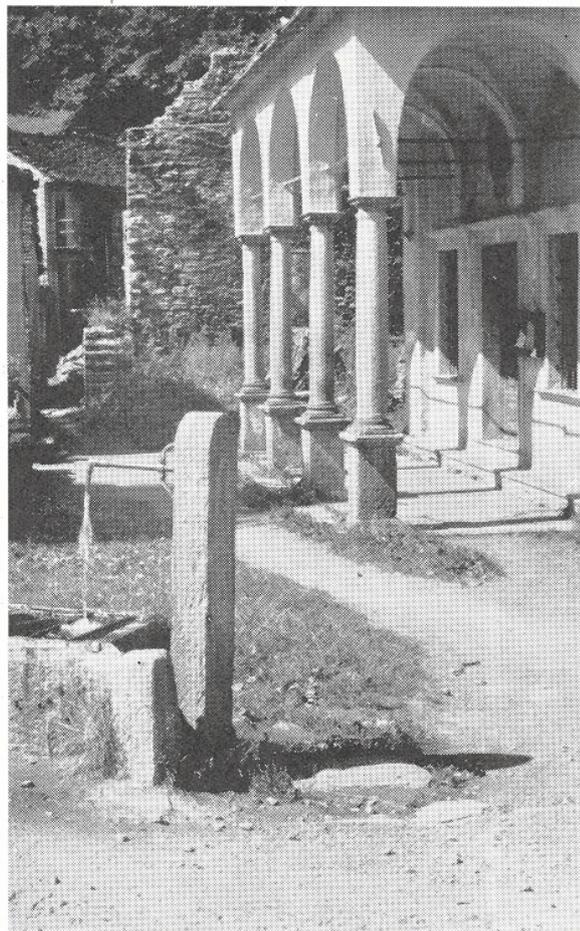
UNA NOBILE INIZIATIVA

Due lettori ci hanno scritto una nobile e toccante lettera nella quale, esprimendo il loro profondo sentimento di cordoglio per la tragica morte dei minatori italiani di Marcinelle, ci invitano ad aprire una sottoscrizione «la quale possa portare alle famiglie rimaste senza sostegno, ai figli che hanno perduto il loro papà, la solidarietà di tutti gli ansaldini». Essi offrono, quale personale

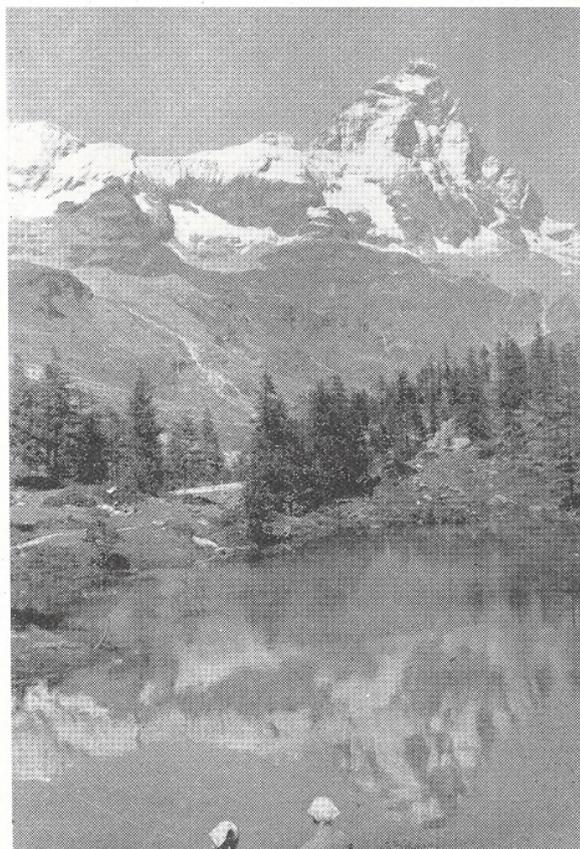
contributo, la somma di 400 lire.

Accogliendo il suggerimento, dettato da un nobilissimo senso di affettuosa sollecitudine verso le vittime dell'immane sciagura, «l'Ansaldo» sottoscrive, a sua volta, 100 mila lire ed invita tutti coloro i quali volessero offrire il proprio contributo a far pervenire le somme al suo Ufficio di Redazione (Recapito Ansaldo - Genova).

CONCORSO FOTOGRAFICO



A sinistra, dall'alto: **LUIGI POLLASTRO (DIG)**: «Angolo di fabbrica»; **ALBERTO MOR (MUG)**: «Il Mosè di Michelangelo».
Sopra: **RENATO DELPINO (CAN)**: «Chiaroscuro a Domodossola».
Sotto: **AMEDEO CANEVA (CAN)**: «Lago Bleu e Monte Cervino».



CRAL

CON IL PATROCINIO DE "L'ANSALDINO"

La Prima mostra filatelica provinciale dei CRAL

Come già annunciato nel numero del 1° agosto, presso il «C.R.A.L. Ansaldo e Consociate» (Sampierdarena, Via Achille Stennio 5-1, tel. 41959) avrà luogo, nel prossimo mese di novembre, la «Prima mostra filatelica provinciale dei C.R.A.L.». La mostra avverrà con il patrocinio de «l'Ansaldo».

Diamo ora notizie più dettagliate sulla manifestazione.

Programma

1° novembre. Ore 10: ricevimento delle autorità e inaugurazione della mostra; ore 14-19: visita alla mostra. 2 e 3 novembre. Ore 10-12 e 14-19: visita alla mostra. 4 novembre. Ore 10-12: visita alla mostra. Ore 14-19: premiazione e chiusura della mostra.

Sarà messa in vendita una cartolina-ricordo a colori, al prezzo di lire 40. Le prenotazioni dovranno essere accompagnate dal relativo importo, maggiorato delle spese di spedizione.

Nella sede della mostra funzionerà un ufficio postale con annullo speciale.

La tariffa del noleggio dei tavoli per i negozianti è fissata in lire 1000 + I.G.E., per tutta la durata della manifestazione.

Regolamento

1) Possono partecipare alla mostra gli iscritti al C.R.A.L. della provincia di Genova, al C.R.A.L. Ansaldo del Cantiere di Muggiano (La Spezia) e al C.R.A.L. Ansaldo del Cantiere di Livorno.

2) Il materiale da esporre sarà suddiviso in tre gruppi. Gruppo A: collezioni mondiali. Gruppo B: collezioni a soggetto (fauna, flora, sport, ecc.). Gruppo C: vario (collezioni di buste primo giorno; cartoline t.c.v.; cartoline maximum; annulli speciali, commemorativi, occasionali a mano su cartoline e su buste; letteratura filatelica; maximalia).

3) Il comitato organizzatore si riserva di non accettare quel materiale che, a suo insindacabile giudizio, non fosse idoneo alla mostra. Si riserva pure di limitare il numero dei quadri per ogni partecipante.

4) I quadri, della misura di cm. 65 x 55 e cm. 75 x 60, saranno forniti dal comitato organizzatore. La quota per ogni quadro è fissata in lire 300.

5) Il comitato organizzatore avrà cura di provvedere, nel modo migliore, ad eliminare l'eventualità di sinistri e danni al materiale avuto in consegna. Verrà a tale scopo disposto un adeguato servizio di vigilanza. Il comitato organizzatore declina, comunque, qualsiasi responsabilità.

6) Il materiale da esporre dovrà pervenire al comitato organizzatore entro giovedì 25 ottobre.

7) La corrispondenza, le i-

scrizioni alla mostra, le richieste di cartoline e di informazioni dovranno essere indirizzate al «Comitato organizzatore mostra filatelica C.R.A.L. Ansaldo e Consociate», Genova Sampierdarena, Via Achille Stennio 5-1.

Premi

Per ciascuno dei tre gruppi A, B, C, di cui al punto 2) del regolamento saranno assegnati i seguenti premi: 1) medaglia d'oro grande e diploma d'onore al primo classificato; 2) medaglia d'oro media e diploma d'onore al secondo classificato; 3) medaglia d'oro piccola e diploma d'onore al terzo classificato; 4) diploma di partecipazione a tutti i partecipanti alla mostra.

Per ogni categoria i premi non sono cumulabili.

Comitato d'onore

Avv. Federico De Barbieri, *Presidente Ansaldo* - Comm. Giuseppe Gennaro, *Vice Presidente Ansaldo* - Ing. Giuseppe Rosini, *Amministratore Delegato Ansaldo* - Ing. Federico Lombardi, *Direttore Generale Ansaldo* - Ing. Domenico Zirilli, *Direttore Centrale Ansaldo* - Ing. Piero Cominetti, *Direttore Stabilimento Meccanico Ansaldo* - Ing. Franco Cristofori, *Direttore Cantiere Navale Ansaldo* - Ing. Salvatore Curasi, *Condirettore Centrale Ansaldo* - Avv. Alberto Boyer, *V. Direttore Centrale Ansaldo* - Comm. Iginio Piccardo, *Commissario Provinciale E.N.A.L.* - Comm. Salvatore Munna, *Direttore Provinciale E.N.A.L.* - Dott. Mario Enrico, *Presidente C.R.A.L. Ansaldo e consociate.*

Comitato organizzatore

Presidente: Salvatore Brignone. *Vice Presidente:* Giletto Badon. *Segretario:* Pietro Allegra. *Membri:* Italiano Bartolini, Osvaldo Cavalli, Umberto Donnini, Vincenzo Fiorenzo, Agostino Ratto, Gustavo Vannucci, Silvio Risso (Segretario C.R.A.L. Ansaldo), Adolfo D'Alessandro (Presidente sezione filatelica), Odoardo Pieramati (V. Presidente sezione filatelica).

ABBONAMENTI per l'anno calcistico

Per il corrente anno calcistico il «CRAL Ansaldo e Consociate» provvederà ad effettuare per i suoi soci gli abbonamenti - con pagamento in cinque rate - per la «Sampdoria» (sconto 4%) ed il «Genoa» (sconto 5%), sui prezzi normali sottoindicati:

«SAMPDORIA». Gradinate normali, L. 6.000; gradinate ridotte (soci - mutilati - signore - ragazzi), L. 4.500; distinti normali, L. 12.000; distinti ridotti (soci - mutilati - signore - ragazzi), L. 10.000; tribuna normale, L. 19.500;

tribuna ridotta (soci - mutilati - signore - ragazzi), Lire 14.000.

«GENOA». Gradinate, prezzo unico L. 6.000; distinti, prezzo unico L. 12.000; tribuna, prezzo unico L. 19.500.

In detti prezzi è compreso il Fondo Nazionale Soccorso Invernale.

I soci della «Sampdoria» muniti di abbonamento normale alla tribuna hanno diritto al posto numerato.

Per informazioni ed iscrizioni rivolgersi ai delegati CRAL di Stabilimento e presso la Segreteria del CRAL, via Stennio 5-1, Genova-Sampierdarena, telefono 41.959.

Le agevolazioni di cui sopra, oltre che dai soci, potranno essere godute anche da coloro che presenteranno domanda di iscrizione al CRAL.

LIBRI SCOLASTICI a pagamento rateale

Ricordiamo che anche per l'anno scolastico 1956-57 gli iscritti al «Cral Ansaldo e Consociate» potranno godere del beneficio di acquistare i libri scolastici per qualsiasi ordine di scuola con pagamento in cinque rate usufruendo di uno sconto del 15% sul prezzo di copertina.

Coloro che desiderano beneficiare della facilitazione debbono attenersi alle seguenti indicazioni:

1) Compilare in ogni sua parte (esclusa la colonna del costo dei volumi) l'apposito modulo in triplice copia. I moduli sono disponibili presso gli Uffici personale degli Stabilimenti, presso la Segreteria del Cral e presso l'Ufficio staccato di Genova-Sestri.

2) Far vistare i moduli dagli Uffici personale (per gli impiegati) o dagli Uffici mano d'opera (per gli operai).

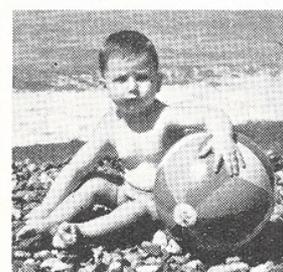
3) Consegnare i moduli, compilati e vistati come detto sopra, agli Uffici personale degli Stabilimenti, dove la Segreteria del Cral provvederà giornalmente al ritiro.

RISULTATI DEL CONCORSO «UNA GRANDE PARTITA DI CACCIA»

In base alle norme stabilite, dopo la presentazione dei pronostici da parte dei concorrenti è stato effettuato il doppio sorteggio per la determinazione della graduatoria dei cacciatori e del punteggio a ciascuno di essi attribuito in base ai numeri che contrassegnavano gli uccelli abbattuti. Il risultato è stato il seguente: 1) MUG (190 punti) - 2) CAN (180 punti) - 3) FON (180 punti) - 4) LIV (165 punti) - 5) CMI (125 punti) - 6) SAU (65 punti) - 7) COKE (65 punti) - 8) DIG (50 punti) - 9) MEC (30 punti).

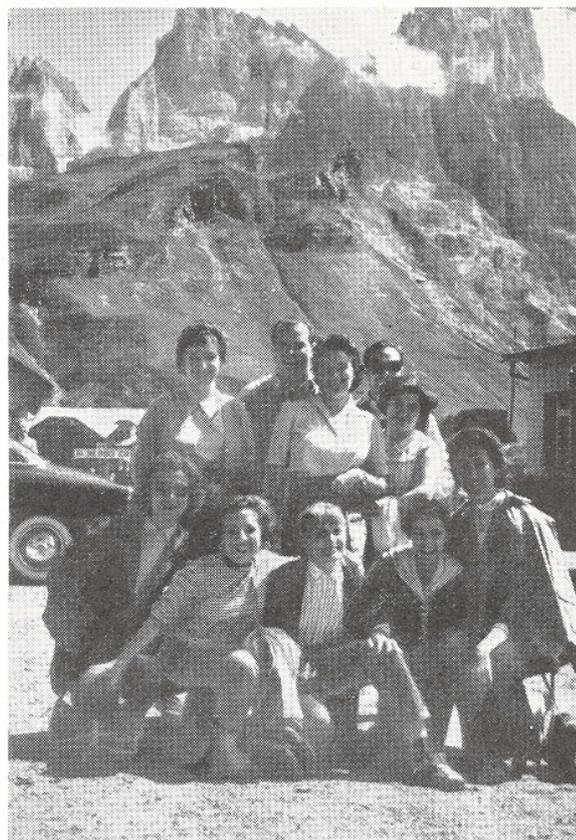
Ed ecco l'elenco dei cinque ansaldini che hanno pronosticato vincente il MUG e che hanno indovinato il punteggio o che maggiormente vi si sono avvicinati: 1° GRUPPO: Armando Savio, del Can (vince il fucile automatico da caccia «Breda»). 2° GRUPPO: 1) Nando Pierucci del Cmi (vince una macchina fotografica) - 2) Augusto Ferretto di Liv (vince una canna da pesca) - 3) Ferruccio Malerba del Can (vince una canna da pesca) - 4) Enzo Lucchi di Liv (vince una canna da pesca).

ANSALDINI IN SEDICESIMO



Alberto, figlio di Mario Lombardo del Muggiano

Il brillante successo del soggiorno di Andalo



Un gruppo di soggiornanti in gita a Passo Rolle. (fotografia di Milovano Tesi)

Il soggiorno alpino di Andalo, organizzato dal «CRAL Ansaldo e Consociate», ha avuto il più lusinghiero dei successi, come testimoniano, qualora ve ne fosse bisogno, le innumerevoli lettere di plauso che giornalmente arrivano alla Segreteria di via Achille Stennio.

Sarà utile, ora che il soggiorno è terminato, tirare le somme e portare a conoscenza dei lettori alcuni dati statistici.

Il soggiorno si è svolto dal 7 luglio all'8 settembre e vi hanno partecipato, in totale, 630 persone (70 per ognuno dei 9 turni, per complessive 4500 presenze). Il trasporto dei villeggianti da Genova ad

Andalo e viceversa è avvenuto a mezzo di un servizio diretto di pullman, con una riduzione di circa il 30% sui prezzi normali di viaggio.

I partecipanti al soggiorno hanno avuto modo di trovare nell'incantevole località delle Dolomiti tutto ciò cui aspiravano. Per quanto riguarda le gite e le escursioni organizzate, poche cifre basteranno per farsene un'idea: 18 giri delle Dolomiti in pullman; 21 gite al Lago Tovel; 26 escursioni alla Paganella; 42 gite al Rifugio Pradel.

Inoltre la perfetta organizzazione di questa iniziativa non ha trascurato altri divertimenti, tra cui le danze, che hanno avuto luogo ogni sera.

MINERVA

SAMPIERDARENA - Via della Cella n. 8 - Telefono 41.818

Corsi scolastici celeri:

Avviamento - Ragionieri - Geometri - Capitani - Macchinisti.

Qualifiche professionali a valore legale - esami interni:

Disegno meccanico - Elettrotecnica - Stenodattilografia - Comptometria - Corrispondenti commerciali ed interpreti nelle lingue Francese - Inglese - Tedesco.

"L'ANSALDINO" RISPONDE

Caro Ansaldo,

io e mio fratello abbiamo già beneficiato delle strenne della Befana ansaldina e tale onere a favore dei figli degli ansaldini è enorme per la Ditta Ansaldo.

Oggi siamo rattristati per la grande perdita della nostra nave « Andrea Doria ». Inviamo L. 1.000 quale sottoscrizione, con la speranza che già altri abbiano collaborato a questa nobile iniziativa affinché sia costruita una seconda « Andrea Doria » più grande e più bella, per il prestigio e lo orgoglio della nostra Italia.

MARIA, ELENA E
LUIGINO ROBELLO

Il transatlantico che dovrà sostituire l'« Andrea Doria » sulle rotte atlantiche è già stato ordinato dalla Società « Italia » all'Ansaldo e verrà costruito il più presto possibile al Cantiere di Sestri. Ogni iniziativa tendente ad accelerarne il finanziamento e la costruzione diventa pertanto inutile; per cui provvederemo a restituire le mille lire ai tre piccoli Robello.

Non per questo, però, il gesto perde alcunché del suo intimo valore, della sua bellezza, del suo profondo senso di generosità e di poesia.

Grazie, cari bambini. Il vostro contributo d'amore non andrà perduto. Porterà fortuna alla nuova « Andrea Doria ». Come un piccolo raggio di luce, renderà più smaglianti e accesi i colori della sua bandiera.

Caro Ansaldo,

siamo un gruppo di operai del Cantiere di Muggiano scelti più di un anno fa per frequentare un corso di saldatura

Lettere di plauso per la «Crociera del Tirreno»

Da parte dei partecipanti alla «Crociera del Tirreno» sulla «Colombo» sono giunte alla Direzione dell'Azienda e alla nostra Redazione innumerevoli lettere espressioni compiacimento e riconoscenza. Impossibile riprodurle, impossibile citare i nomi dei firmatari: sono troppi per l'esiguo spazio di cui disponiamo. Dobbiamo limitarci a ringraziare di cuore, a nostra volta, tutti coloro che ci hanno scritto, promettendo che faremo del nostro meglio anche in futuro per appagare i loro desideri.

ra elettrica e che tutt'ora, pur lavorando a bordo come altri colleghi già qualificati, aspettiamo di sostenere gli esami.

Ad un recente varo ci siamo incontrati con dei colleghi del Cantiere di Sestri e tra un discorso e l'altro abbiamo parlato di lavoro. A questo punto per curiosità abbiamo loro domandato se anche a Sestri esisteva per gli allievi saldatori, una situazione simile e ci è stato risposto che essi, dopo un periodo di 5-6 mesi entrano a far parte degli operai di categoria B.

Ti dispiacerebbe volerci cortesemente dire se corrisponde a verità ciò che ci è stato detto e per quale ragione al nostro Cantiere non viene esteso lo stesso trattamento?

UN GRUPPO DI ALLIEVI
SALDATORI (MUG)

Il fatto che presso il Cantiere di Muggiano agli operai scelti per frequentare i corsi di saldatura non sia ancora stata riconosciuta la qualifica spettante dipende da una situazione particolare.

Infatti i 37 allievi dei corsi organizzati nel periodo luglio-dicembre 1955, dopo aver raggiunto una idoneità sufficiente sono stati adibiti in tirocinio pratico come puntatori e

come saldatori e otto di essi sono stati presentati all'esame di 2.a classe del R.I.N.a., ma con esito negativo. Pertanto si è ritenuto necessario prorogare l'addestramento di tutti prima di fare altre prove d'arte, la prima delle quali ha avuto luogo il 13 agosto e ha dato nove promossi su quindici; entro settembre saranno presentati agli esami tutti gli altri allievi, dopo di che si procederà immediatamente al passaggio degli idonei alla categoria relativa.

Caro Ansaldo,

siamo un gruppetto di dilettanti fotografi piuttosto appassionati al nostro «hobby» e vorremmo sottoporre all'atten-

zione delle persone interessate a questo passatempo, come pure a coloro i quali hanno la autorità e la possibilità di renderla pratica, una proposta di fondazione di una Sezione fotografica presso il nostro CRAL o meglio di un «Club fotografico Ansaldo» a somiglianza di quanto hanno già fatto i dipendenti della FIAT.

Le finalità di tale Club sarebbero logicamente l'organizzazione di mostre due o tre volte all'anno a carattere generale o specializzato: ritratto, colore, paesaggio ecc., la proiezione di diapositive e di film a passo ridotto, che specialmente dopo le gite organizzate da «L'Ansaldo» e le ferie estive darebbe modo ad alcuni di rivivere giornate serene ed agli altri meno fortunati di vedere qualche cosa; infine vi sarà la possibilità di scambio diretto di informazioni tra i soci in modo da migliorare le condizioni tecniche sull'argomento.

Gradiremmo avere qualche parere in proposito e conoscere l'opinione di altri dilettanti. Cordiali saluti.

SEGUONO NUMEROSE FIRME

Ci siamo subito interessati dalla proposta formulata dai fotografi dilettanti dell'Ansaldo e abbiamo ottenuto dalla Presidenza del nostro CRAL la piena approvazione di quanto contenuto nella lettera inviata. Pertanto i firmatari sono invitati a mettersi in contatto col Presidente stesso del CRAL, dott. Mario Enrico, per studiare il modo migliore di tradurre in pratica le loro aspirazioni.

Dal Sud Africa dove risiede abbiamo ricevuto dall'ex ansaldino Odoardo Villa, questa lettera:

A Lei, egregio sig. Reborna mi rivolgo, pure non conoscendoLa di persona ma come responsabile del nostro «Ansaldo», per porgere un vivissimo ringraziamento alla Direzione Generale e a chi ha scovato il mio indirizzo qua al Capo di Buona Speranza, dove son stato portato dal desiderio di migliorare le mie condizioni economiche e da un po' di illusione (perché - nessuno si illuda - la mercede bisogna sudarla anche qua; e c'è chi sa guadagnarsi una posizione e chi no, come in Italia). Certo per i fannulloni non c'è posto e soprattutto niente politica; su questo argomento non si scherza. Mi perdoni questa divagazione che è anche un piccolo sfogo contro gli eterni malcontenti che in parte sono quelli che non hanno troppa volontà di lavorare. Io mi trovo qua dal 9 settembre 1954, venuto con la M/n «Europa» che abbiamo costruito al Muggiano, uno dei gloriosi Cantieri che con la grande Genova Sestri. Livorno ecc. tanta gloria ed onore e stima si è guadagnato in modo particolare all'estero; e sono felicissimo che giungano continuamente nuove commesse a Voi e a tutte le industrie italiane.

I miei familiari volevano rispondere per me trovandomi da quaranta giorni infermo, essendo stato colpito improvvisamente da trombosi coronaria, ma mi sono riservato di farlo io confidando nell'aiuto di Dio. Questa grazia l'ho avuta e oggi è il primo giorno che mi alzo con le mani ancora tremolanti, mi provo e, fra male e bene, spero esservi riuscito. Stringo in un solo amplesso tutti tutti gli ansaldini da oltre 11.000 km. di distanza e purtroppo senza speranza di rivedere la nostra grande Patria, i nostri grandi stabilimenti, la nostra grande Genova carica di gloria in tutti i tempi. Al Muggiano un particolare saluto e ringrazio ancora tutti quei buoni che, dopo tanti anni, si sono ricordati di me in occasione della Pasqua inviandomi auguri con una trentina di firme, capolista il C. T. sig. Viti, caro amico personale. Sogno

sempre il Muggiano e formulo voti che l'Ansaldo prosperi sempre di più per il bene dell'industria italiana e per dare lavoro e pace ai suoi dipendenti e famiglie. W. l'Italia. W. l'Ansaldo.

Signor Reborna, mi perdoni se l'Ansaldo forse più lontano da Voi si è dilungato un po' troppo: intanto, siccome dal 1° luglio si cambia casa per avvicinarsi al lavoro di mio genero, segno il nuovo indirizzo: Odoardo Villa - Villa Serena Ceres R. D. - Milnerton - Cape Town (Sud Africa).

Auguri di ogni bene, a tutti grato se qualche buono si ricorderà di me con qualche bella cartolina illustrata.

Con tanta nostalgia. La ringrazio e augurando ogni bene.

Odoardo Villa

Dai cacciatori del Meccanico, che ci avevano scritto per ottenere l'assegnazione anche di articoli per la caccia quali premi per i nostri concorsi, abbiamo ricevuto la seguente lettera:

Sinceramente entusiasti per la prontezza con cui è stato esaudito il nostro desiderio ringraziamo sentitamente la Direzione de «L'Ansaldo» pregandola di voler porgere a mezzo del nostro giornale, i nostri ringraziamenti alla «BRED» per la cospicua adesione.

I cacciatori del Mec

Da Chichiriviche, nel Venezuela, riceviamo dal sig. Giovanni Priotto, che lavora per conto dell'Ansaldo presso la Società Cementos Coro la seguente lettera:

Caro Ansaldo.

Il papà lontano ti ringrazia. Il pianto che mi ha annessato gli occhi e mi lasciava solo intravedere la figura della mia bambina, mi ha fatto tanto bene all'anima. Bisognerebbe spesso far piangere così e tu ci sei riuscito e per questo ti ringrazio. Se puoi giungere a Chichiriviche ogni mese ti sarei infinitamente grato, ci sentiremo più vicini alla nostra Ansaldo e ci porteresti un po' della nostra bella Italia di cui sentiamo tanta nostalgia.

Grazie ancora e ricevi i miei più cari saluti.

Giovanni Priotto

CINESELEZIONE

L'ultimo atto

È un film di Pabst, che narra gli ultimi giorni di Hitler ed Eva Braun nel «bunker» sotto la Cancelleria. Una ricostruzione operata sui documenti storici, con accurata sceneggiatura, da Henri Remarque, il noto scrittore tedesco.

Pabst è un regista ben noto, che ha realizzato ottimi film pacifisti nella Repubblica di Weimar, come «Westfront 1918», «La tragedia della miniera» e «La via senza gioia». All'avvento del nazismo ha dovuto lasciare la Germania, come Remarque, l'autore del famoso libro pacifista «All'ovest niente di nuovo» (vedi in proposito la nostra critica all'omonimo film, sul n. 7 de «L'Ansaldo»).

Ne «L'ultimo atto» è ben presente il pacifismo di ambidue, oggettivo in una narrazione minuziosa e realistica dei fatti sostenuta da buone notazioni psicologiche.

Ottima l'interpretazione di Albin Skoda, che ci dà un Hitler degli ultimi giorni assai probabile e convincente. Qualcuno potrebbe lasciarsi trarre in inganno dalla scarsa somiglianza fisica, ma che c'entra? Il problema è della somiglianza psicologica. Il film vuol essere un preciso messaggio alle nuove generazioni tedesche, contenuto nel testamento spirituale dell'anonimo capitano moribondo, che parla a un giovane soldato di quattordici anni: «Difendila sempre, la pace». «Signorsì». «Non dire signorsì. Non dire mai più signorsì. Tutto questo pasticcio è cominciato con un signorsì. Difendila sempre, la pace. La cosa più preziosa della vita».

IL PORTOGHESE

BREVETTI d'INVENZIONE

Marchi di Fabbrica

Ufficio Internazionale
GENOVA
VIA MALTA, 4 - Telef. no 52.349



SOCIETÀ EDITRICE INTERNAZIONALE

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

Novità Raccomandate

LIBRI UTILI PER LA PROPRIA CULTURA, INDICATISSIMI PER REGALI

BRAVETTA V. E.

AL TOMARE

PICCOLA STORIA DELLA NAVIGAZIONE L. 1.600

GNONI T.

PICCOLA STORIA UNIVERSALE dell'ARCHITETTURA

DAL TRILITE ALLA CASA DI VETRO L. 2.500

VALORI F.

TRENTA SECOLI DI INVENZIONI

DALLA SCIENZA ANTICA ALLA BOMBA ATOMICA L. 1.500

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

SOCIETÀ EDITRICE INTERNAZIONALE

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

LA RUOTA DEL TEMPO

Sono nati

17 marzo: SERGIO, figlio di Emilio De Nevi (Can) e di Emilia Ardisson - 13 aprile: MARCO, figlio di Giuseppe Postiglione (Can) e di Bianca Fuliotto - 24 aprile: ROBERTO, figlio di Rinaldo Corradino (Can) e di Maria Corradino - 28 maggio: GIOVANNI, figlio di Gianfranco Pasquali (Liv) e di Iolanda Gini - 29 maggio: SUSI, figlia di Ettore Spazzarini (Mec) e di Giovanna Ragagnin - 25 giugno: CLAUDIA, figlia di Ezio Moretti (Mec) e di Anna Gasperini - LOREDANA, figlia di Lorenzo Dagnino (Can) e di Fanfulla Puppo - 29 giugno: PAOLA, figlia di Luciano Micheletti (Liv) e di Franca Susia - 30 giugno: ALESSANDRO, figlio di Vinicio Vezzi (Liv) e di Mirella Morelli - 5 luglio: FRANCESCO e STEFANO, figli di Valentino Grafione (Can) e di Nella Barzagli - 7 luglio: CLAUDIO, figlio di Pietro Brizzi (Can) e di Maria Galli - 8 luglio: LORANO, figlio di Mario Galli (Can) e di Rita Gianoglio - MARIA, figlia di Angelo Dagnino (Can) e di Mirella Parodi - 12 luglio: TIZIANA, figlia di Giovanni Mazzarello (Can) e di Luciana Curli - 13 luglio: MASSIMO, figlio di Rodolfo Simonatti (Can) e di Germana Ferrari - 14 luglio: ROSSELLA, figlia di Alfredo Chiri (Mec) e di Paola Bianchi - 15 luglio: ANNA, figlia di Giuseppe Anzalone (Mec) e di Salvatrice Anzalone - 19 luglio: GIUSEPPE, figlio di Piero Barrago (Can) e di Emilia Visconti - ROBERTO, figlio di Salvatore Libertini (Can) e di Margherita Amoscia - 21 luglio: ANNA, figlia di Rino Cresta (Mec) e di Franca Repetto - RITA, figlia di Matteo Barisone (Can) e di Maggiorina Cavanna - SILVANO, figlio di G. B. Oddone (Can) e di Francesca Formentano - 22 luglio: GIANLUIGI, figlio di Gino Cotella (Can) e di Francesca Torriani - 25 luglio: CARLA, figlia di Luigi Modenini (Mug) e di Franca Costoli - 26 luglio: MARINO, figlio di Nicola Benni (Can) e di Maria Buoni - 27 luglio: MARIA, figlia di Mario Dal'Orto (Can) e di Giulia Cavaglia - MAURO, figlio di Giuseppe Lavagetto (Can) e di Carmela Bruzzone - 2 agosto: VINICIO, figlio di Mario Baldacci (Liv) e di Piera Mazzoni - 3 agosto: FRANCO, figlio di Willy Costantini (Can) e di Franca Trovato - VINCENZO, figlio di Giulio Pucci (Mug) e di Antonietta Negri - 4 agosto: CLAUDIO, figlio di Giorgio Risitano (Mec) e di Lorenza Ventrilla - VALERIO, figlio di Enrico Garofano (Mug) e di Erminia Castagna - 6 agosto: ROSELLA, figlia di Giuseppe Casciscia (Can) e di Elda Vignoli.

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

Si sono sposati

19 maggio: Gino COZZANI (Mug) con Rosa Palloni - 8 luglio: Nicola NORSCIA (Dig) con Antonietta Beretta - 9 luglio: Livio ROCCHI (Liv) con Maria Pia Schiff - 13 luglio: Irino GIORGI (Mec) con Emma Supplizi -

14 luglio: Domenica BRAVO (Mec) con Cosimo D'Arrigo - 28 luglio: Irio MORICONI (Mug) con Anna Maria Buttini - 29 luglio: Luciano VEZZOSI (Mec) con Carmela Variabile - 30 luglio: Francesco MAZZARONE (Dig) con Germana Zandiri - 4 agosto: Rinaldo RUZZA (Can) con Milena Nardi - 5 agosto: Celso

GAVA (Mec) con Teresa Crespi - Giovanni ROVEGNO (Mec) con Giulietta Caprara - 5 agosto: Luigi REMOTTI (Can) con Egle Ferretti - Alessandro NICOLINI (Can) con Bianca Bruno - 11 agosto: Antonio GENTILE (Mec) con Grazia Muzzonigro - Pietro BARISONE (Can) con Rosa Minetti - Nicola MUSSO

(Can) con Caterina Gazzale - Franco BACIGALUPI (Mug) con Ilva Tavilla - 12 agosto: Giuliano MORESCO (Mec) con Maria Zoccoli - Aldo ROSSI (Liv) con Lilians Bacchini - Dino ROSSI (Liv) con Fosca Nencioni - 13 agosto: Giuseppe PANETTI (Liv) con Luisa Giusti - 18 agosto: Giovanni GORINO (Mec) con Angiolina Castello - Domenico DE GIROLAMO (Can) con Maria Renna - Otello GIOLLI (Liv) con Lida Mannori - 19 agosto: Artemio MINI (Mec) con Irma Gastoldo - 23 ago-

sto: Luigi NOVARINI (Can) con Matilde Ireo - 26 agosto: Giuseppe PATRONE (Can) con Maria Calcagno - Filiberto DI NINO (Can) con Maddalena Rocchi - Enrico GAGLIONE (Can) con Caterina Stagno - Franco MINELLI (Can) con Rosa Soavi - G. B. CARTAGENOVA (Can) con Luigina Canepa - 30 agosto: Silvano RAVERA (Can) con Wanda Vezzosi - Aldo DEL BO (Dig) con Maria Luisa Cavallino.

Agli sposi i nostri vivissimi auguri.

volete arrivare riposati

al posto di lavoro?

Vespa

Vespizzatevi

Speciali facilitazioni ai dipendenti dell' ANSALDO

GENOVA - FILIALE S.A.R.P.I. - Via delle Brigate Partigiane 92 r. - Telef 580.641-2-3
LA SPEZIA - Ditta Dr. F. A. GABBIO - Via Biassa n. 5 - Telefono 22.685
LIVORNO - Ditta ULRICO ROMEI - Via Ippolito Nievo, 4-6 - Telefono 22.062

CASSETTA DELLE IDEE

PROPOSTA N. 18748.

Costruzione calibri controllo profilati palette. Propone di ricavare le piastri applicate ai calibri da profilati anziché da lamiere come viene sempre fatto, prevedendo un notevole risparmio di tempo e di lavorazione.

RISPOSTA.

La proposta è accettata. L'UTO ha provveduto a prescrivere l'impiego del piatto trafilato di mm. 4 x 20 anziché lamiera.

PROPOSTA N. 18687.

Suggerisce l'impiego di un semplice attrezzo per l'esecuzione di smussi di finitura.

RISPOSTA.

L'attrezzo proposto è risultato utile perché permette una migliore finitura del lavoro con risparmio di tempo.

PROPOSTA N. 18700.

Al posizionatore sistemato alla nuova CALD Rep. Sald. ex Montaggio Torri, occorrerebbe sostituire il riduttore perché, nonostante l'assidua manutenzione, il logorio è molto grande.

Il proponente consiglia di provvedere ad una rapida e soddisfacente riparazione, sostituendo il riduttore con una vite senza fine e ruota elicoidale utilizzando il materiale di un moto variatore già esistente.

RISPOSTA.

La proposta è accettata, ed è già stato iniziato il lavoro per attuarla.

PROPOSTA N. 19455.

Il proponente fa rilevare che molte bombole di ossigeno hanno perdita dalle valvole quando sono complete di manometro e manichetta, pronte all'uso. Segnala inoltre che molti volantini di chiusura delle valvole sono rotti in diversi punti a causa dei colpi ricevuti durante il carico e lo scarico nei mezzi di trasporto. Propone pertanto l'uso degli

appositi cappucci di protezione.

RISPOSTA.

L'osservazione è giusta e sarà interessata la S.I.O. perché le bombole ci vengano sempre inviate munite di cappellotto di protezione. Sarà data inoltre disposizione alla officina perché le bombole restituite al MAG siano sempre accompagnate dal cappellotto col quale sono state prelevate.

PROPOSTA N. 19224.

Turboriduttore da 11.000 HP seggi valvole intercettazione turbine di BP. Dis. 58270 - Pos. 2 - 4.

Il proponente segnala che con l'indicazione «Bocheler» non si può determinare la qualità del materiale e quindi non si conosce il trattamento

PREMIO "ALMANACCO"

Nei prossimi giorni verrà estratto, presso la nostra Redazione, il premio di settembre abbinato ad un numero dell'«Almanacco 1956», consistente in una penna «Aurora 88». Nel prossimo numero daremo il risultato del sorteggio.

da praticare e il tipo di elettrodi da impiegare. Propone pertanto di essere più precisi nella indicazione del materiale.

RISPOSTA.

L'osservazione del proponente sull'incompletezza della dicitura «Bocheler» per indicare nei disegni il materiale di riporto sui seggi delle valvole è giustificata perché con la parola «Bocheler» viene indicato semplicemente il nome della Ditta fornitrice e non la qualità del materiale e l'eventuale trattamento che deve subire per ottenere le caratteristiche di durezza richieste caso per caso.

La dicitura di cui sopra sarà pertanto sostituita dal numero di tabella compilata da LAB ed alla quale si dovrà fare riferimento per conosce-

re il tipo e la composizione dell'elettrodo da usare nonché le modalità sul trattamento.

Nel caso particolare del disegno 58270 pos. 2 e 4 la tabella di riferimento è la MEC/LAB. 3303/2.

PROPOSTA N. 17308.

Per la costruzione delle chiavi dinamometriche per motore Maybach, a disegno 30217, il proponente ha ideato uno stampo che ha permesso di risparmiare il tempo di lavorazione.

RISPOSTA.

La proposta viene accettata.

PROPOSTA N. 17932.

Propone di applicare una difesa alle cinghie del motore della rettificata n. 91293 al MAPI.

RISPOSTA.

La MAN provvederà.

PROPOSTA N. 20255.

Rivestimento caldaie Clark-son. Per risparmiare tempo nella fucinatoria propone di usare ferro piatto cilindrato anziché angolare nella costruzione di cui alle posizioni 1 e 2.

RISPOSTA.

La proposta è accettata. CAM d'accordo con l'officina CALD per le prossime costruzioni attuerà il suggerimento proposto.

PROPOSTA N. 18824.

Propone l'applicazione di una difesa alla mola n. 90338 al DEPI.

RISPOSTA.

La MAN ha disposto per la sostituzione della protezione alla mola N. 90338.

PROPOSTA N. 17274.

Seguendo l'attuale ciclo di lavorazione per la costruzione dell'imbuto per il montaggio

dello stantuffo sulla camicia cilindro del motore Maybach a dis. A. 30133 si verificano degli svergolamenti per cui il proponente suggerisce di costruire l'attrezzo in acciaio da bonifica A. 35, meglio ancora se ricavato da tubo, anziché da massello d'ing. 215 x 100; ne risulterebbe una lavorazione meno costosa.

RISPOSTA.

La proposta è accettata ed il particolare, come proposto, sarà ricavato da tubo.

M E M E N T O

Nicolò BELLA

di anni 44, dipendente del Cantiere di Sestri, deceduto il 28-7-1956. Era all'Ansaldo dal 1942. Lascia la moglie.

Domenico PASSALACQUA

di anni 54, dipendente del Cantiere di Sestri, deceduto il 22-8-1956. Era all'Ansaldo dal 1925.

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

Piccoli annunci

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

AFFITTASI cameretta con poggino, in zona centrale, a signorina o vedova. Rivolgersi al sig. De Maria, piazza Palermo 1-17 A, Genova.

L'ANSALDO

QUINDICINALE
DEL 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. I. PAGANO - TIP. EDIT. S. P. A.
Via Monticelli, 11 - Genova
Telefono 83.825

FOTOINCISIONI A. GERIALE
Via Lanfranco, 43 - Genova

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

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

Tessuti - Confezioni - Impermeabili - Calzature

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

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

SI ACCETTANO IN PAGAMENTO ANCHE I Buoni ENAL

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

L'architetto vi guida!

Con DUCOTONE non sarete soli a lambiccarvi il cervello per scegliere le tinte più indovinate per la vostra casa!

Un celebre architetto ha pensato a voi: controllando e scegliendo la gamma delle tinte DUCOTONE; ispirando la realizzazione di un nuovo opuscolo che vi sarà prezioso per le soluzioni suggerite.

Il nuovo opuscolo DUCOTONE è a vostra disposizione: osserverete come il colore, applicato a soffitti e pareti, può ricreare ogni ambiente dando spazio e bellezza.

26 esempi sono sottoposti al vostro esame: 4 anticamere; 5 sale da pranzo; 4 soggiorni; 3 camere dei bambini; 5 camere da letto; 3 cucine; 2 bagni.



Ritagliate e spedite all'Ufficio Pubblicità della Soc. MONTECATINI Milano: Via F. Turati, 18

Vi prego di inviare gratuitamente il nuovo opuscolo "Ducotone suggerisce nuove idee per la casa", al seguente indirizzo:

Nome _____ U
Via _____
Città _____



Ducotone

rende bella
la casa



L'ANSALDINO



Lo scafo della turbocisterna di 52.000 T.D.W. in costruzione al Cantiere di Sestri per la « Compagnia Trasporti Petroli » di Palermo.