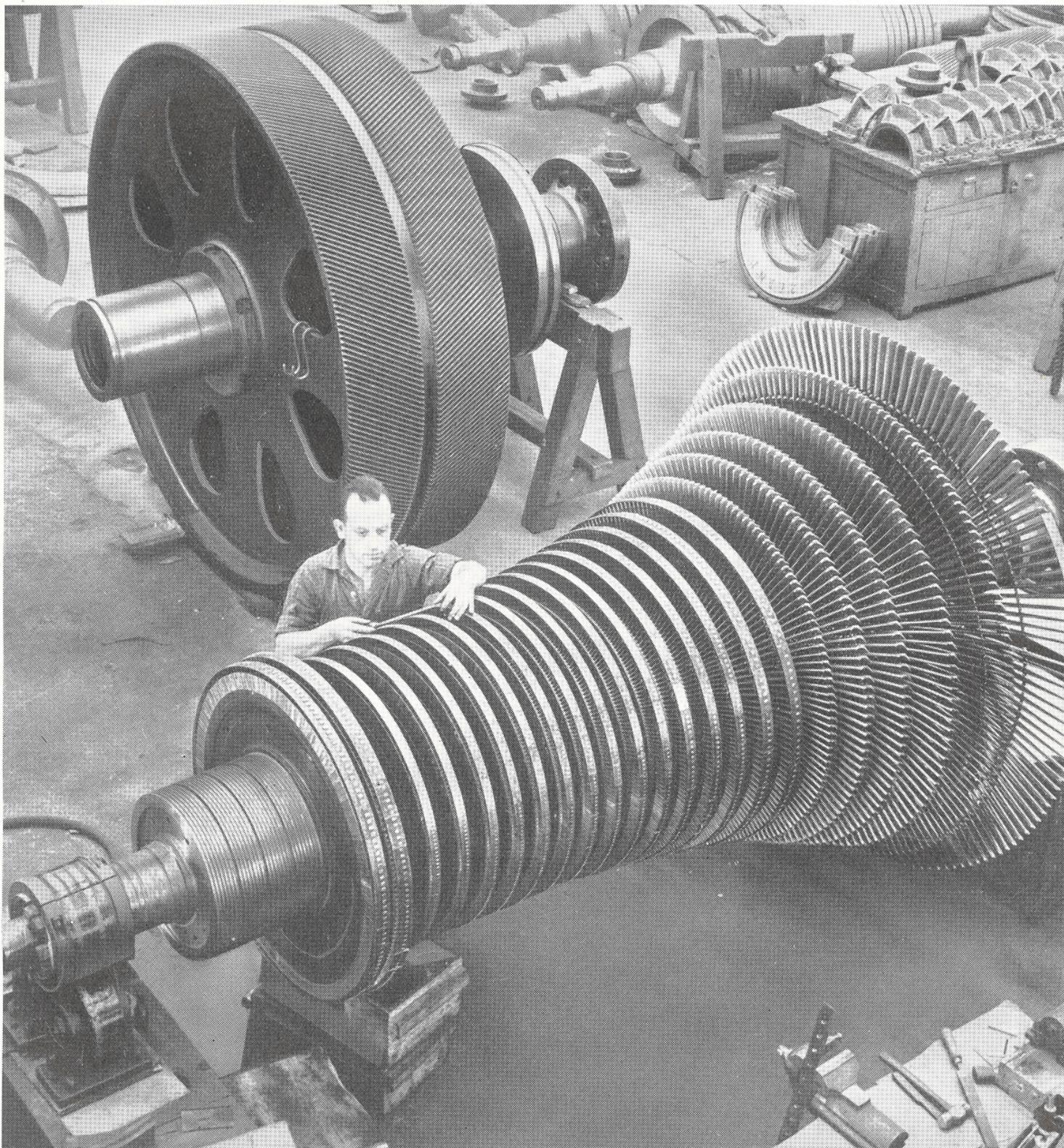


L'ANSALDO

ANNO III - NUMERO 17
Abbonamento gratuito ai dipendenti
ed ai pensionati

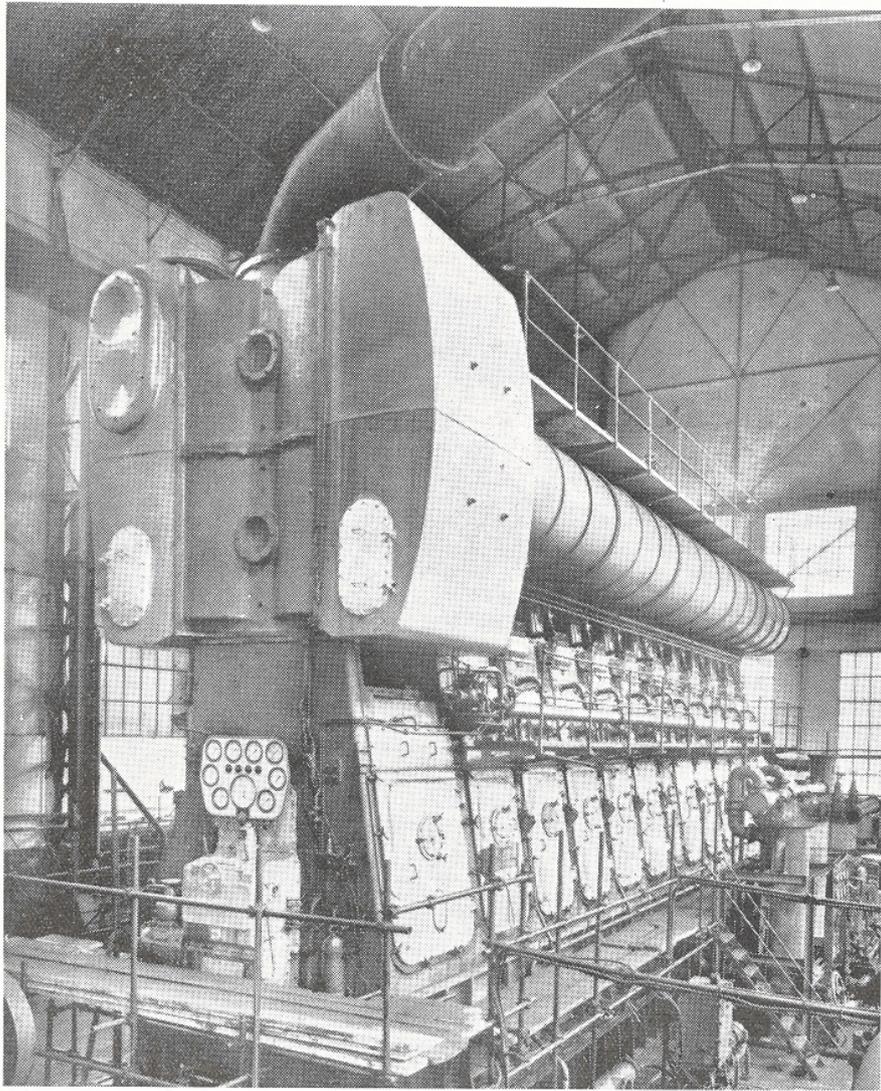
☆ QUINDICINALE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO S.A. ☆

GENOVA, 1 OTTOBRE 1956
Spedizione in abbonamento postale
Gruppo secondo

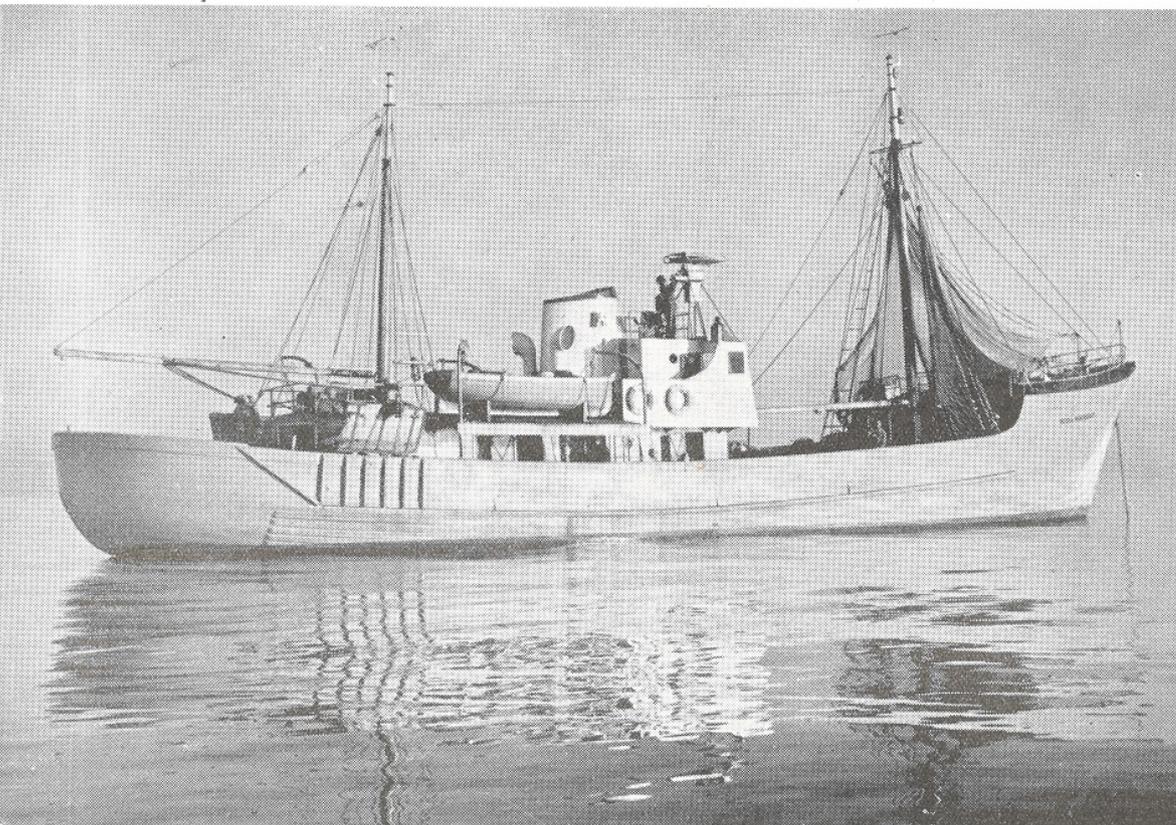


Un rotore per turboalternatore da 33.000 kW in approntamento al Meccanico. In secondo piano una ruota lenta per turboriduttore.

La produzione dei motori Diesel



Uno dei motori Diesel Ansaldo-Fiat 75/10 costruiti al Meccanico per la motonave « Europa »



La motonave per pesca atlantica « N. Marcheggiani » di 140 T.S.L., munita di motore Ansaldo da 450 cav.

Nel luglio del 1936, venti anni or sono, promosso dalla Federazione Nazionale degli Industriali della Pesca aderente alla Confindustria, ebbe luogo il 1° Raduno Nazionale degli ingegneri per lo studio dei problemi tecnici relativi all'industria della pesca, ad Ancona, nella sede di quella Fiera della Pesca.

Per la prima volta venivano, in Italia, esaminati da tecnici qualificati, da specialisti cioè, gli aspetti, vieppiù complessi per via dell'avanzare del progresso meccanico e motoristico, dell'industria peschereccia vera e propria, cioè della pesca meccanica. Tema preminente del Convegno fu quello della trattazione dei « motori marini in rapporto allo sviluppo dell'industria del motore marino italiano ». Alla fine dei costruttivi dibattiti, il Convegno esprimeva il voto che « l'industria meccanica nazionale intervenga con azione decisa per assicurare le forniture dei motori all'armamento peschereccio ».

Successivamente, a seguito di analogo voto della Corporazione della zootecnia e della pesca, una commissione sottoponeva all'amministratore delegato dell'Ansaldo dell'epoca, la opportunità e l'urgenza di un intervento dell'industria motomeccanica nazionale nel campo del motore marino per la pesca.

Nel 1936 la quasi totalità dei motopescherecci d'altura era dotata di motori Diesel di provenienza estera, in gran parte Deutsche Werke, Deutz, Benz.

Le potenze impiegate per la propulsione e lo strascico delle reti erano comprese fra i 90 e i 120 cavalli effettivi.

Fino da allora l'Ansaldo aveva costruito, per piccole barche da pesca, in maggioranza non pontate, motori Diesel a due e tre cilindri verticali, a due tempi, le cui potenze erano di 11 e 23 cavalli effettivi per cilindro.

Per navi da traffico in genere (non se ne costruivano molte con propulsione Diesel) e per impianti industriali, la Ansaldo era presente sul mercato con motori Diesel costruiti su licenza MAN e considerati i più progrediti. Le potenze di essi erano comprese fra 10 e 900 cavalli effettivi per cilindro.

L'Ansaldo si mostrava comprensiva e sollecita verso le istanze espresse dalla categoria armatoriale e concretando studi già in corso da tempo, provvide nell'anno 1936 a costruire i primi quindici motori Diesel a quattro tempi, a semplice effetto, a quattro cilindri verticali la cui potenza effettiva era di 100 cav. a 375 giri/1'. Tali motori furono subito venduti per motopescherecci e, dopo la rapida messa a punto a bordo, il loro esercizio risultò soddisfacente, sia dal punto di vista tecnico e sia da quello economico.

La progettazione di questi motori era stata basata su concetti di robustezza e di grande semplicità di meccanismi, allo scopo di poterli affidare anche a personale inesperto e non sufficientemente preparato alla condotta di motori Diesel, come era quello che formava allora gli equipaggi dei motopescherecci.

Nascono così in sede storica (data la particolare assistenza tecnica, organizzata fin da allora dall'Ansaldo sulle varie piazze marittime e la rapidità con la quale si potevano avere i pezzi di ricambio, con grande vantaggio economico dei pescatori) le premesse per la formazione dell'attuale flotta nazionale da pesca, che è dotata in maggioranza di motori Ansaldo.

Nel 1937 l'Ansaldo costruì infatti 50 motori a quattro cilindri e 9 motori dello stesso tipo ma a sei cilindri: questi ultimi per gruppi elettrogeni destinati a nuove navi della A.G.I.P.

Intanto la pesca richiedeva, per scafi più grandi, motori sempre più potenti, e già nel 1937 si costruivano 14 motori a 3 cilindri e 20 motori a 4 cilindri rispettivamente da 150 e 200 cav. eff. Essi erano in tutto simili ai precedenti e con le stesse caratteristiche di robustezza e di funzionamento sicuro.

Le possibilità della pesca sia per le distanze dalla base,

la quantità del pescato e il tempo impiegato come navigazione, aumentavano via via notevolmente, creando anche motivi di sana rivalità fra gli armatori, che a mano a mano abbandonavano le forniture estere, dando esplicita preferenza ai motori Ansaldo.

Successivamente nel 1938 - 1939 l'Ansaldo costruì 130 motori del suo tipo con alesaggio 215 mm. e 75 motori del suo tipo con alesaggio 265 mm.

I due tipi di motori erano progettati con l'obiettivo di avere il massimo numero degli organi in comune, sia col variare del numero di cilindri dello stesso tipo sia anche col variare dell'alesaggio, ottenendo così grandi vantaggi, sia nella produzione e sia nel ristretto numero di parti di ricambio necessarie e nelle conseguenti esigenze del magazzino centrale e dei depositi regionali ricambi.

Sulla base dell'esperienza di esercizio dei succitati motori gli uffici studi, seguendo il comportamento funzionale in esercizio di tutti gli organi, maturarono nel 1939-1940 delle nuove macchine, contenenti tutte le migliori atte a conseguire i seguenti obiettivi: intensificare l'unificazione delle parti comuni; diminuire ulteriormente i costi di lavorazione (semplificare); aumentare la sicurezza di buon funzionamento e la facilità di smontaggi e manutenzioni; diminuire i consumi di combustibile e di olio lubrificante.

Cosicché nel 1941 entrarono sul mercato gli stessi tipi di motori sopra detti, con le seguenti migliorie: nuovi regolatori di velocità; nuovo tipo di pompe di raffreddamento e sentina, a stantuffo tuffante; nuove incastellature con albero a camme sistemato in cassa smontabile; nuove camme d'iniezione registrabili; ridimensionamento delle cammie e degli stantuffi; bielle stampate; nuova forma inferiore della coppa del basamento (per adattarsi meglio agli scafi in legno).

Nello stesso anno 1941 vennero altresì soddisfatte le esigenze del mercato per motori di piccola potenza piuttosto veloci, adatti per imbarcazioni e per piccoli gruppi elettrogeni di bordo.

Si costruirono a questi scopi i seguenti tipi di motori a 4 tempi, semplice effetto, che in seguito, sia pure migliorati in molti particolari, si fabbricarono in grande numero:

- 10 cav. a 1.500 giri/1'
- 20 cav. a 1.500 »
- 35 cav. a 850 »
- 52 cav. a 850 »
- 70 cav. a 850 »

Abbandonata nel 1941 la licenza MAN, s'iniziava inoltre la costruzione dei grandi motori su licenza FIAT, che tanto sviluppo ebbero nel dopoguerra ed hanno tutt'ora.

Dopo la parentesi del conflitto mondiale, nel 1945 e negli anni successivi, l'Ansaldo

ha potuto mettere sul mercato forti quantità di motori Diesel nelle migliori condizioni, aggiungendo ai tipi già noti e citati, i motori dei nuovi tipi da 100 cav. per cilindro, motori questi che hanno avuto esito lusinghiero sia per la propulsione di navi e sia per centrali elettriche.

Al di fuori dell'ambiente relativo alle navi da pesca e di piccolo cabotaggio, già nello immediato dopoguerra (1946 - 1947) si era accentuata nel mercato in genere la tendenza a preferire motori Diesel di minimo peso e ingombro, pur avendo forte erogazione di potenza.

A tale orientamento l'Ansaldo ha risposto con una nuova serie di motori Diesel della potenza di 25 cav. per cilindro adatti per propulsione navale e per gruppi elettrogeni di bordo.

Dal 1952 i motori Ansaldo si forniscono anche sovralimentati, col conseguente aumento di potenza del 50%, realizzando le potenze per cilindro espresse in tabella. Gli stessi motori, con particolari accorgimenti agli organi dotati di moto alterno (stantuffi di speciale lega leggera) si forniscono anche, con e senza sovralimentazione, ad un più elevato numero di giri al minuto rispetto alle soluzioni normali.

Ai motori citati si è infine aggiunto un nuovissimo tipo della potenza normale di 170 Cav. per cilindro e della potenza di 255 Cav. per cilindro se sovralimentato.

Le importanti centrali elettriche del transatlantico « C. COLOMBO » sono costituite da gruppi elettrogeni con tali motori a 7 cilindri e così pure sarà la centrale elettrica del transatlantico svedese « GRIP-SHOLM ».

Nei grandi motori l'Ansaldo, da vari anni, ha aggiunto alla licenza FIAT la costruzione dei motori « Doxford » a stantuffi contrapposti, adatti per grandi motonavi da passeggeri e soprattutto da traffico.

Gli sforzi per arrivare a costruire motori Diesel sempre più potenti, con minimo peso ed ingombro e per impieghi particolari, hanno portato alla costruzione dei motori Ansaldo Maybach aventi caratteristiche particolari si da conseguire un peso variabile del motore da 3,8 a 2,6 kg. per cavallo effettivo.

Tutti i tipi di motori summenzionati sono stati largamente forniti anche all'estero (Argentina - Brasile - Venezuela - Norvegia - Svezia - Jugoslavia - Egitto - Grecia).

Questo breve *excursus* non può non confermare, sulla scorta di fondati elementi di giudizio e in base ad una documentata cronistoria, la funzione pionieristica e pilota dell'Ansaldo anche nel concreto contributo al progresso ed allo sviluppo dell'industria nazionale della pesca meccanica.

Giuseppe Castaldi

Motori Diesel a 4 tempi di progetto e costruzione Ansaldo

Tipo	Sovralimentazione	Alesaggio mm.	Corsa mm.	Cav. eff. per cilindro	Numero cilindri	Giri al minuto
1620	—	160	200	25	2.3.4.6.8.	1000
1620 S	si	160	200	37.5	3.4.6.8.	1000
2131	—	215	310	30	3.4.6.	430
2131 S	si	215	310	45	3.4.6.	430
Q. 265	—	265	410	50	3.4.6.7.	360
Q. 265 S	si	265	410	75	3.4.6.7.	360
Q. 370	—	370	560	100	6.9.	275
Q. 370 S	si	370	560	150	6.9.	275
Q. 460	—	460	660	170	6.7.8.	250
Q. 460 S	si	460	660	255	6.7.8.	250

Motori Ansaldo-Maybach

I motori Diesel - veloci Maybach, 4 tempi semplice effetto costruiti su licenza dall'Ansaldo, sono standardizzati in un unico tipo di cilindro: 185 mm. di alesaggio, 200 mm. di corsa.

La potenza normale sviluppata è di 60 Cv. per cilindro; con sovralimentazione, 90 Cv. per cilindro circa.

Si possono avere varie soluzioni: dai tre cilindri in linea ai 16 cilindri disposti a V.

Motori Ansaldo-Fiat

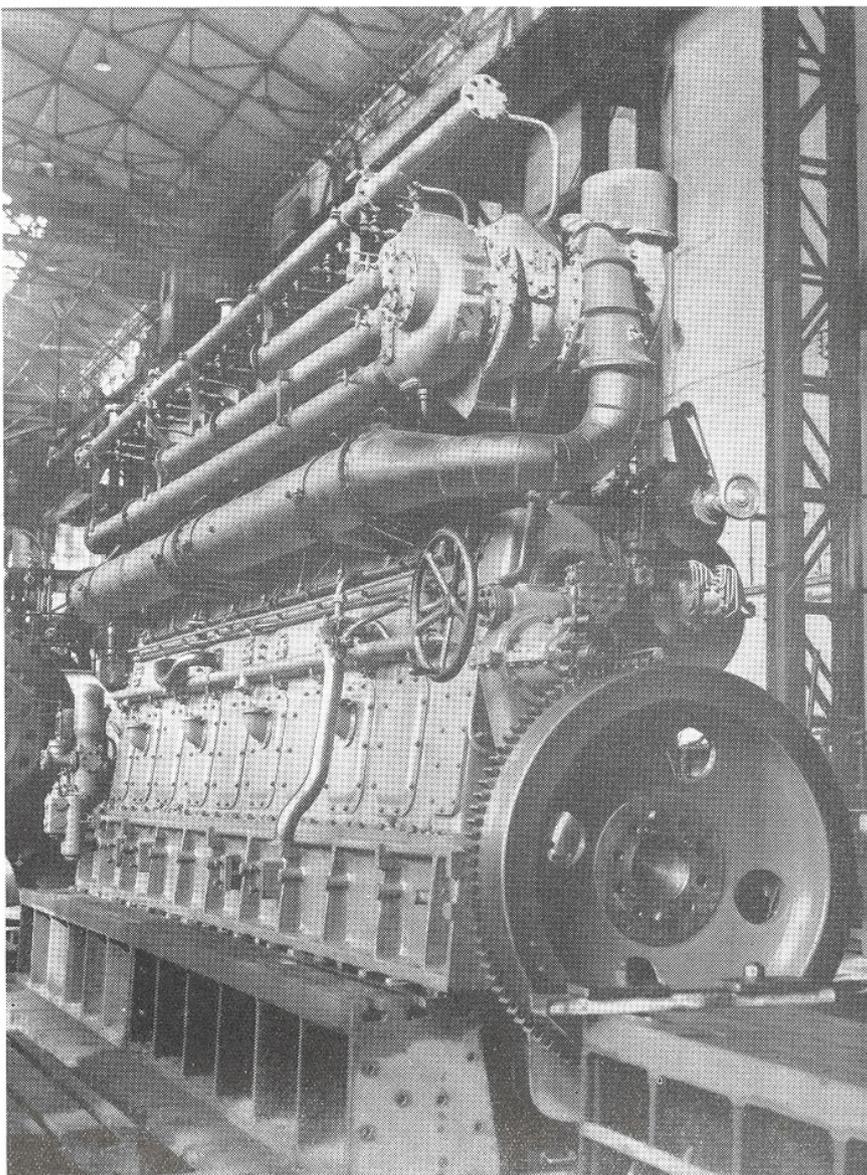
I motori Diesel Fiat a due tempi semplice effetto costruiti dall'Ansaldo su licenza sviluppano, secondo i tipi, dai 200 agli 800 Cv. per cilindro circa.

E' stato recentemente messo a punto un motore sovralimentato che sviluppa 1100 Cv. per cilindro.

Motori Ansaldo-Doxford

I motori Doxford: due tempi, semplice effetto, a stantuffi contrapposti, costruiti su licenza dall'Ansaldo sviluppano, secondo i tipi, dai 900 ai 1400 Cv. per cilindro circa.

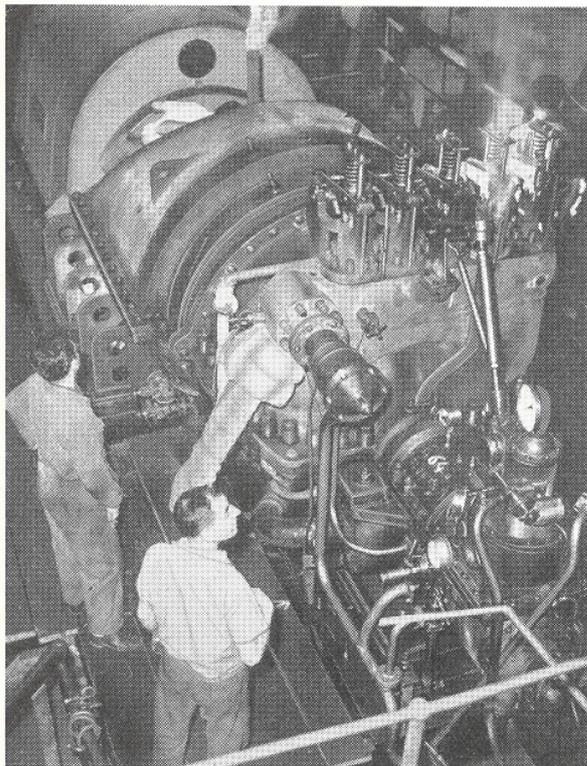
Con la sovralimentazione alcuni tipi possono sviluppare oltre 1400 Cv. per cilindro.



Motore Ansaldo tipo Q 370/9 RS sovralimentato da 1350 cav. a 275 giri/1'.

LA CENTRALE DI RIO TURBIO

Le prove del turboalternatore



Veduta parziale del turboalternatore in prova.

Già qualche altra volta si è fatto accenno da queste colonne, sia pure indirettamente, alla Centrale termoelettrica di Rio Turbio (Argentina), che lo Stabilimento Meccanico sta costruendo per la Società «Combustibles Solidos Minerales» (Ende) di Buenos Aires.

Diamo ora, in occasione delle prove in officina del turboalternatore, qualche notizia che meglio valga ad illustrare ai nostri lettori l'entità e le caratteristiche di questo impianto.

La Centrale sarà installata a bocca di una miniera di carbone nel territorio di S. Cruz, allo scopo di fornire energia elettrica per forza motrice e illuminazione. Il progetto è stato elaborato dall'Ansaldo

prevedendo l'installazione in due tempi, e precisamente:

1.º TEMPO. Potenza elettrica trifase con un gruppo turboalternatore; 6000 kW.

2.º TEMPO. Potenza su due gruppi turboalternatori: 24.000 kW.

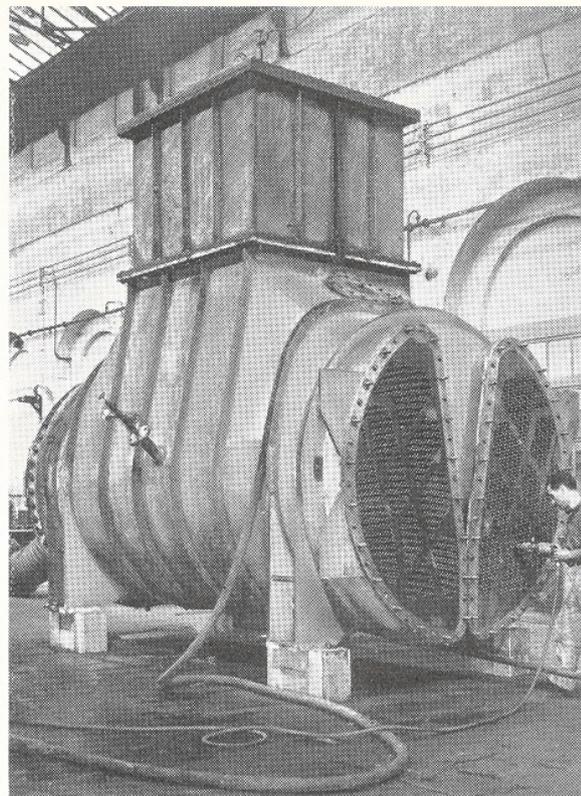
L'attuale prima parte della fornitura è costituita dai seguenti principali elementi:

— Due caldaie Ansaldo - Babcock & Wilcox (di cui una di riserva) a tubi d'acqua sub-orizzontali, ciascuna per la produzione di 30-35 t/h di vapore alla pressione di 33 kg./cmq. e alla temperatura di 405°C, con combustione di carbone su griglia meccanica completa di accessori.

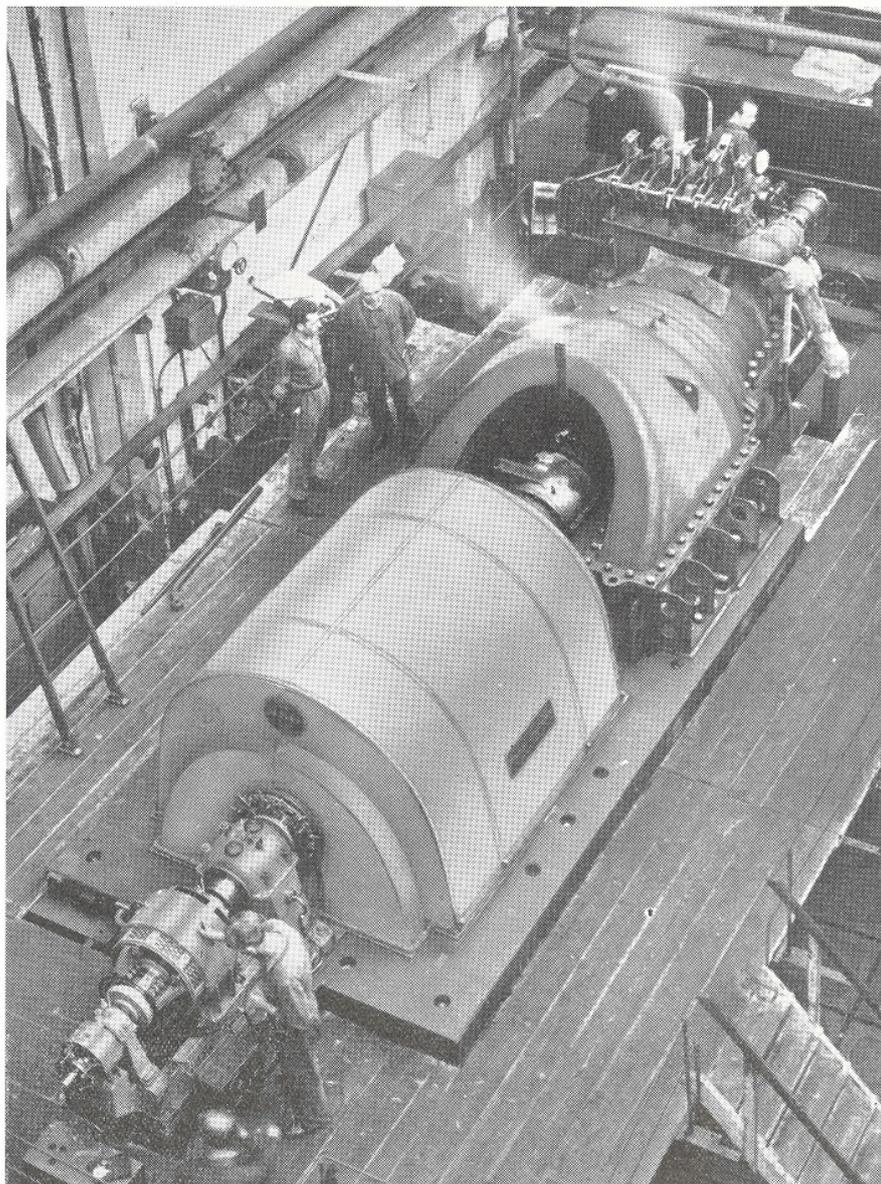
— Un gruppo turboalternatore Ansaldo di tipo assiale a condensazione, con tre spillamenti di vapore per la produzione del distillato d'integrazione e per il preriscaldamento e il degasaggio dell'acqua d'alimento, della potenza normale continua ai morsetti: di 6000 kW. Questo gruppo produce corrente alternata trifase, avente una tensione di 6600 Volte, un fattore di potenza $\cos \phi = 0,8$ e una frequenza di 50 periodi/sec., è completo di impianti di acqua circolazione condensatore ed estrazione condensa, ed è munito di quadri alta tensione e bassa tensione con apparecchiature elettriche e di due trasformatori ausiliari, ciascuno da 1000 kVA, 6600/400-230 Volte.

Complementi della Centrale: impianto di depurazione dell'acqua greggia di fiume per l'integrazione alimento caldaia, completo di casse di

riserva; impianto di distillazione dell'acqua d'alimento del tipo a vapore; impianto di scambiatori di calore e di degasaggio dell'acqua di alimento; mezzi di alimentazione delle caldaie e pompe servizi vari; impianto per la ripresa e messa a silos del carbone, costituito da tramoggia, alimentatore automatico, elevatore verticale a tazze, nastro trasportatore orizzontale, bilance automatiche; impianto di scarico e trasporto ceneri costituito da: frantumatore, trasportatore orizzontale a catene raschianti, elevatore verticale a tazze (per la discarica in appositi silos); centralino olio in pressione per l'impianto controllo automatico della temperatura vapore; gru elettrica a ponte scorrevole della portata al gancio di 40 tonn., tubazioni per tutti i servizi della Centrale, complete di ogni accessorio e fasciamenti coibenti.



Il condensatore in fase di ultimazione.



Veduta completa del gruppo turboalternatore, della potenza normale continua di 6000 kW.

PREMIO

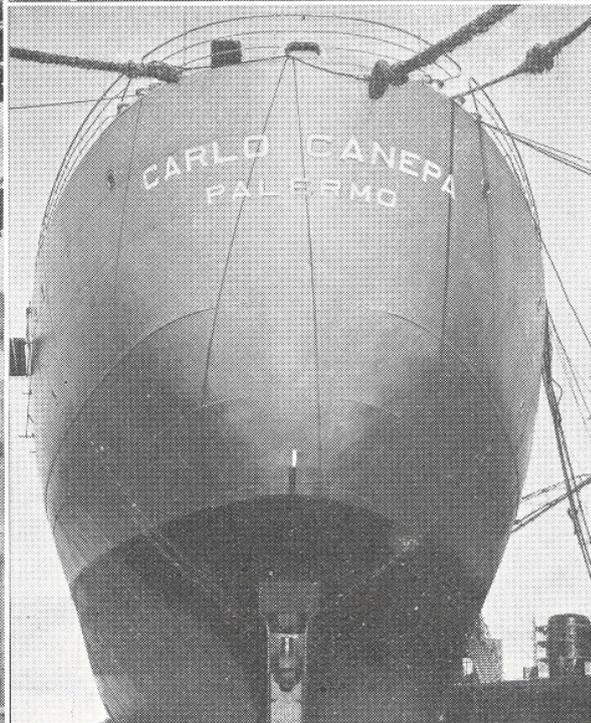
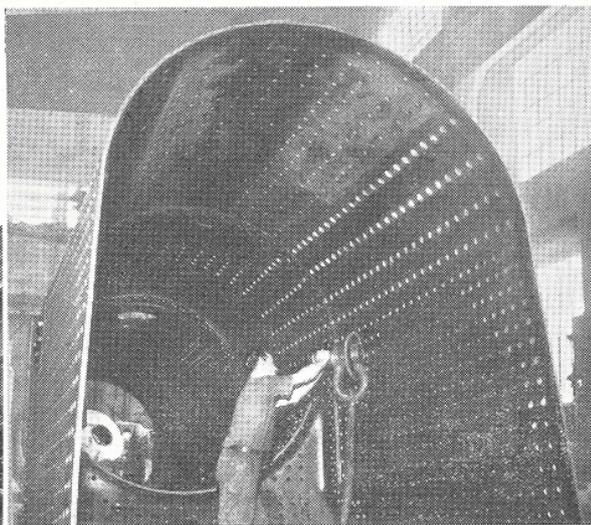
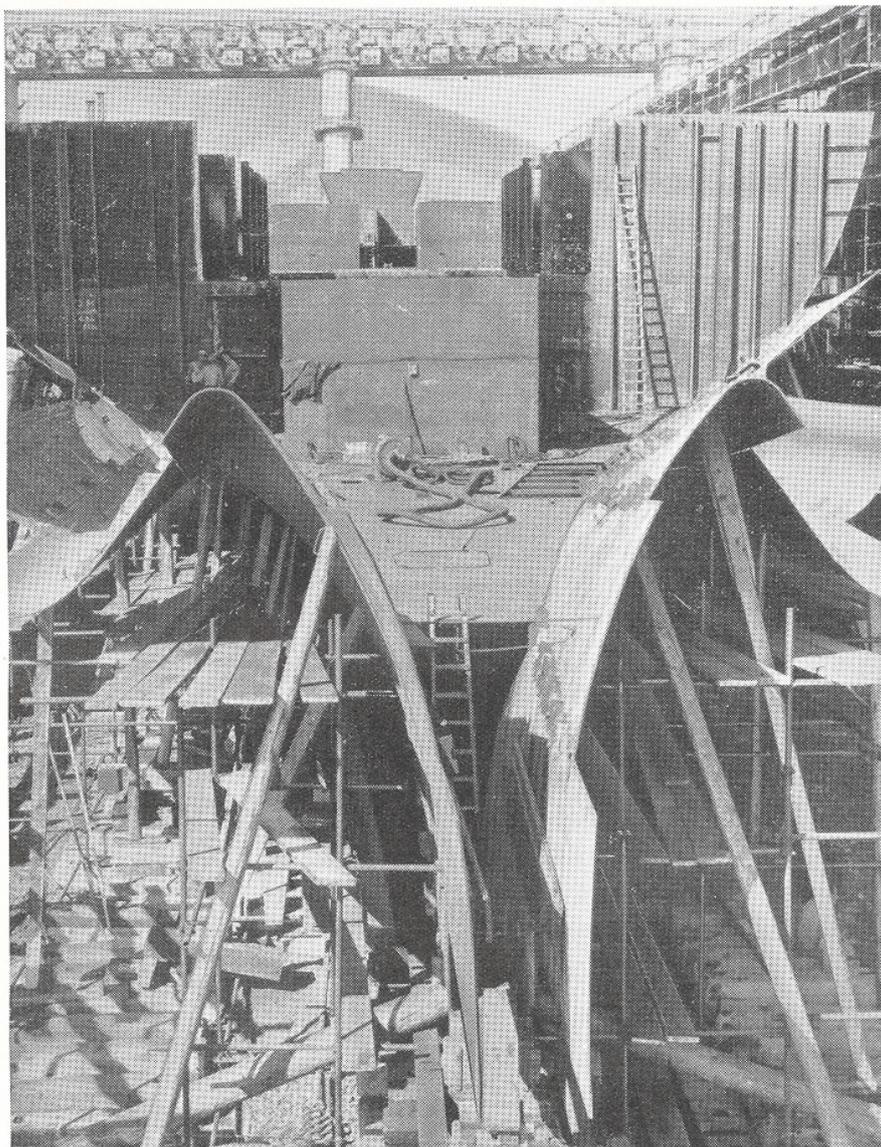
“ALMANACCO”

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

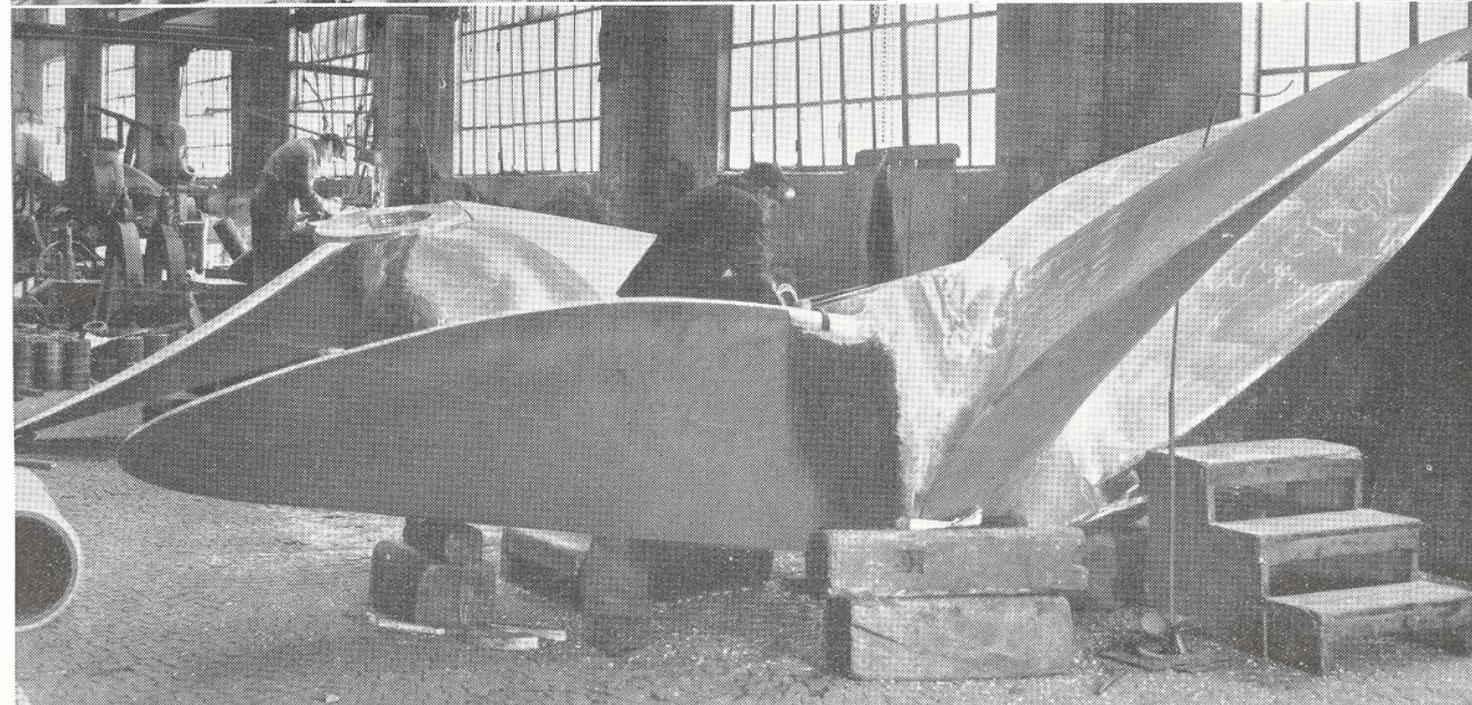
4 6 7 4

Il possessore dell'almanacco contrassegnato con detto numero ha vinto una penna «Aurora 88». Egli potrà ritirare il premio in Redazione entro il 31 ottobre, presentando l'almanacco completo della pagina numerata. Non presentandosi entro tale data non avrà più diritto al premio.

FOTOCRONACA



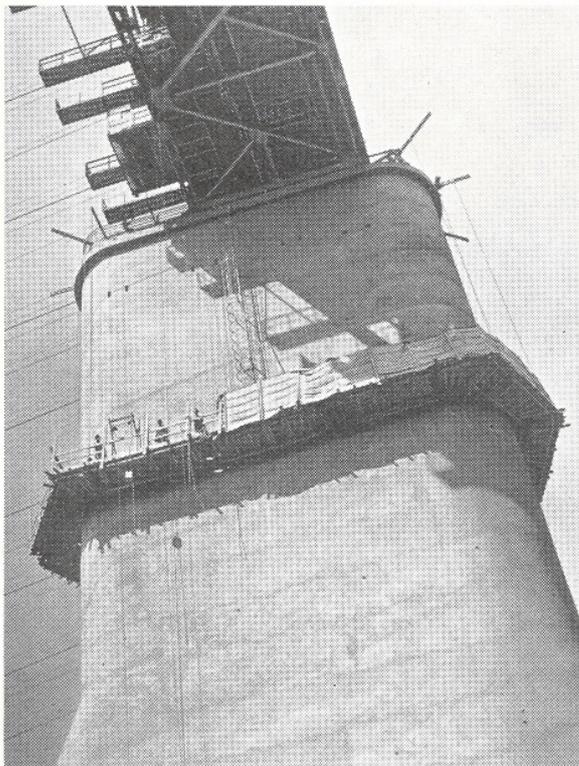
In alto a sinistra: lo scafo della turbonave passeggeri da 20.000 T.S.L. in costruzione al Cantiere di Sestri per il « Lloyd Tirrenico » di Genova. - Sopra, dall'alto: una caldaia per locomotive indiane in costruzione al Meccanico; la motonave « Carlo Canepa » in allestimento al Muggiano.



- Sotto: grandi eliche in fase di lavorazione meccanica alla Fonderia

CANTIERE

Lavori di manutenzione ai piloni delle teleferiche



I piloni delle teleferiche del Cantiere di Sestri sono costruiti in calcestruzzo armato e per l'importanza che essi rappresentano nella complessità di tutto l'impianto sono oggetto di continua sorveglianza da parte dei tecnici interessati.

Col passar degli anni gli agenti atmosferici, in special modo l'aria umida proveniente dal mare (salino), hanno attaccato alcune parti di quest'opera gigantesca fino a lasciare scoperti, in alcune zone, i ferri perimetrali dei piloni rendendo così indispensabile un intervento per eliminare l'inconveniente creatisi.

Il lavoro di riparazione è stato affidato ad una Ditta specializzata che ha condotto il lavoro con un'attrezzatura adeguata.

La riparazione s'è svolta nel seguente modo: 1.a fase. sabbiatura asciutta a pressione per scrostare e ravvivare la superficie di calcestruzzo e ulteriore spazzolatura dei ferri per essere sicuri di aver eliminato completamente l'ossido formatosi. 2.a fase. E' consistita nell'operazione di « gunitazione », cioè è stata formata una miscela di sabbia asciutta e di cemento nella proporzione di circa 6 qli. di cemento per ogni mc. di sab-

bia. La miscela così formata è stata immessa in una macchina di forma simile a una clessidra. Nella parte superiore è stata versata la miscela cemento e sabbia che ad un determinato momento è passata nel cono inferiore dove, sotto l'azione dell'aria compressa asciutta, (circa 4 atm.) è stata spinta in un tubo di gomma. Dall'uscita del tubo di gomma (la cui lunghezza è variabile a seconda della distanza fra macchina e zona da gunitare), questa miscela, incontrando uno spruzzo di acqua si è umidificata ed è stata spinta contro le parti da ricoprire. L'operazione è stata ripetuta fino a raggiungere lo spessore desiderato da 1/2 cm. a 2 cm.).

Dopo la gunitazione a distanza di 12 ore circa è stata eseguita la tinteggiatura a cemento, dando così un colore uniforme a tutta l'opera.

Questa tinteggiatura (Boiacca) consiste in cemento liquido spruzzato con aria compressa oppure con pompa a mano.

MECCANICO

COMMESSE

Ecco le commesse più importanti acquisite dall'8 luglio al 7 settembre:

— Una centrale termoelettrica da 7000 - 8000 kW per la Società « Montecatini » di Milano, da installarsi nella città di Lima (Perù).

— Un apparato motore a turbine della potenza normale di 2x17630 cav./asse a circa 144 giri al 1', per una turbomane passeggeri della Società di navigazione « Italia » di imminente costruzione al nostro Cantiere di Sestri.

— Una serie di completamenti per apparato motore destinato ad una motonave di prossima costruzione al nostro Cantiere di Muggiano.

— Due serie di completamenti per apparati motori destinati a due navi di prossima costruzione al nostro Cantiere di Livorno.

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo 2131/4 sovralimentato, della potenza di 165 cav. eff. a 390 giri al 1', da sistemare su peschereccio di proprietà degli armatori fratelli Fanesi di S. Benedetto del Tronto; il peschereccio è in costruzione presso il Cantiere Navale « Elio Gaetani » di Porto Civitanova.

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo Q 265/4 sovralimentato, della potenza di 300 cav. eff. a 360 giri al 1', da sistemare su peschereccio di proprietà degli armatori G. B., Francesco e Nicolò Quinci e Francesco Asaro di Mazara del Vallo.

— Un motore industriale Diesel Ansaldo tipo 2131/2 ad aspirazione atmosferica, della potenza di 70 cav. eff. a 500 giri al 1', da accoppiare ad alternatore tipo B 3, per la So-

cietà « Ercole Marelli & C. » di Milano.

Le suddette forniture comportano circa 825.000 ore lavorative.

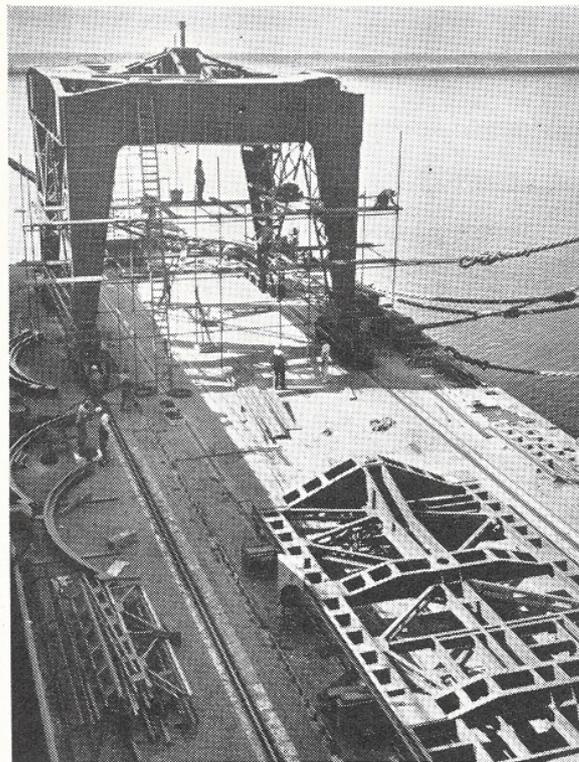
CONSEGNE

Il materiale più importante spedito dal 7 al 22 settembre è il seguente:

Al nostro Stabilimento CMI: una caldaia per locomotive indiane completa di particolari e quattro intelaiature per carrelli locomotori tipo E 636 (giunte al Mec per la ricottura). - Al nostro Cantiere di Muggiano: mensole per grigliato, bulloni acciaio, tronchi collettori acqua, giunto unione reggisplinta, testata cilindro, valvola avviamento, valvola sicurezza e cuscinetti di rispetto per motore Ansaldo -

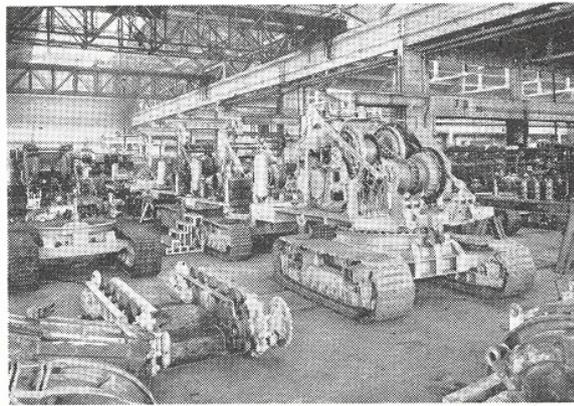
Fiat 757, destinato alla motonave « Carlo Canepa ». - Al nostro Cantiere di Livorno: tre compressori a stantuffo a due cilindri e tre serbatoi per aria compressa con relativi ricambi per i cacciatorpediniere « Almirante Brion », « General De Austria » e « José Garcia » in costruzione; due pompe alimentando crociera complete di accessori e due autoregolatori per l'A. S. « Iman Bondiol » e due autoregolatori per l'A. S. « Surapati » ambedue in costruzione per conto della Marina Militare Indonesiana. - Al nostro Cantiere Navale di Sestri: un impianto spinta nafta tipo « Todd » completo, un apparecchio di accensione elettrico, un apparecchio di accensione a mano, un gruppo valvole di manovra ed un servomotore per valvola rapida chiusura per la T/c « Purfina

Montaggio di una nuova gru



La fase iniziale dei lavori di sistemazione

C. M. I.



Montaggio in serie di escavatori « AM 7 » e « AM 12 »

PANORAMA AZIENDALE

Italia» in allestimento; un ruotismo intermedio per gruppo turbiduttore principale, motore elettrico con accoppiamento e gruppi accessori per pompe per la T/c «Fina Canada» in allestimento; due rotopompe a vite ad asse verticale per servizio circolazione olio lubrificante alle motonavi «Angela Fassio» e «Carmela Fassio» in allestimento. - *Alle «Nuove Reggiane» di Reggio Emilia:* tre intelaiature per carrelli locomotori tipo E 636 (giunte al Mec per la ricottura). - *Alla Galleria del Genio Marina Militare di Carrino (Taranto):* un gruppo Diesel alternatore composto da un motore Ansaldo tipo 1620/6, della potenza di 185 HP, accoppiato ad alternatore Pellizzari da 150 kW, per conto della Ditta «Giuseppe De Micheli» di Firenze. - *Ai Cantieri Riuniti dell'Adriatico di Monfalcone:* due desurriscaldatori in tubo acciaio con guarnizioni, per conto della loro sede di Trieste. - *Al Comune di Recanati:* un motore industriale Diesel Ansaldo tipo 2131/4S della potenza di 185 HP, accoppiato ad alternatore trifase «Ansaldo-S. Giorgio» della potenza di 160 kW, un motore industriale Diesel Ansaldo tipo Q. 150/2 della potenza di 32 HP, accoppiato ad alternatore trifase «Ansaldo-S. Giorgio» della potenza di 25 kW.

per conto della «Ansaldo - S. Giorgio» di Genova - *Alla Soc. Chimica dell'Aniene di Rosignano Solway:* un serbatoio acciaio (giunto al Mec per l'esame radiografico, la ricottura e la verniciatura per conto della Ditta «Massobrio» di Genova-Sestri). - *Al Cantiere Navale della «Navalmecanica» di Castellammare di Stabia:* un gruppo Diesel dinamo con motore Ansaldo tipo Q. 265/7 sovralimentato, della potenza di 475 HP, accoppiato a dinamo della potenza di 320 kW, destinato alla costr. «616» della «Tirrenia», Società di navigazione di Napoli; un gruppo cilindri completo, supporto con viratore, copertura ingranaggi, impianti telerachimetrici, colonne montanti, volano, teste a croce, collettore gas di scarico, stantuffi, bielle motrici, fasce elastiche per motori Diesel Ansaldo Fiat tipo 487, destinati alla costr. «615» della «Tirrenia», Società di Navigazione di Napoli. - *All'«Ilva» Società Alti Forni e Acciaierie d'Italia di Piombino:* serpentine in tubo acciaio per surriscaldatore a caldo da 410 m. 2, distanziatori e bulloneria per conto della sua Sede di Genova.

Il peso del materiale sopra elencato e di altro materiale di minore entità spedito è, in complesso, di 400 tonnellate.

LIVORNO

Un'immagine della Madonna di Montenero in Cantiere

La mattina di sabato 8 settembre, mentre le maestranze facevano il loro ingresso nello stabilimento, al Cantiere «Luigi Orlando» è stata scoperta una lapide con l'immagine della Madonna di Montenero, murata sulla facciata interna del fabbricato servizi. Alla cerimonia hanno assistito il Direttore del Cantiere ing. Rovetto col Condirettore dott. Scaliari e i V. Direttori ingg. Di Pietrantonio e Grillo, un folto gruppo di operai ed impiegati, e il rag. Falleni, Presidente delle «Conferenze di S. Vincenzo» di Livorno, alla cui iniziativa è dovuta l'apposizione della lapide. Ai piedi della sacra immagine era stato innalzato un altare da campo, sul quale Padre Bianchini ha celebrato la Messa, commentata dal Vescovo Coadiutore di Livorno Mons. Pangrazio.

Il Presule ha poi pronunciato elevate parole, beneducendo quindi la lapide.



MUGGIANO

Nuova gru a braccio retrattile

Una nuova gru scorrevole a braccio retrattile, della portata massima di 35 tonn., è stata installata al Cantiere di Muggiano fra lo scalo n. 5 e

uno dei piani di prefabbricazione. Il nuovo mezzo di sollevamento è stato costruito per la parte relativa alla carpente-

ria, dal personale del Muggiano, che ha provveduto, naturalmente, anche al montaggio, mentre l'equipaggiamento elettromeccanico è stato fornito dai «CRDA».

L'incastellatura, che ha una altezza massima di circa 60 metri, scorre su un binario di 9 metri di scartamento e pesa complessivamente 210 tonnellate. Il braccio principale è lungo metri 28,40 e su di essa è articolata una «volata» che sporge per metri 14,60, ciò che consente uno «sbraccio» massimo di mt. 43 per lato. Considerando la lunghezza del binario, che è di oltre 200 metri, la nuova gru può quindi operare in una zona rettangolare di notevoli dimensioni.

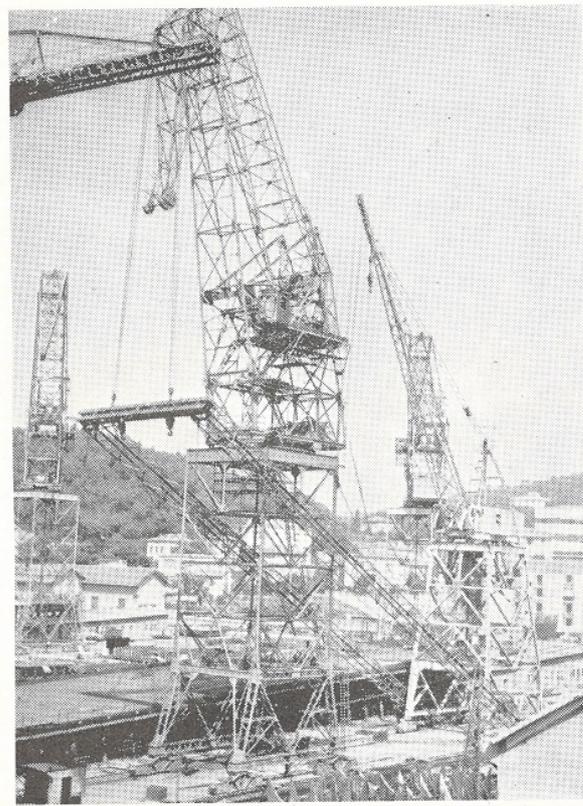
I vari movimenti di questo moderno mezzo di sollevamento, che viene ad arricchire le attrezzature del Cantiere spezzino, sono impressi da cinque motori elettrici della forza complessiva di 332 cav.

La gru è dotata di due gan- ci di sollevamento: uno della portata di 35 tonnellate e l'altro della portata di 5 tonnellate.

RIPARAZIONI

Il giorno 8 settembre è giunta al Cantiere di Muggiano la motocisterna «Daronia» di 12.000 T.D.W., della Società «Shell Tankers Ltd.» di Londra.

Durante la permanenza in Cantiere la «Daronia» subirà lavori per riclassificazione dello scafo e dell'apparato motore e lavori vari di riparazione che avranno la durata di oltre tre mesi.



VISITA DI GIORNALISTI

Il mattino del 13 settembre un gruppo di giornalisti accreditati presso la «NATO», accompagnato dal dr. Canavesio del Ministero degli Esteri, dal col. Pagnani della «CIT» e dal cap. Beltrame del «Navalgenarmi» di Livorno, ha visitato il Cantiere «Luigi Orlando», guidato dal Direttore ing. Rovetto, dal Condirettore dr. Scaliari, dal Vice Direttore ing. Di Pietrantonio

e dall'ing. Zampetti. I giornalisti si sono vivamente interessati degli impianti e delle costruzioni in corso, trattenendosi a lungo, tra l'altro, in una minuziosa visita al museo navale. A chiusura della visita agli ospiti è stato offerto un rinfresco, durante il quale il Direttore e gli altri dirigenti del Cantiere hanno fatto gli onori di casa.

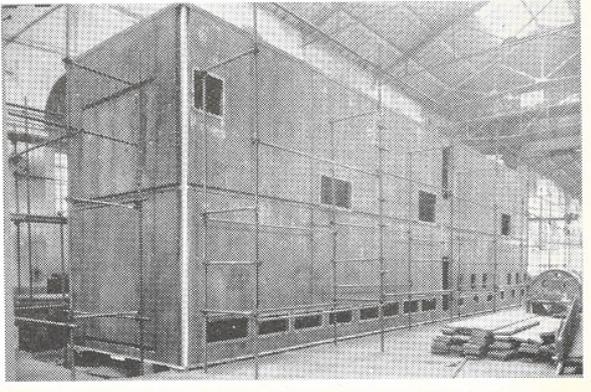
Terminata la terza stufa asciugatrice per la Pirelli

E' stata recentemente ultimata la costruzione, presso il Cantiere di Livorno, della terza delle stufe asciugatrici per rayon e nylon ordinate dalla Società «Pirelli» di Milano.

Le caratteristiche principali della stufa sono le seguenti: lunghezza m. 20, altezza m. 7, larghezza m. 5, peso tonn. 60.

Di queste ultime, 22 tonn. sono costituite dalle diverse parti degli involucri e le restanti 38 tonn. dai rotori (grandi, medi e piccoli) in acciaio comune e inossidabile.

Il montaggio della stufa, la cui costruzione ha richiesto 20.000 ore lavorative, è attualmente in atto presso lo stabilimento «Pirelli» di Tivoli.



Velieri, poesia d'un secolo

Come sembra già lontana, l'epoca dei gloriosi alconi del mare, come essi ci appaiono già quasi oianchi fantasmi con l'invelata al vento, perdentisi lontano, nelle nebbie della preistoria!

Come invece essi sono vicini in realtà, una, due generazioni, tre al massimo; e come sono vicini a noi ansaldini, come fanno parte del nostro mondo di costruttori navali! La loro storia segna gli albori della nostra, che non ne è che il prolungamento, senza soluzioni di continuità.

Parlare del Cantiere di Sestri (come già abbiamo rilevato nella storia dell'Ansaldo) significa parlare di Cadenaccio; parlare di Cadenaccio significa parlare di Agostino Eriasco, un uomo che al tramonto dell'era napoleonica, proveniente da Tolone dove era stato capo mastro d'ascia, mastro di cartabono e patentato « fabricant des navires », se ne venne sulla spiaggia di Sestri a fondare un cantiere che doveva varare più di 600 « barchi ». A fianco di Eriasco appunto sorse Cadenaccio, a fianco di Cadenaccio, Westermann. All'ombra dei pennoni levantisi al cielo da questi scali, sorse la Sestri operosa e « navale », con le botteghe dei borsellari, dei remieri, dei fabbri da ancore e da catene, degli stoppieri, dei calafati, dei chiodatori in rame, dei fabbricanti di vele. Le donne fabbricavano anch'esse vele, bandiere, incerate per i marinai.

Così sorse la Sestri dei cantieri, dei quali tutti noi oggi riassumiamo e continuiamo la tradizione. Ma giacché abbiamo fatto dei nomi di precursori, bisogna metterli tutti, questi nostri « avi », perché abbiano il posto che loro com-

pete. Come tacere del cavalier Marconaro, e dei Tixi, e di Peragallo, e Bartolomeo Celsia, e Bruzzone, e Nicolò Casanova, Carlevaro, Boasi, Calcagno e, in particolare, del cav. Stefano Carlo Bozzano?

I Bozzano costruirono, tra gli altri, i famosissimi velieri « Prospero » e « Ricordo » per i camogliesi, da 1000 tonnellate, il « Beatrice Benvenuto » e il « Lisa » da 1.250 tonnellate, il maestoso « Precursore » e l'« Oropa », quasi gemello del « Cosmos ».

Ma coi nomi degli « scippe » (noi li pronunciavamo così, con la « e » finale dei genovesi) entriamo addirittura in quel mondo già quasi leggendario e irresistibilmente romantico, quando un « barco » di 400 tonnellate partiva per gli oceani, con un capitano solo padrone a bordo dopo Dio ed un nostromo che aveva sulle spalle almeno sei tempeste al Capo Horn; quando si affrontava il Pacifico con un modesto « portolano », una bussola e un « ottante » ancor privo di cristalli a colore, e la riserva d'acqua nei barilotti in coperta, e un « gioco » di vele di riserva.

Allora le polizze di carico erano scritte così: « *Ha caricato con il nome di Dio e di buon salvamento, in questo porto... — Nostro Signore lo accompagni a salvamento. Amen.* »

I velieri partivano, ad esempio, per il Mar d'Azof senza che il capitano armatore si prendesse la briga di passare dallo spedizioniere a firmare il contratto: si sapeva che il nolo era di 90 lire nuove del Piemonte. C'era stata la parola di un Fravega, di un Danovaro, di un Casareto e bastava.

Ma prima di scrivere i racconti strabilianti che siamo andati a spulciare negli archivi, è bene inquadrare storicamente le varie tappe, anche se in modo sommario.

Nell'era napoleonica si costruì molto, dati i premi governativi che incoraggiavano la messa in cantiere di navigli, ma com'è noto la guerra degli inglesi finì per distruggere quasi interamente i nostri velieri (molti barchi genovesi furono perduti nella storica battaglia di Abukir).

Dopo l'annessione al Piemonte, Sestri e Camogli (la prima per i cantieri, la seconda per gli armatori) ebbero un ruolo di primo piano nella ricostruzione della nostra flotta, che fu prodigiosamente rapida. Ve n'era bisogno, per il crescere dei traffici e anche perché, con la caduta di Algeri nel 1830, cessò il flagello dei corsari e nacque la marina mercantile vera e propria. Con la guerra di Crimea gli armatori camogliesi fecero soldi a palate (si pensi che, mentre la Russia era in guerra col Piemonte, consentiva ai nostri barchi di caricare grano nei suoi porti purché si impegnassero a trasportarlo oltre gli stretti!) e di qui nacque la più formidabile flotta veliera di tutti i tempi, che raggiunse nel 1875-80 il suo apogeo. E riuscì poi, all'apparizione del vapore, a trascinare la sua lunga agonia fino alla prima guerra mondiale.

Va detto che, se attorno al 1840 i pinchi, le golette e le tartane cedevano il posto ad ottimi « bombarde polacche e scune », nel 1870 già si separava nettamente il trasporto merci da quello passeggeri, e si avevano importanti innovazioni, come maggiore dimensione, alberature più basse e

più larghe, introduzione dei veiacci doppi. Vergolo in voga i brigantini a palo, detti da noi « scippe », e le navi goletta, dette « barchi bestia ».

Nacquero così i velocissimi « clippers », capaci di traversare l'Atlantico in tre mesi!

I Cantieri Cadenaccio nel 1865 vararono il famosissimo « Cosmos », di 1716 tonnellate, la più bella e grande nave dei Frassinetti. Era lungo 70 metri, largo 12,70 e alto 9, portava 2.900 tonnellate, la costruzione durò 16 mesi, e vide impiegati 4900 fogli di rame, ossatura tutta in rovere, finimenti in teak; scafo nero e alberatura bianca: il tutto per il costo allora eccezionale di 735.000 lire!

Il « Cosmos » partì per il viaggio inaugurale il 15 febbraio 1866 al comando dell'armatore cap. Filippo Frassinetti, con 635 passeggeri di 3.a classe e 23 di classe distinta, e raggiunse Montevideo in 83 giorni, e da Montevideo a Calao impiegò 33 giorni e 13 ore!

Gli inglesi lo chiamarono la « Freccia del Mare ». Poi fu comandato dal cap. Celsia: nel 1869 in mezzo a freddi atroci, fu preso da nevischio e uragano a Capo Horn, ebbe avarie e riuscì a tornare indietro e a giungere di appoggio a Montevideo dove, rabberciato, poté proseguire per Genova. Finì distrutto da un incendio alla Spezia.

Altra magnifica costruzione di Cadenaccio fu il « Ganges » costruito per la « Soc. Mercantile Genovese ». Era un maestoso veliero dalla grande alberatura, che aveva però un difetto: durante le burrasche appoppava fortemente. Tanto che il timoniere doveva essere legato al timone mediante una cinghia di cuoio perché la

poppa, sul beccheggio, andava sott'acqua. Per il timoniere, cinque « mutte » di soprassoldo ogni guardia.

Il difetto fu eliminato nel gemello del « Ganges », l'« Indus », varato pochi anni dopo.

I Casanova costruirono l'« Elvezia », una delle navi più belle e veloci del tempo. Per gli armatori Pralongo e Rische faceva i viaggi dal Pacifico all'Inghilterra, comandata dal cap. Pagliano.

Il più bel barco fu l'« Andrea Danovaro », varato nel 1868: aveva a poppa una sala da ricevimento, cabine lussuose fasciate in teak, buona biblioteca nautica e scientifica (sic) e posateria d'argento! Per la « camera » Nicolò Barabino pitturò un S. Andrea. Al suo viaggio inaugurale nel Mar Nero il « barco » fu visitato da autorità e personalità, riscuotendo i più vivi complimenti.

A proposito dei Danovaro, avvenne un episodio che, senza retorica alcuna, segna una linea impressionante di continuità nella storia della tenacia dei costruttori e dei marinai genovesi, e fa pensare alla nostra « Andrea Doria » e a quella « Andrea Doria » nuova che metteremo sugli scali.

La « Luigia Danovaro » era in porto, alle Grazie, quando nella saletta di poppa giunse notizia che la nave gemella « Ermenegilda Danovaro » era affondata nell'arcipelago greco. Si pianse, ma presto capitano Danovaro disse: « Non piangete, faremo una « Gilda » più bella e più veloce ». Infatti i cantieri di Sestri costruirono la nuova « Ermenegilda Danovaro », di maggior tonnellaggio e di forme affinate, e sulla prua vi misero una splendida polena finemente intagliata dal Visentin. La polena era tanto bella che i marinai la chiamavano « la bamboccia dei Danovaro ».

I marinai erano soliti affibbiare nomi ai vari « barchi », e va ricordato a questo proposito il « Luigi Accame » che portava sulla prua una strana polena, che raffigurava appunto il « padre Luigi » con la sua lunga barba a « Chantillon »: i marinai lo chiamavano « il Barbaccame ».

Gli Accame, che ebbero tanta parte negli ultimi anni della marina velica, erano una famiglia proveniente da Ponente, che dal 1869 all'81 ebbero quindici velieri « oltre i Capi ». S'intendeva dire negli oceani, oltre il Capo di Buona Speranza e il Capo Horn.

Per loro a Sestri si costruirono moltissimi velieri, tra i quali va ricordato l'« Emanuele Accame », varato nel 1872, con salone fasciato in teak, fregio tutto scolpito, servizio di argenteria con la sigla, finissimo corredo di tovaglieria di Fiandra, ricamato in casa da nuore e nipoti « du Sciu Manuelu ».

L'ultimo veliero in legno costruito per questa casa fu l'« Enrichetta Accame ». Il più veloce della flotta. Fece un viaggio Genova - New



In alto a destra: un « quattro a le vele al vento ». - A sinistra: il testimone dell'epoca eroica un « brigantino a palo » in cost



York - Anjer in 100 giorni, 7 ore e 12 minuti.

Della flotta dei Frassinetti (quelli del «Cosmos») va segnalato il «Sicilia» ottimo barco di 1.a classe. La flotta Frassinetti ebbe fine con il «Maria Sofia», che nel 1875 fece viaggi famosissimi, come Genova-Callao in 82 giorni e Callao-Genova in 102! Poi andò in Birmania, e navigò fino al 1881. Il capitano Filippo Frassinetti si ritirò a vita privata a Buenos Aires, dove morì nel 1904.

Altri armatori famosissimi furono i Ciampa, casa sorrentina che ebbe una grande flotta in legno, che subito convertì in ferro, e che amava ordinare i suoi «barchi» ai cantieri di Sestri.

Ma quello che va sottolineato è il fatto che a Sestri si costruirono già in quei tempi famosi velieri per armatori stranieri, e proprio per paesi dall'ottima tradizione marinara. Nel 1872-73 Briasco costruì il «General Von Wermer», l'«Hermann» e l'«Ophir»: i primi due per la Germania, l'ultimo per la Norvegia. Guastavino costruì il «Relios» per la Norvegia, Craviotto il maestoso «Samen» e Briasco ancora lo «Jupiter» grande e velocissimo, per la Svezia.

Ma la storia dei vari velieri è densa di episodi di ogni genere: come raccontarli tutti? Prendiamo ad esempio lo «Elvetico», un brigantino a palo di 635 tonnellate varato nel 1876 da Peragallo, finissimo per forme di carena e alta alberatura. Va a Cardiff a caricare carbone per Hong-Kong ove giunge in soli 134 giorni: da Hong Kong in 29 giorni va a S. Francisco e riparte per Callao. Per 12 anni naviga fra Cina, Australia e California. Nel 1890, comprata da armatori della Spezia, fa i viaggi dell'Atlantico col nome di

«Geronima Bianchi», nel 1902 torna in Pacifico a caricare merci varie e fa Genova-Valparaiso in 160 giorni, avendo sofferto uragani al Capo Horn.

Poi venne l'epoca dei velieri in ferro, nella quale abbiamo una parte diretta anche noi come Ansaldo. Il primo bastimento nazionale in acciaio fu il brigantino a palo «Aspasia» costruito da Rolla a Lerici; poi la casa Ciampa, quella dalla caratteristica bandiera

azzurra, ordina ai cantieri Ansaldo, nel 1889, tre magnifiche navi da 1.700 tonnellate: «Cavalier Ciampa», «Francesco Ciampa» e «Salvatore Ciampa». Sono lunghe metri 73,10 e larghe mt. 11,95.

L'anno seguente la casa Accame ordina il «Caterina Accame» di eguale tonnellaggio. Quest'ultimo navigò fino al 1912 sulle rotte della California, delle Indie Olandesi, fra Inghilterra e Cile, e ancora fra

Genova e Buenos Aires nel 1908-9. Fu infine disalberata da una tempesta nel golfo del Leone. Questa nave, sulle rotte della California, ha battuto i più famosi «clippers» inglesi e fece una traversata Golden Gate - Queenstown in 126 giorni e 9 ore.

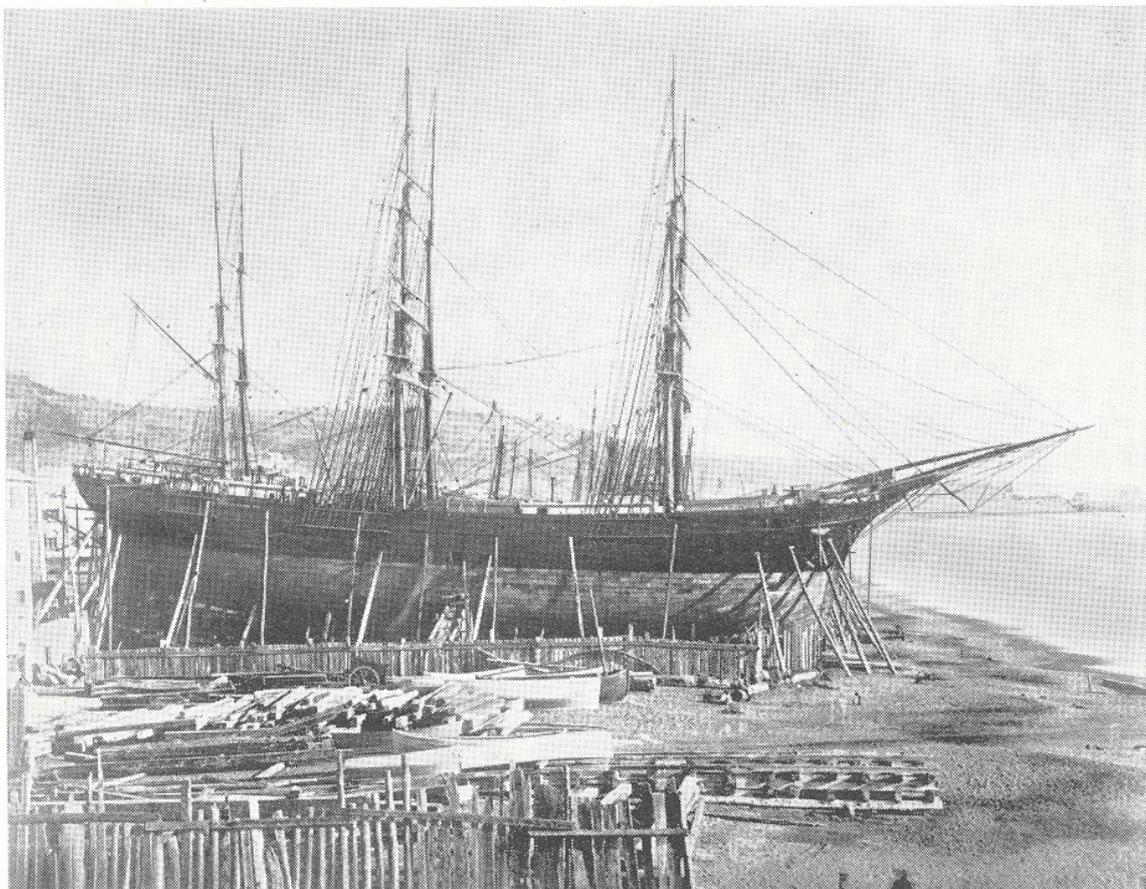
Nel 1891-94 a Sestri furono infine varati due famosi velieri gemelli: il «Saturnina Fanny» e l'«Australia» di 1.594 tonnellate. Il primo fece

Germania - New York in 37 giorni, Genova - New York in 57 giorni, Azzorre - New York in 18 giorni! L'«Australia» invece battè in gara dall'«Australia» a Londra il clipper inglese «Westland».

Tutte imprese che somigliano a quella del capitano Sanguineti di Portofino, al comando dell'«Enrichetta Raggio» di 3.000 tonnellate, al passaggio

(continua a pag. 11)

Lucio Bozzano



«Sestri» in navigazione con tutte le vele. - A sinistra: la casa dei velieri. - A destra: la costruzione a Sestri nell'anno 1874

O P I N I O N I

Industria e relazioni umane

E' certamente per una naturale legge di compenso che il progresso nel campo tecnico, il perfezionamento dei mezzi meccanici e lo sviluppo di nuove energie hanno favorito, sia pure per ora in modo incipiente, un più rapido evolversi degli studi riguardanti l'uomo, il fattore umano nel mondo del lavoro e i suoi rapporti con l'industria.

Il fattore umano ed i rapporti di convivenza umana nello ambito dell'industria stanno richiamando l'attenzione degli studiosi anche e soprattutto per i problemi sociali ch'essi investono, problemi sempre più evidenti e gravi specie ora che l'automazione insiste sempre più alle soglie della produzione. Forse sono da considerare tentativi gli studi in corso sulle relazioni umane, specie presso di noi, perché su quest'argomento molto cammino dovrà essere fatto sia in superficie che in profondità.

E' comunque indubbio che l'uomo è il protagonista dello sforzo produttivo, non solo perché ne è la dominatrice intelligenza, ma perché ne rappresenta cioè quella parte che sfugge alla giustizia del salario, che non si calcola nella contabilità industriale, ma che pure è il cemento connettivo che tiene salde e prospere le aziende. Cheché avvenga, qualunque sia il progresso che attende l'Umanità, l'uomo è destinato ad avere il dominio dell'industria perché esso solo possiede insieme e i mezzi e lo spirito per rendere produttiva ogni attività.

E l'attività umana, che si esprime nell'industria ed in particolare nell'Azienda attraverso organi che hanno funzioni direttive ed esecutive, crea, nell'esplicare dette funzioni, rapporti di dipendenza fra organo ed organo, fra uomo ed uomo. In qualunque organizzazione tali rapporti nascono dalla natura stessa delle cose e così nelle Aziende, nelle quali sono in gioco interessi economici e di funzionalità di vasta portata. Sono i rapporti di dipendenza che permettono di stabilire per ognuno compiti e responsabilità ben definite e ben distinte.

Di qui un superiore concetto di divisione del lavoro, cioè di organizzazione del lavoro, che si attua mediante un perfezionamento dei mezzi a disposizione congiunto ad una maggiore specializzazione del personale.

A mano a mano però che si sale nella scala delle responsabilità e nella specializzazione, l'apporto di doti individuali si inserisce sempre più nel processo produttivo ed il singolo individuo acquista sempre più autonomia, e cioè sempre maggiori iniziative, in funzione della sua maggiore preparazione.

Ogni individuo apporta quindi qualcosa di personale nel lavoro, in relazione alla sua indole, alla sua natura e alla sua funzione, trasfondendovi i caratteri della sua anima e lasciandovi l'impronta della sua intelligenza. Questi complessi e vari rapporti danno l'idea delle relazioni che nascono fra le persone e fra queste e le Azien-

de. Sono rapporti che si svolgono fra organi direttivi ed esecutivi agenti tanto su di un piano orizzontale che verticale e che danno nome alle «relazioni umane» cui oggi si sta finalmente volgendo l'attenzione di quanti hanno a cuore la sorte non solo delle industrie, ma della stessa odierna società. Le relazioni umane oggi non si identificano solo con quei sistemi di ammorbidimento che sull'aspro terreno della disciplina e degli interessi devono continuamente regolare i rapporti fra uomini che comandano ed uomini che eseguono, allo scopo di creare nell'ambito del lavoro un clima di sincera e fattiva collaborazione, ma vanno assumendo sempre più caratteri di socialità, o meglio di giustizia sociale.

E' quindi chiaro che nell'economia moderna, al rigido concetto del comando autoritario e della cieca disciplina, si è sostituito quello più elevato e più umano di comando intelligente, comprensivo, ma allo stesso tempo preciso e severo, che richiede a tutti l'autocontrollo, cioè il controllo dell'indirizzo delle proprie azioni secondo le direttive di chi guida l'attività nell'interesse comune.

All'antico concetto di disciplina ed obbedienza deve a mano a mano sostituirsi il concetto della collaborazione totale del dipendente. Questa collaborazione presuppone come contro partita, sul piano della reciproca fiducia, un'altrettanto alta comprensione da parte del superiore che assume una figura molto più umana e sociale rispetto al capo di vecchio stampo, attaccato alle vecchie tradizioni e chiuso alle moderne esigenze del lavoro.

Qui sta l'essenza delle relazioni umane che pongono da

una parte l'intelligente lavoratore e dall'altro il superiore, dotato, oltre che di molta capacità, di un sempre maggiore senso di responsabilità e di rispetto.

Non è possibile però pensare alle relazioni umane senza collegarle con il problema organizzativo dell'Azienda: è proprio nel clima di calma, di collaborazione e di comprensione fra il personale tutto che germogliano le idee e si applicano i principi più sani nell'interesse del lavoro.

La coscienza del lavoratore nel distinguere bene tra doveri e diritti, impegnandosi a fondo ad osservare i primi e richiedendo gli altri nelle debite forme, come conseguenza del dovere compiuto, permette di operare con tranquillità per la perfetta riuscita del lavoro.

La collaborazione totale fra gli elementi dell'Azienda, conseguente all'applicazione del principio di relazioni umane, consente al lavoratore di agire in condizione di equilibrio fisico e psichico. Egli, in un tale clima di collaborazione, evita perdite di tempo per produrre di più, si assoggetta alla disciplina senza bisogno di sorveglianza, offre la sua esperienza e si dedica allo studio per poter conseguire una specializzazione sempre più aggiornata ed efficiente.

Molti sono quindi gli apporti, nelle comunità industriali, che derivano dalla buona interpretazione ed applicazione delle relazioni umane. Sono apporti che influiscono in maniera decisiva sulla perfeibilità dell'organizzazione e quindi sugli stessi risultati economici e morali dell'Azienda.

Giovanni Misurale

I corsi al Meccanico per gli allievi delle Scuole ENEM

Anche quest'anno, nel mese di ottobre, avranno inizio per la terza volta, e per la durata di due mesi, i corsi di perfezionamento per marittimi addetti alla conduzione di apparati motori e motopescherecci.

E' il terzo anno che la Direzione, su iniziativa del Ministro della Marina Mercantile ha aderito a svolgere presso lo Stabilimento Meccanico questo corso di somma importanza e di ispirazione altamente sociale.

Scopo di tale manifestazione è quello di mettere in grado i giovani meccanici navali, che annualmente lasciano le scuole professionali, di approfondire la loro conoscenza, specialmente pratica, sui motori marini e la loro condotta.

Sarebbe anzi desiderabile, secondo lo scrivente, che questi problemi di preparazione al lavoro fossero sentiti da tutta l'industria italiana poiché, oltre ad un'opera di rinnovamento sociale, rappresentano un vero e proprio interesse industriale. L'elevare il livello professionale significa dare al lavoro una nuova fisionomia che ben si addice al rimodernamento ed al potenziamento dell'industria stessa.

Con tale intento la nostra Direzione ha messo a disposizione di questi corsi una vera schiera di tecnici, onde intrattenere i giovani allievi sia con lezioni teorico-pratiche, sia con illustrare loro le diverse fasi della messa a punto dei motori nelle sale di montaggio e di prova e sia per farli partecipare attivamente al lavoro inserendoli nella produzione stessa.

Ai primi due corsi svolti presso il « Meccanico » negli

anni 1954 e 1955 hanno partecipato complessivamente 45 giovani di età non superiore ai 22 anni.

Oltre allo scopo di perfezionare la loro conoscenza motoristica pratica e culturale, se ne è ottenuto forse un altro importante quanto il primo: quello di aver affezionato gli allievi allo Stabilimento ed a tutti coloro che hanno contribuito al corso stesso. Il tendere la mano in segno d'aiuto a chi, ancora inesperto, affronta la vita ed un mestiere costituisce, secondo lo scrivente, un dovere sociale.

Questo dovere l'Ansaldo l'ha sentito prima di tutti. Anzi, a tale proposito, onde creare maggiori collegamenti diretti tra la scuola e l'industria la nostra Direzione ha fatto effettuare da due suoi funzionari, tra il maggio ed il giugno di quest'anno, un ciclo di 12 visite ad altrettante scuole ENEM dei maggiori centri della marina da pesca italiana.

Durante tali visite abbiamo fornito agli allievi, attraverso conferenze, molte informazioni aggiornate d'ordine soprattutto pratico sui problemi che i tecnici dell'industria si pongono e sulle soluzioni che essi hanno trovate e messe a punto nelle officine, nelle sale prove, nelle sistemazioni dei motori a bordo dei nuovi moderni pescherecci. Abbiamo fornito a queste scuole un vero bagaglio di tabelloni illustrativi, di materiale didattico e persino 10 motori ad un cilindro, da 12 Cav. « Ansaldo » funzionanti, per le loro esercitazioni.

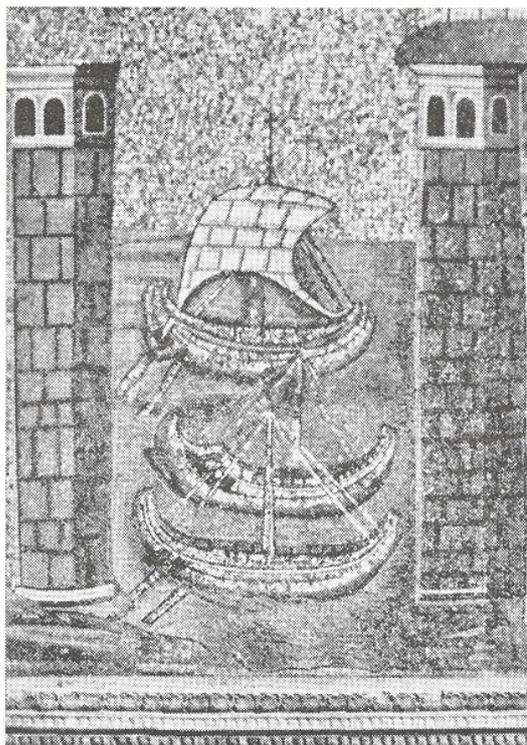
Se si tiene conto che queste scuole professionali di educazione marinara ospitano gratuitamente centinaia di allievi, figli di pescatori e di marittimi in genere, si rileva senza bisogno di commento, quale proficua opera abbiamo svolto in questo campo.

Le lettere di ricordo, di ringraziamento e di gratitudine che giornalmente riceviamo da questi giovani ci compensano della nostra fatica e ci dicono quanto saldi siano i legami che li uniscono all'Ansaldo. Non chiedevamo di più.

G. B. Gabbia

IL LAVORO NEI TEMPI

Al calare della potenza romana e sotto la pressione barbarica, come già accennato, l'arte trova rifugio e nuovo splendore nell'Impero d'Oriente. La forma più diffusa e più conosciuta dell'arte bizantina è il mosaico. In Italia, l'emporio dell'arte bizantina è Ravenna, che dal IV al VII secolo è praticamente la capitale dei territori bizantini nella penisola, prima come capitale dei re barbari e quindi come capitale dell'Esarcato. I mosaici di Ravenna, come del resto tutti i mosaici bizantini, rappresentano solitamente scene sacre, o figure di Corte, quelle note figure frontali e stilizzate che emanano un fascino ineguagliabile. Nella basilica ravennate di S. Apollinare Nuovo, tra i magnifici mosaici del VI sec., abbiamo scelto questo, che rappresenta tre navi che riforniscono il porto di Classe (fuori Ravenna) inquadrata tra due torri da faro. Notevole l'architettura navale, evidentemente post-romana, con l'alto albero centrale a quattro sartie, e i due remi a poppa che facevano da timone.



BREVETTI d'INVENZIONE

Marchi di Fabbrica

Ufficio Internazionale

GENOVA

VIA MALTA, 4 - Telefono 52.349

ISTITUTO ELECTRA

Piazza Colombo, 1 - Tel. 52.361

ISCRIZIONI aperte
Corsi DIURNI - SERALI

per il conseguimento:

LICENZA
AVVIAMENTO COMMERCIALE
LICENZA SCUOLA MEDIA

IDONEITA' 2^a CLASSE
RAGIONIERI
GEOMETRI
NAUTICO

e ai Corsi professionali:
RADIOTELEGRAFIA
RADIORIPARATORI
ELETTEOTECNICA - TELEVISIONE
DISEGNO MECCANICO

Attività antinfortunistica al Cantiere

Compito dell'antinfortunistica e quello di provvedere i mezzi necessari per prevenire l'infortunio e in un Cantiere navale la protezione si estende non solo nelle officine ma dappertutto al di fuori di esse, nell'ambiente in cui l'operaio lavora, ambiate molto più vasto e complesso delle officine stesse sia che il posto di lavoro sia a bordo oppure sui piazzali di prefabbricazione.

Pure compito preminente dell'antinfortunistica è quello di costituire presso gli operai una coscienza antinfortunistica ed è per formare questa coscienza che vengono sistemati nei vari reparti scritte a grosso carattere che tengono sveglia nell'operaio l'attenzione, come pure, con lo stesso intento, ma con maggior diffusione vengono disseminati cartelli ammonitori ed istruttori.

Ammonire ed istruire per garantire la sicurezza dell'operaio nel suo lavoro è un compito nel quale l'antinfortunistica trova un ausilio nel T.W.I., sistema che disciplina le relazioni tra capo e operaio, sia quando detto T.W.I. esige da parte dei Capi l'attenzione a che siano mantenuti in efficienza impianti e strumenti protettivi, sia quando esige che i Capi stessi si adoperino ad insegnare agli operai le precauzioni necessarie.

Nel nostro Cantiere la prevenzione giunge dovunque: dal gancio che sovrasta con il suo carico il piano di prefabbricazione ai ponteggi che atorniano nel loro sviluppo tutte le strutture della nave per portare l'operaio a compiere la sua opera costruttiva in ogni angolo, in ogni giuntura.

A garantire l'operaio con ponteggi semplici e sicuri tanto nei lavori dei fasciami come nelle sistemazioni interne della nave, i tubi Innocenti hanno realizzato un compito soddisfacente, ma nel nostro Cantiere si sono studiati anche sistemi di ponti prefabbricati con tubi o con catene che offrono la massima garanzia di sicurezza all'operaio.

Se si sale a bordo tutto il complesso di scale e scalette provvisorie di legno richiede una cura particolare perché occorre che le scale siano sempre assicurate.

Altra cura sono le protezioni da sistemare alle aperture provvisorie sui ponti che consistono in parapetti quando esse sono vaste, oppure in grigliati provvisori di legno quando esse hanno le dimensioni di un passo d'uomo.

Nel nostro Cantiere si è provveduto a sistemare nei passaggi sotto gli scali tavolati protettivi a forma di palchi per salvaguardare il personale che transita dalla eventuale caduta di chiodi, rondelle e bulloni; inoltre comodi scalandroni fanno accedere il personale a bordo tanto per le navi sugli scali come per le navi ormeggiate nella darsena di allestimento.

Sul piazzale di prefabbricazione strutture, antistante le costruzioni, la sicurezza è garantita da ganci muniti di regolamentare chiusura giacché tutti i carrelli delle teleferiche sono serviti da ganci a cui è stato fissato tale dispositivo.

Una cura veramente ammirevole è stata data alla paviamentazione razionale delle of-

ficine dei piazzali in modo da garantire una circolazione senza incidenti.

Ma dove il nostro Cantiere presenta una particolarità peculiare è nella protezione dei passaggi a livello della ferrovia ed è qui che si è resa efficientissima la sicurezza del personale sia con l'applicazione di catene munite di un dispositivo che le rende removibili solo quando il treno è passato, sia con l'ausilio di avvisatori acustici, e soprattutto con la vigilanza del personale del Cantiere e di quello delle FF.SS.

Ci si preoccupa anche di creare ambienti d'aria condizionata al personale con mezzi di rinnovamento dell'aria stessa a bordo sia che si operi con estrattori, sia che si usino manichette d'aria compressa per praticare una più rapida circolazione. Per tale condizionamento anche nelle officine si sono sistemati sfattori sui colmi dei capannoni come nell'officina tubisti, oppure si è provveduto ad isolare l'ambiente dal calore del sole con opportuni soffitti di legno come si è praticato nell'officina falegnami.

A bordo ancora sono state prese tutte le misure necessarie per l'isolamento degli impianti elettrici volanti e si è avuto cura speciale per gli attacchi delle lampade portatili. Nelle officine la protezione è giunta in capillarità su tutte le macchine per le quali vengono costruiti ripari e sistemazioni di sicurezza.

Altro compito molto vasto nel quale il nostro Cantiere si è prodigato senza risparmio è la protezione individuale dell'operaio per quel che riguarda il suo abbigliamento, dagli occhiali, alle maschere, ai guanti, alle scarpe, ai grembiuli e alle capotte.

Per poter attuare una vigilante prevenzione contro gli infortuni occorre ancora seguire con attenta analisi ogni più piccolo incidente il quale talvolta può essere in grado di dare delle indicazioni atte ad evitare conseguenze più gravi. Ma oltre a tutto ciò, bisogna soprattutto ripetiamo, esercitare presso gli operai la persuasione che è assolutamente doveroso per ciascun lavoratore formarsi una vera coscienza antinfortunistica.

Guido Bisacchi

Per i figli dei Caduti di Marcinelle

Pubblichiamo un primo elenco di dipendenti che hanno risposto al nostro appello lanciato lo scorso numero a favore dei figli dei minatori periti nella sciagura di Marcinelle:

«L'Ansaldo» L. 100.000 - Un ansaldino 200 - Altro ansaldino 200 - Luigi Pollastro 1.000 - N. N. 500 - N. N. 1.000 - Settimio Rossi 200 - Luigi Traverso 200 - G. B. Gaggero 500 - Angelo Cavanna 250 - Luigi Piardi 500 - Domenico Manna 500 - Aurelio Maggiolo 300 - Vincenzo Casalino 400 - Domenico Collo 200 - Nando Pierucci 300 - Milvio Puppo 200 - Luciano Lusvardi 200 - Rolando Grillo 200 - Luigi Bruzzone 200 - Eugenio Solimene 200 - Francesco Olivieri 100 - Giuseppe Puppo 300 - Luigi Traverso 500 - Vincenzo

Velieri, poesia di un secolo

(seguito da pag. 9)

gio da Capo Horn con vento fortissimo: «Molla velaccio di mezzana, molla contra di maestra, molla contra a prua e quella di mezzana! A mollare la cassa randa e a ghindare il contraffocco!!!» La nave si impennava come un corsiero, a corsa pazza con tutta quella involatura e il vento che cresceva, e il sartiame strideva come posseduto dal demonio. La nave raggiunse così i sedici nodi, e giunse a rilevare i quattro alberi «Cuba», americano, che in quel vento navigava solo con le vele maggiori, ed era partito 12 giorni prima!

Molta di questa nostra mariniera velica trovò la sua tomba, quasi simbolico destino di un tramonto glorioso, nella prima guerra mondiale, al servizio della Patria.

I primi caduti sul mare furono appunto nove marinai che col cap. Bianchi perirono con la nave camogliana «Sardomene» silurata da un sommergibile tedesco nel 1915. Nella guerra furono colati a picco 425 velieri, per un totale di 104.314 tonnellate.

Per tutti ci piace ricordare l'«Australia», silurato nel maggio 1916 dopo aver reso preziosi servizi nel rifornimento delle forze alleate dall'America, e affondato con tutte le vele al vento e la bandiera italiana sul picco più alto.

Questa è, in un sunto troppo succinto, la storia della nostra gloriosa marina velica, che è un po' anche storia di casa nostra. Storia di quella che un nostro scrittore definì «la poesia di un secolo».

(Tra i libri più consultati per questa storia, segnaliamo quelli di cap. Croppallo e di cap. Gio. Bono Ferrari).

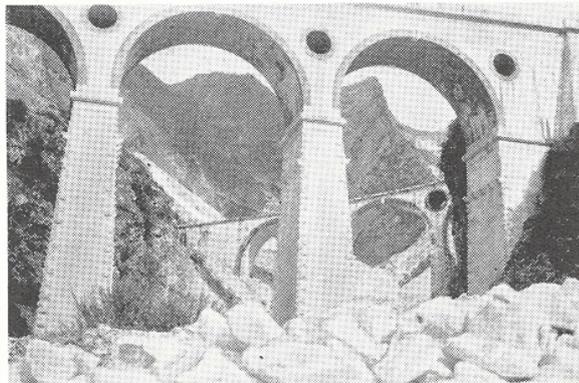
GITA AD ASSISI PER I DIPENDENTI DEL MUGGIANO

Per i giorni 20 e 21 ottobre p. v., il nostro periodico organizza per i dipendenti del Cantiere Navale del Muggiano la IV Gita sociale ad Assisi.

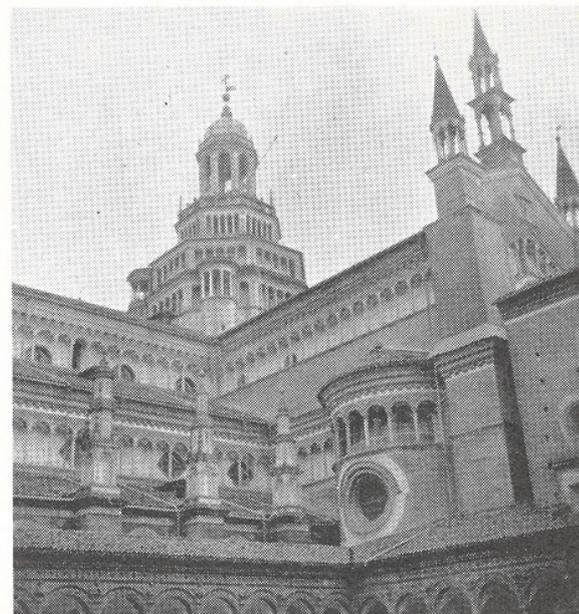
Il programma completo verrà da noi pubblicato sul prossimo numero e consegnato personalmente ai partecipanti.

Le prenotazioni sono raccolte dai nostri corrispondenti sigg. Franco Guadagnini (COI) ed Aldo Galli (ECO) e si chiuderanno improrogabilmente il giorno 10 ottobre p. v.

CONCORSO FOTOGRAFICO



ALBERTO CAVALLI (Dig): «Cave di Carrara»



FEDELE RONCALLO (Fon): «Certosa di Pavia»



dott. VINCENZO COLAJACOMO (Dig): «Tramonto»

Marotta 200 - Un cooperatore S. Vincenzo 500 - Cav. Carlo Da Massa 2.000 - Dott. Mario Enrico 1.000 - Rolando Grillo 200 - Luigi Bruzzone 200 - Eugenio Solimene 200 - Genaro Bina 200 - Martino Rizzo 200 - Luigi Santamaria 250 - Carlo Gastaldi 250 - Mario Serafini 250 - Giacomo Gamenara 500 - Luciana Crispattu 200 - Mario Olivieri 300 - Ercole Pasini 300 - Enzo Buosi 300 - Alma Quartero 200 - Bruno Giorgi 200 - Ildebrando Villa 500 - Antonio Oliva 200 - Angelo Gattorno 100 - Aristide Sommariva 200 - Alma Morandotto 100.

Totale: L. 116.700.

La sottoscrizione continua presso i corrispondenti di Stabilimento. Daremo un ulteriore elenco di offerte nel prossimo numero.

CRAL

Col patrocinio del Comune e de "l'Ansaldo",

I campionati di bocce al Bocciodromo di Villa Maria

I campionati boccioli a regolamento internazionale, che vedevano in palio il titolo di campione italiano per le specialità «quadrette», «terne», «individuali» e «coppie», hanno avuto luogo sul Bocciodromo del CRAL Aziendale di Villa Maria a Sestri il 15 e il 16 set-

soddisfacenti, un ottimo tempo ed il gruppo arbitri (tutti designati dalla FIGB) meticoloso, attentissimo; cose tutte che hanno favorito notevolmente il preciso e regolare svolgersi degli incontri che sono cominciati nel pomeriggio di sabato. I giocatori hanno subito scelto

una circa, rimandando così la disputa delle finali per le prime specialità e l'inizio delle eliminatorie per le «quadrette» all'indomani.

Domenica l'agonismo, sempre contenuto in limiti di estrema correttezza si è andato acuendo, fino a raggiungere i classici confini con la drammaticità negli ultimi incontri, quando squadre di valore pressoché uguale, si sono disputate la coppa di campione nazionale sul «filo del rasoio». Insomma domenica, i giocatori usciti indenni da una dura selezione, hanno dato il meglio delle loro possibilità: astuzia, potenza e precisione di tiro, eleganti «a punto», perfette bocciate hanno costituito un'attrattiva magnifica per un pubblico forse non eccessivo, ma certamente competente. È stato anche notato l'intervento di personalità e di loro rappresentanti, come di S. Em. il Cardinale Siri, del Prefetto e del Sindaco di Genova, dell'Amministrazione Delegata della nostra Società Ing. Rosini e del Presidente del nostro CRAL dr. Enrico, della FIGC, della FIGB, dell'ENAL e di molti CRAL Aziendali.

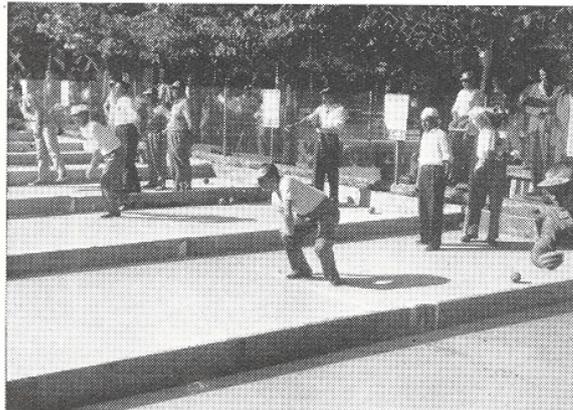
Gli organizzatori hanno offerto un pranzo ufficiale agli ospiti, e in serata, sulla terrazza del Mediterraneo di Pegli ha avuto luogo la premiazione dei vincitori. Hanno preso la parola il comm. Piccardo, il dr. Bertoni ed il prof. Bonomi, il quale ultimo ha, come gli altri, rivolto il suo ringraziamento agli organizzatori ed ai partecipanti, riassumendo l'attività disinteressata dei dirigenti della FIGB augurando infine a tutti gli appassionati il più brillante avvenire. Prima di dare la classifica finale, ci sia concesso associarci al prof. Bonomi e felicitarci con organizzatori e giocatori.

Le classifiche.

Comitati: 1) Como, p. 6 (coppa Presidenza Nazionale FIGB); 2) Bolzano e Piacenza, p. 5 (coppa Presidenza Nazionale ENAL e coppa ENAL Provinciale); 3) Varese e Bergamo, p. 4.

I Campioni.

Individuali: 1) Varese (Arrighi) (al cui Comitato Provincia-



Una fase delle combattutissime gare

tembre, riportando un esito, possiamo ben dirlo, brillante.

Se ne parlava già da qualche settimana e già, un paio di numeri addietro, ne avevamo dato l'annuncio, quando ancora erano aperte le iscrizioni. Indetti dalla Presidenza Nazionale della FIGB, in collaborazione con il Comitato Provinciale, organizzati dall'ENAL di Genova, con il patrocinio dell'Assessorato Sport e Turismo del Comune, nonché de «l'Ansaldo» (la coppa offerta dal nostro quindicinale è andata ad una squadra genovese) hanno visto affluire 96 giocatori, appartenenti a 19 Provincie. Provincie che vanno da Catania — la più lontana — a Verona, da Ancona a Belluno, Bergamo, Bologna, Bolzano, Como, Genova, Imperia, La Spezia, Livorno, Milano, Novara, Pesaro, Piacenza, Rovigo, Varese. Numero notevole, se si pensa al regolamento internazionale.

Enti, società sportive e commerciali, giornali hanno a loro volta collaborato alla riuscita della manifestazione, con numerosi premi. E dobbiamo ancora citare la partecipazione ai campionati di Giulio Gherardi, decano della squadra del Rovigo: ha quasi 76 anni e gioca a bocce, perfettamente «in palia», da 13 lustri! Un primato invidiabile, premiato, onore al merito, con medaglia d'oro. Una unica donna, la bella e gentile signora Luciana Vergani è stata la rappresentante del sesso gentile allo svolgimento dei campionati ed alla premiazione.

I giocatori hanno trovato un terreno di gioco in condizioni

una prudente tattica di attesa, e, conseguentemente le gare eliminatorie sono state incerte e combattutissime fino alla fine. Esse sono continuate fino alla

CINESELEZIONE

Tritico d'amore

Se c'era un film che doveva mantenere il titolo originale (Invitation to the dance) era proprio questo: un film dedicato alla danza classico-moderna, al balletto mimato; affidato esclusivamente alle proprietà poetiche ed espressive della danza.

Grande ambizione, quella di Gene Kelly, il ballerino americano che abbandona coraggiosamente il tradizionale cliché del film musicale hollywoodiano, del «fredastairismo» della «broadway-rivista» per imbastire (egli interprete soggettista, sceneggiatore) un intero film senza dialogo, condotto esclusivamente sulla musica e sulla danza. Uno spettacolo inconsueto, per gli schermi, e pienamente riuscito per i primi due episodi, che possono addirittura far pensare a precedenti francesi (tipo «Les enfants du Paradis», per intenderci, e la differenza che corre tra i due è la differenza che corre tra la Francia e l'America).

Il film è a tre episodi: il

primo, «Il Circo», con partitura di Jacques Ibert, ci commuove con la patetica storia del Pierrot suicida per amore, ottimamente interpretata (sarebbe il caso di dire mimata e ballata) dallo stesso Gene Kelly, da Claire Sombert e da Igor Jouskevitch, in una indovinata scenografia e con calcolato uso del colore; il secondo episodio «Giro girotondo» con musica di André Previn è forse il più originale, denso di trovate, con una divertente satira del mondo americano dei ricevimenti, di Johnny Ray e dei suoi «fans», delle «donne pantofolate» alla Veronica Lake. Il terzo episodio è a nostro parere completamente sbagliato, perché ha ceduto alla maniera «hollywoodiana» e «fredastairiana», e lo stesso inserimento di cartoni animati, che poteva risultare brillante, è invece sprecato in una sbiadita maniera disnevana.

Comunque i primi due episodi sono degni del premio ricevuto a Berlino nello scorso giugno, e vanno segnalati con soddisfazione

IL PORTOGHESE



Il Commissario Provinciale dell'Enal, comm. Iginio Piccardo, consegna la coppa de «l'Ansaldo» al giocatore Volvera

le va la coppa del Comune di Genova); 2) Verona (Bonamente) (coppa CRAL dipendenti del Comune).

Coppie: 1) Como (Giacconi, Rigamonti) (coppa Amministrazione Provinciale di Genova); 2) Piacenza (Gobbi e Mazza) (coppa Comitato Provinciale FIGB).

Terne: 1) Bolzano (Faldella, Ginsola, Bacchilega) (coppa ERG) 2) Imperia (Persico, Schenone, Chiappara) (coppa CRAL Aziendale San Giorgio).

Quadrette: 1) Bergamo (Piazzi, Paoli, Maioli, Merati) (coppa Armatori Liberi); 2) Genova (Volvera, Prigioni, Visoglia, Picasso) (coppa «l'Ansaldo»).

emlos

Per i neonati



In vendita nelle migliori farmacie

CONTE ANTONIO

FU LAZZARO

CONFEZIONE TESSUTI
IMPERMEABILI
PER UOMO E DONNA
MAGLIERIE - TELERIE
MACCHINE DA CUCIRE

GE-SESTRI

VIA SESTRI, 58-100 R. - TEL. 471.167

VENDITA ANCHE A RATE

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

PORTICI XX SETTEMBRE, 172 r.

TUTTE le NOVITÀ
di STAGIONE

SCONTO 10% PRESENTANDO IL TAGLIANDO
DI QUESTO AVVISO

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' ANSALDINO” RISPONDE

Caro Ansaldo,

io sottoscritto Libero Dalle Donne, dipendente del Cantiere di Muggiano, in qualità di disegnatore di 3.a categoria A, con età di anni 38, mi rivolgo a te, perchè mi informi quale paga mi spetta in base al « parametro » semprechè esso funzioni, come mi dicono, in base all'età dell'individuo. Ringrazio e saluto.

LIBERO DALLE DONNE (MUG)

L'argomento della determinazione degli stipendi è stato già ampiamente trattato su « L'Ansaldo » (n. 3, anno I, del 1 luglio 1954; n. 7, anno I, del 15 settembre 1954) in due interviste con il Direttore Generale.

Per quanto riguarda il suo quesito possiamo dirLe che lo stipendio di ciascun impiegato dipende oltre che dall'età, anche dalle mansioni svolte e dal giudizio di merito dato dai superiori in relazione alla capacità, al rendimento ed allo spirito di collaborazione.

Caro Ansaldo,

sono anch'io un appassionato di caccia, ma purtroppo non posso praticarla perchè non mi è mai stato possibile possedere un fucile (e chissà quanti ansaldini si trovano nelle mie condizioni).

Visto che dei tre fucili donati dalla « Breda » ne rimangono due, mi permetto di proporre che almeno uno di essi sia destinato ad un prossimo concorso aperto anche a coloro che non hanno porto d'armi, in modo da appagare il sogno anche di uno di noi. Chiedo troppo?

PIETRO SCARAMUCCIA (CAN)

Siamo perfettamente d'accordo col signor Scaramuccia e pertanto il secondo fucile « Breda » è stato messo in palio per il secondo concorso antinfortunistico, pubblicato in questo numero, a cui potranno partecipare tutti gli ansaldini.

Spettabile Redazione,

sono un saldatore elettrico del Cantiere di Sestri e attualmente presto servizio al Reparto tubisti.

Poichè a volte occorre sollevare dei pesanti tubi per poterli saldare, e dato che detta

manovra viene eseguita a forza di braccia — con dispendio di energia e di tempo — ritengo utile, anzi necessario ai fini della produzione, dotare il reparto di almeno un paranco elettrico della portata di 80 - 100 Kg. Ciò per il fatto che le tre gru attualmente in dotazione servono per tubi di peso maggiore.

LUIGI GIANELLO (CAN)

Poichè il Reparto tubisti ha diversi saldatori elettrici, già da tempo si era pensato di dotare i loro posti di lavoro di paranchinetti a mano ed elettrici. Nel frattempo, però, è stato deciso l'acquisto di tre posizionatori di saldatura e pertanto solo dopo il montaggio di detti posizionatori sarà possibile esaminare in qual modo e di quale entità completare l'attrezzatura dei saldatori del Reparto tubisti.

PICCOLI ANNUNCI

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

VENDESI bicicletta in buono stato, robusta, completa di accessori, per donna. Telefonare al n. interno 290 dello stabilimento Meccanico.

OCCASIONE! Cedesi camera matrimoniale e portamantelli in ottimo stato. Rivolgersi in via G. B. Marsano 6-41, Genova (S. Fruttuoso).

CERCANSI i seguenti volumi: 1) « Storia generale della Marina Italiana », autore Vecchi (Jack La Bolina); 2) « Storia della Marina Italiana », autore Cavazzini. Rivolgersi al sig. Merlano, tel. interno 456 del Cantiere di Sestri.

VERA OCCASIONE! Cedesi « Vespa » perfetta, completa di accessori. Telefonare al numero 473.412 nelle ore dei pasti.

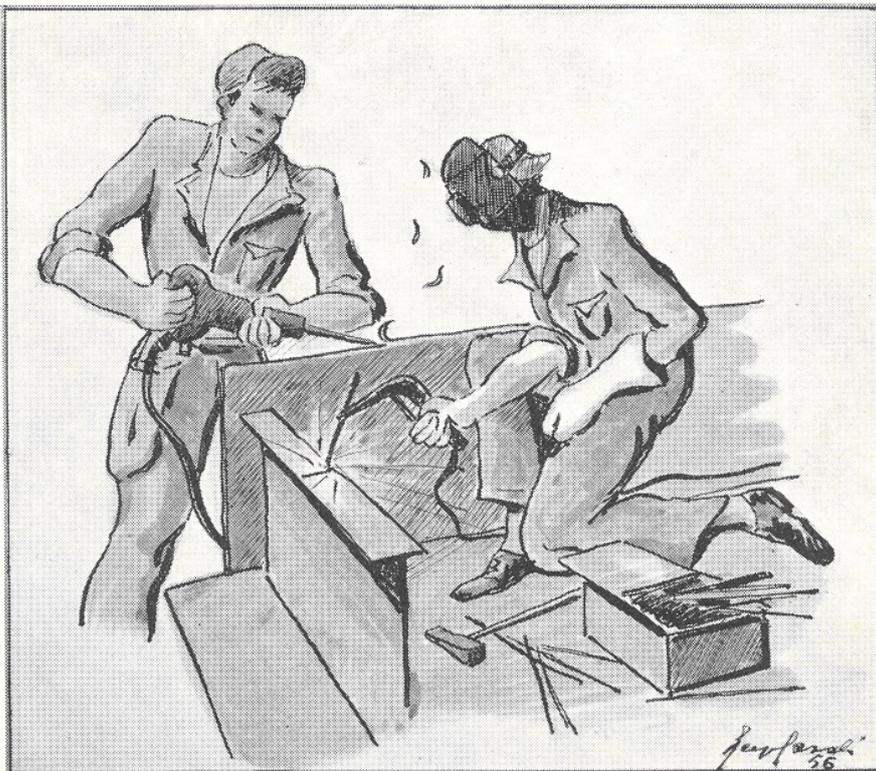
VENDESI banco da disegno (105 x 73) con tecnigrafo « Tecnitalia » (Torino), semi-nuovo. Telefonare al numero 462.629.

DUE CAMERE da letto costruzione antica, una cucina economica « Rex » quasi nuova e una pelliccia di agnello nero vendonsi. Telefonare nelle ore dei pasti al n. 292.143.

VENDO letto di legno, semi-nuovo, per bambino. Telefonare al n. interno 280 dello stabilimento Meccanico.

2.º CONCORSO ANTINFORTUNISTICO

(Tra i premi un fucile Breda da caccia)



Un cianfrinatore e un saldatore elettrico stanno eseguendo il proprio lavoro senza rispettare, però, alcune norme di sicurezza. Per partecipare al concorso i lettori dovranno sapere dire quali sono le infrazioni commesse da ciascun operaio, inviando le soluzioni (con l'indicazione del nome e cognome, del numero di cartellino e dello stabilimento di appartenenza) in Redazione, oppure consegnandole ai nostri corrispondenti di stabilimento, entro il 15 ottobre. Sono in palio, per sorteggio, i seguenti premi: 1) un fucile automatico « Breda » da caccia; 2) una caffettiera moderna; 3) un ombrello per uomo.

RISULTATI DEL 1.º CONCORSO ANTINFORTUNISTICO

Le infrazioni alle norme di sicurezza commesse dai tre operai incaricati di praticare dei fori nelle pareti di una stanza sono le seguenti:

Primo operaio (a sinistra della vignetta): è troppo in basso rispetto al foro, e i detriti possono colpire al viso; secondo operaio (al centro): non impugna nel punto giusto il manico del martello; terzo operaio (a destra): invece del martello adopera una chiave inglese.

Tra i numerosi lettori che hanno inviato l'esatta soluzione la sorte ha favorito i seguenti signori: 1) Ottorino Lanza della Dig (vince una penna « Aurora 88 » cappuccio oro) - 2) Michele Morasso del Mec (vince una caffettiera moderna) - 3) Ferdinando Ferrando del Mec (vince un servizio da frutta).

F.lli GRADINO

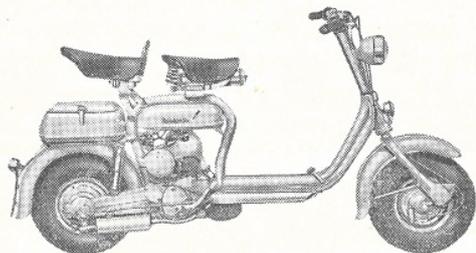
FABBRICA

OREFICERIA - GIOIELLERIA

ARGENTERIA - OROLOGI

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

Lambretta il motor - scooter per tutti

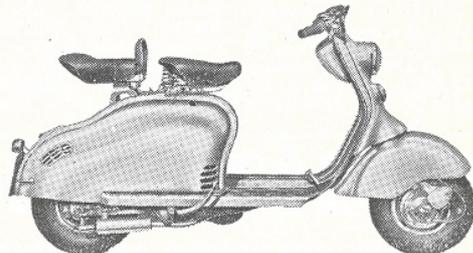


Lambretta 150 J L. 130.000

Lambretta 125 / 1d L. 130.000

Lambretta 125 II SERIE L. 112.000

Lambretta 48 cc. L. 76.000



Lambretta 150 1d L. 150.000

Speciali facilitazioni ai dipendenti dell'ANSALDO

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

LA RUOTA DEL TEMPO

Sono nati

2 aprile: ANNA MARIA, figlia di Adriano Massa (Fon) e di Maria Bagnasco - 8 luglio: MARIA, figlia di Giuseppe Rossi (Fon) e di Isabella Damonte - 13 luglio: MASSIMO, figlio di Leopoldo De Michelis (Can) e di Teresa Speranza - 18 luglio: SANTO, figlio di Vincenzo Rizzi (Can) e di Paolina Anacleria - 24 luglio: GIORGIO, figlio di Carlo Boriasco (Can) e di Amalia Maestrini - 2 agosto: GIULIO, figlio di Dardo Cardi (Can) e di Giorgetta Giacometti - MARINA, figlia di Liberato Masaro (Mec) e di Maria Lavagetto - 3 agosto: ARANA, figlia di Ardelio Frilli (Liv) e di Ilija Gambis - 7 agosto: PIETRO, figlio dell'ing. Nando Guazzi (Mec) e di Maria Lavagnino - IVANA, figlia di Roberto Cinti (Cmi) e di Maria Sorrentino - PATRIZIA, figlia di Domenico Pastorino (Mec) e di Enza Pucci - 8 agosto: MARISA, figlia di Silvio Gualtieri (Mec) e di Antonia Montolli - ORNELLA, figlia di Davide Battistelli (Mug) e di Maria Cervia - 9 agosto: ORIANA, figlia di Silvio Prampolini (Mug) e di Elvira Salvadorini - 10 agosto: ENRICO, figlio di Egidio Testa (Mec) e di Caterina Riso - CLAUDIO, figlio di Ciro De Angelis (Mug) e di Amabile Gandolfi - NADIA, figlia di Riccardo Benzi (Mec) e di Lucia Guala - 11 agosto: EMILIANO, figlio di Casimiro Bernardini (Mug) e di Ermirna Gostini - 12 agosto: MARIA ROSA, figlia di Domenico Grondona (Fon) e di Iris Alocci - JOLANDA, figlia di Sergio Santarnecki (Mec) e di Concetta Loiercio - 13 agosto: MAURIZIO, figlio di Giovanni Cinti (Mec) e di Giuseppina Bagni - MARIO, figlio di Desiderio Lanza (Can) e di Anna Schiaffino - 14 agosto: ILIA, figlia di Elio Michelotti (Mec) e di Irene Bassetti - 15 agosto: GIULIANA, figlia di Sirio Pellegrino (Cmi) e di Angiolina Danovaro - 16 agosto: CLAUDIA, figlia di Bartolomeo Cabona (Can) e di Maddalena Ferrari - 17 agosto: FRANCA, figlia di Franco Martelli (Mec) e di Maria Valente - 18 agosto: GIANCARLO, figlio di Carlo Palchetti (Can) e di Anna Pievani - PAOLA, figlia di Giuseppe Fulgoni (Mec) e di Rosa Canonero - 19 agosto: OMBRETTA, figlia di Vittorio Dari (Liv) e di Marisa Caroti - 20 agosto: IRENE, figlia di Antioco Seu (Can) e di Angela Galbiati - 21 agosto: ANGELA, figlia di Nicola Morelli (Mec) e di Antonietta Amitrano - FLAVIA, figlia di Attilio Vitantonio (Mec) e di Rosa O-

livieri - 23 agosto: GIOVANNI, figlio di Bruno Civano (Fon) e di Maria Trincherio - MARGHERITA, figlia di Bruno Tomassetti (Mec) e di Ida Degoli - 26 agosto: CRISTINA, figlia di Aldo Basso (Dig) e di Andreina Arena - 28 agosto: SILVIO, figlio di Giuseppe Carlini (Mec) e di Anna Parodi - 31 agosto: MARIA, figlia di Tommaso Casarino (Can) e di Maria Ferrari - 1 settembre: IVANA, figlia di Albertino Roggerone (Can) e di Adolfa Ponte - 2 settembre: ENRICO, figlio di Felice Gariglio (Mec) e di Maria Pelissa - 3 settembre: STEFANO, figlio di Sergio Pierattini (Liv) e di Ida Guerrini - 5 settembre: PAOLO e PAOLA, figli di Angelo Galli (Liv) e di Marina Stefanini - 8 settembre: GIOVANNI, figlio di Mario Tardito (Can) e di Clelia Ferrando - GIULIO, figlio di Osman Ranalli (Cmi) e di Rosaria Molino.

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

Si sono sposati

23 giugno: Marco MARUFFI (Fon) con Luciana Fascioli - 29 luglio: Giuseppe MARCHETTI (Liv) con Fernanda

Benetti - 5 agosto: Omero FRESCO (Mec) con Anna Maria Flamigni - 11 agosto: Antonio PATERI (Fon) con Franca Gatti - 12 agosto: Giorgio MALTESE (Mec) con Fulvia Picasso - 13 agosto: Lino RADICCHI (Cmi) con Maria Bonetta - 16 agosto: Lorenzino MACCIO' (Mec) con Nicoletta Ravera - 18 agosto: Archimede QUINTILLI (Mec) con Concetta Bonavita - Ervino AFRICH (Fon) con Elda Babbi - 19 agosto: Carmelo LA ROSA (Cmi) con Rosina Pedulla - 20 agosto: Augusto CRINOLDI (Mec) con Angela Catalano - 26 agosto: Ferdinando BARROERO (Sau) con Maria Rosa Graziani - Santo BOCCARDO (Mec) con Amelia Giarretto - Guido BALDI (Mec) con Leda Campagnoli - Renato PISANO (Mec) con Anna Barsanti - 2 settembre: Eugenio SOLDANI (Can) con Isabella Furno - Mario FORNACIARI (Mec) con Anna Ravaschio - 3 settembre: Francesco LOPRESTI (Mec) con Saveria Giordano - 9 settembre: Renato MILANESI (Mec) con Andreina Perasso - 20 settembre: G. B. LUPI (Can) con Teresa Ferrero.

Agli sposi i nostri vivissimi auguri.

PREMI DI ANZIANITA'

MECCANICO

Patrizio ARIANO - Adriano ARIMANE - Remo BIANCHI - Domenico BOMBAGI - Ferruccio BOSCOLI - Genziano BURATTI - Mario GANDOLFO - Antonio GHIGLIONE - Mario IACONO - Vittorio RAPETTI - Alberto RICCARELLI - Pietro VALSERI - Antonio VELLA - Giuseppe ZAVAGLIA.

CMI

Giulio CARDI - Armando TAVELLA.

MUGGIANO

Mario BACCHI - Renzo BOLOGNA - Rolando DE GREGORIO - Aldo FRANCESCHINI - Emilio GODANI - Marcello MEZZANI - Franco NERINI - Enrico NOSEI - Giulio ROMANINI.

LIVORNO

Gino BARGIGLI - Vinicio BARGIGLI - Pietro BERNARDI - Aldo BIMBOCCI - Natale BIONDI - Mario BONELLI - Ivano BORGHINI - Giovanni BRONDI - Mario BRUNETTI - Luciano CALISTRI - Luigi CAPARRINI - Elio CAPITANI - Domenico

CAPPELLI - Mario CAVALINI - Dino CHIOCCHI - Ivano CIARDI - Paolo CIOMPI - Emilio COSTAGLIOLI - Mario DEMI - Piero DONATI - Germano FABIANI - Spartaco FIORINI - Nullo FRANCHI - Franco FRANCHINI - Raoul FRESCHI - Elisa GATTO - Paris GIACOMELLI - Manrico GIUSTI - Sante GUALTIERI - Mario MAGNELLI - Ferdinando MARINAI - Mauro MARTINELLI - Bruno MAZZONI - Sestilio MINUTI - Ivo MONACCI - Ermete MONTIBENI - Renato ONOFRI - Giovanni PINTORE - Alfredo PUPILLI - Egisto ROSELLINI - Natalina SATURNI - Leonardo SORBO - Gianfranco TOSI - Luigi TOZZI - Romano TRASTULLO - Antonio UGHI - Emo VALTRIANI.

CANTIERE DI SESTRI

Luigi BORDONE - Giuseppe CASADEI - Adriano CONCCELLI - Giorgio D'ALUISIO - Renato DELFINO - Salvatore MARINO - Mario PASTOR - Otello QUARANTELLI - Duilio SALVADORI - Danilo TRABUCCO.

ANSALDINI IN SEDICESIMO



Viviana Pacciani, nipote di Agostino Parodi, dipendente del Cantiere di Sestri

NOZZE D' ARGENTO



Il signor Alessandro Ciari, dipendente del Cantiere di Livorno, e la sua gentile signora Maria Ambrosi hanno festeggiato recentemente le nozze d'argento.

Ai fortunati coniugi giungano le più vive felicitazioni de «l'Ansaldo».

ABITI da LAVORO e FATICA IMPERMEABILI

GRANDE ASSORTIMENTO
PREZZI CONVENIENTI

INDUSTRIA CONFEZIONI

Genova
VIA PRE, 48 r

MINERVA

SAMPIERDARENA - Via della Cella n. 8 - Telefono 41.818

Corsi scolastici celeri: 1956 - 1957

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.

INDUSTRIA CONFEZIONI

presenta il GRANDIOSO ASSORTIMENTO di CONFEZIONI AUTUNNALI della Grande Marca

IMPERMEABILI - SOPRABITI - PALETO' per Uomo - Signora - Giovanetti - Bambini
ABITI - GIACCHE - CALZONI - ARTICOLI SPORTIVI

Reparto sartoria - Tessuti finissimi di Gran Moda - Provetti Tagliatori

PREZZI CONVENIENTI SI ACCETTANO TUTTI I BUONI A PAGAMENTO RATEALE

Genova - VIA PRE, 48 r.

“Bleummer”

CASSETTA DELLE IDEE

PROPOSTA N. 18648.

Matrice per punzonare — Perno — Dis. 418233 — Pos. 78 a 124.

Propone che sia eliminata la tracciatura della nicchia al perno delle matrici per punzonare, perchè essa è inutile; infatti, piazzato il pezzo sul platò della fresatrice a distanza giusta, le nicchie vengono ad essere tutte uguali senza bisogno di tracciatura op. 2/3.

RISPOSTA.

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

PROPOSTA N. 18839.

C.R.D.A. — Costruzioni 283-284 - 297 - 298 Branco diam. 100 Dis. M. 61350/6 pos. 2 C. 36973 — Bolle R. 50299.

Propone che dall'operazione 3/5 sia tolta l'operazione di « Collarinare » perchè il pezzo è già stato lavorato di TO/O con l'operazione 1/5.

L'osservazione va fatta anche per tutti gli altri rami del disegno se anche per quelli è prevista la collarinatura a ciclo.

RISPOSTA.

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

PROPOSTA N. 18987.

Costruzione 1521 - T/C. da 31.500 Tonn. Valvole di parzializzazione - Crociera Dis. TM. 61088 pos. 29 - Comm. 35282.

Propone che sia modificato il tratto di mm. 10 filettato, cioè da 24 MA a 24 ME.

RISPOSTA.

La proposta è giusta e ne sarà tenuto conto nelle costruzioni future.

Per le costruzioni in corso fino al n. 1521 - Comessa n. 35282 non sarà però eseguita alcuna variazione.

PROPOSTA N. 17255.

Per l'esecuzione di una scanalatura lungo una generatrice dei tondini di ottone che servono da bordini per i quadri strumenti per i motori Doxford 67 LB. 6, secondo i disegni 78358 - 78266/3 sono stati costruiti al MAPI n. 5 supporti come da schizzo allegato per rendere rapido e sicuro il lavoro.

RISPOSTA.

I supporti sono stati costruiti e rispondono allo scopo. Sono stati interessati l'UTO per eseguire il rilievo dei supporti e dare un numero d'attrezzatura e il PRO-TEMP per rivedere il ciclo.

PROPOSTA N. 19408.

Suggerisce l'impiego di un dispositivo a corrente accumulata da applicare ai platò magnetici, per aver la garanzia di non incorrere in infortuni nei casi di interruzione della corrente.

RISPOSTA.

Ripetutamente la « Cassetta delle idee » ha risposto alle più svariate proposte tendenti ad eliminare ogni possibilità

di infortunio per chi lavora alle rettifiche piane od ai lapidelli attrezzati con plateau elettromagnetici.

Si teme infatti che, per una improvvisa interruzione di corrente, il pezzo, non più trattenuto dal plateau possa venire afferrato dalla mola nella sua rotazione per inerzia e lanciato attraverso l'officina.

A questo possibile inconveniente, conosciuto ed esaminato presso molte officine e industrie nazionali, sono stati proposti vari rimedi, ma nessuno ha dato sicure garanzie. Esso è tuttora allo studio e figura al primo punto dell'ordine del giorno della prossima riunione del Comitato Regionale per la Prevenzione degli Infortuni.

Appena l'ENPI si sarà espresso definitivamente in proposito, la Direzione adotta tutti i sistemi preventivi che lo stesso Ente consiglierà.

PROPOSTA N. 14959.

Propone una migliore organizzazione per il passaggio e lo spostamento dei materiali al reparto ex MOLO.

RISPOSTA.

A seguito del colloquio tra il proponente ed il Capo MAN (sig. Barbin) sono stati presi i provvedimenti per eliminare gli inconvenienti segnalati.

Si riconosce l'interessamento.

PROPOSTA N. 19648.

Propone l'impiego delle viti a testa piatta anziché di quelle a testa sferica per il fissaggio dei fasciamenti alle turbine, perchè quelle sferiche in uso sono deboli nel taglio e sotto lo sforzo dei cacciavite possono facilmente slabbrarsi.

RISPOSTA.

L'osservazione è giusta; verranno impartite disposizioni per l'impiego esclusivo delle viti a testa piatta per il fissaggio dei fasciamenti, piastrelle, targhette e simili in luogo delle viti a testa sferica, ov-

viamente dopo aver esaurita la scorta a MAG di queste ultime.

L'Ufficio NOR curerà l'applicazione esclusiva della tabella adottata.

PROPOSTA N. 18690.

Porta frese — Dis. A. 66998 — 21 — 24. Propone di modificare la lunghezza dei distanziali da mm. 150, a due da 75 a 80 mm., per facilitare l'operazione di stozzatura della cava per chiave e la rettificazione interna.

RISPOSTA.

La proposta è accettata. I disegni saranno modificati e la lunghezza dei distanziali limitata a 80 mm.

M E M E N T O

Giovanni ALBANESE

di anni 58, dipendente della Fonderia, deceduto il 19-8-56. Era all'Ansaldo dal 1929. Lascia la moglie.

Ai famigliari le commosse condoglianze de «l'Ansaldo»

L'ANSALDINO

QUINDICINALE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO S. A.

*

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

*

LORENZO REBORA Responsabile

*

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

*

F.I.H.P.A.G.A.N.O. - T.I.P. EDIT. S.p.A. Via Monticelli, 11 - Genova Telefono 83.825

*

FOTOCOINCISIONI A. CERIALLE Via Lanfrancani, 43 - Genova

*

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

SOCIETÀ EDITRICE INTERNAZIONALE

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

Novità Raccomandate

LIBRI UTILI PER LA PROPRIA CULTURA, INDICATISSIMI PER REGALI

BRAVETTA V. E.

ALTOMARE

PICCOLA STORIA DELLA NAVIGAZIONE L. 1.600

GNONE 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

La 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

Livornesi! Per il prossimo anno scolastico potete fare i Vostr acquisti di libri di testo per le Scuole Elementari, quaderni e cancelleria varia per tutte le Scuole, compassi, borse di cuoio e similpelle, ecc., presso la **Cartoleria MEUCCI** Corso Amedeo 10 (Attias), che vi assicura i migliori articoli.

Agevolazione di sconto a coloro che presenteranno i Buoni prelevamento della "Cassa di Assistenza Luigi Orlando" e a coloro che, pagando in contanti, presenteranno l'accluso tagliando valevole per due acquisti.

Tagliando

Cartoleria MEUCCI Libreria

CORSO AMEDEO 10 [ATTIAS] - Tel. 22.331

LIVORNO

ANNO SCOLASTICO 1956 - 1957

PREVENITE LE MALATTIE INFETTIVE

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

Prima di usare bagni, lavandini, acquai, stoviglie, bottiglie e bicchieri, biancheria, appena acquistati o entrando in case d'affitto o avendo un ammalato in casa, è indispensabile disinfettare ogni cosa efficacemente.

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

ANTISAPRIL

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

ANTISAPRIL NON È VELENOLO

maius

LIVORNO - Piazza Cavour 3

Abbigliamento per UOMO

SIGNORA

RAGAZZO

in un ricco e vasto assortimento



Facis

le accurate

CONFEZIONI

PRONTE IN 120 TAGLIE



L'ANSALDINO



Gasometro da 100.000 mc. costruito dal nostro Stabilimento CMI per l'« Azienda Municipalizzata Gas e Acqua » di Genova.