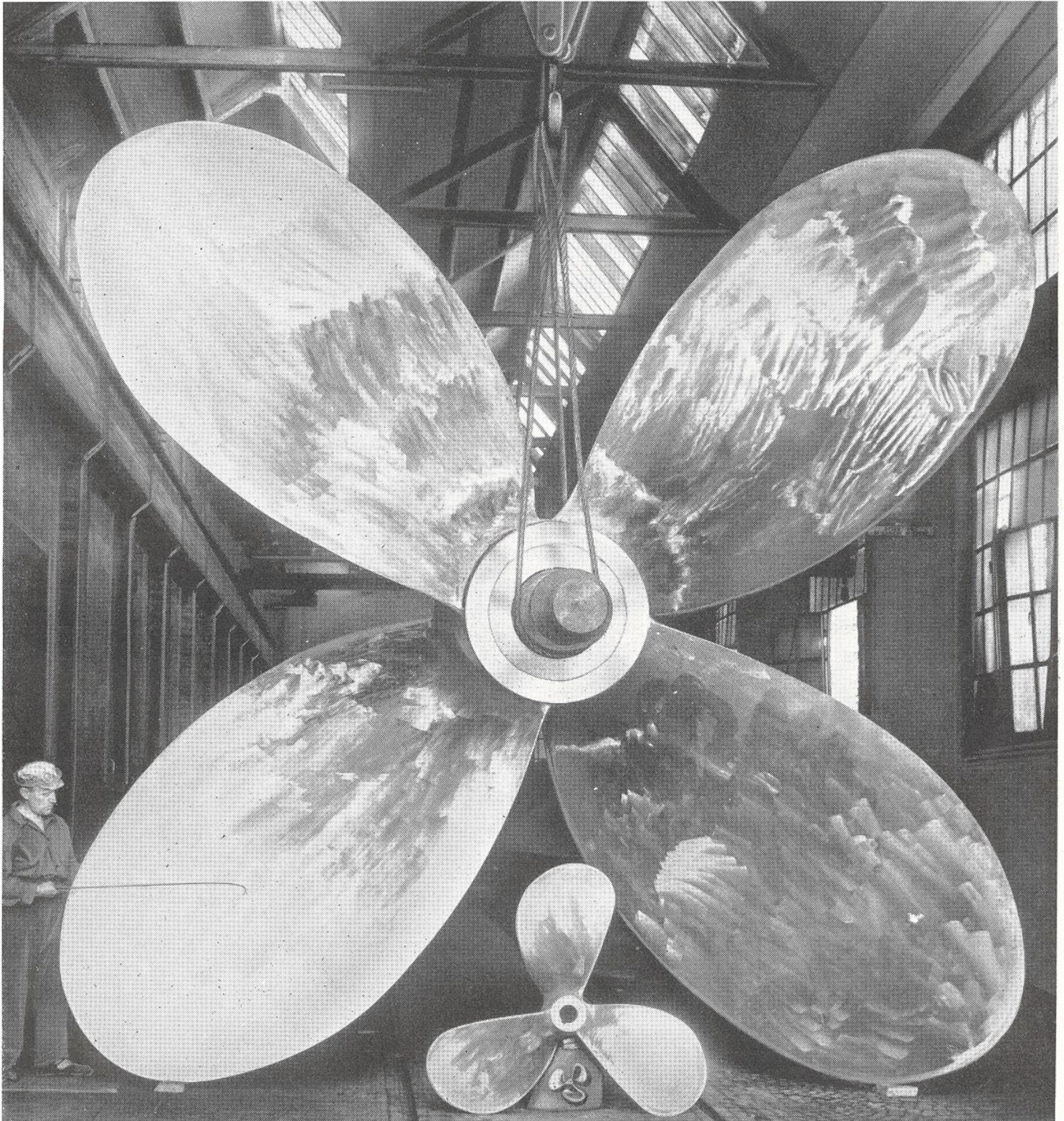


L'ANSALDO

ANNO III - NUMERO 18
Abbonamento gratuito ai dipendenti
ed ai pensionati

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

GENOVA, 15 OTTOBRE 1956
Spedizione in abbonamento postale
Gruppo secondo



L'elica a quattro pale di bronzo al manganese (peso 23 tonn., diametro 6300 mm.) costruita dalla nostra Fonderia per la turbocisterna « Purfina Italia », un'elica per motopeschereccio e un modellino di elica. A sinistra l'operaio Angelo Bianchi

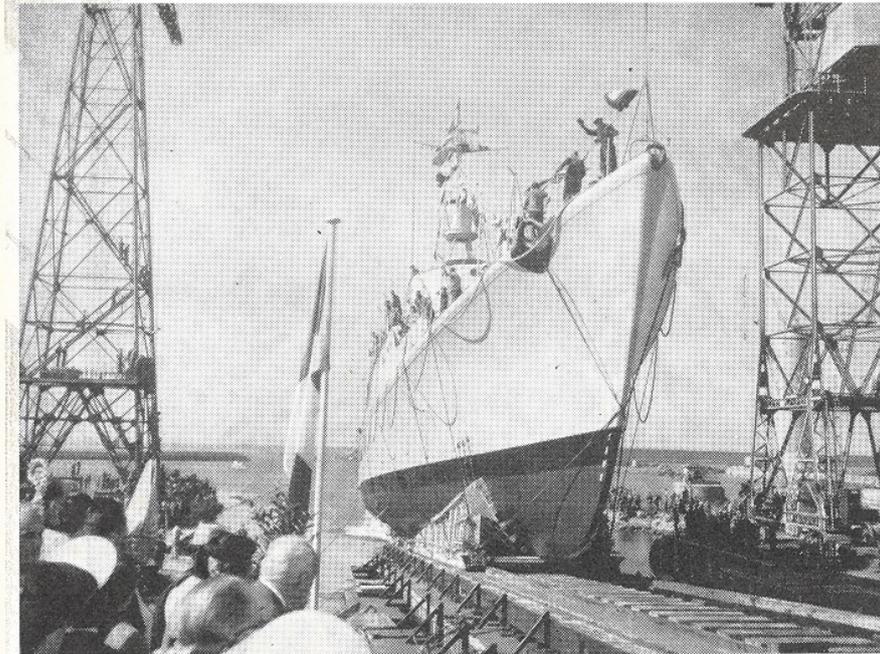
Varato a Livorno il "José Garcia"

Il 12 ottobre i Cantieri «Luigi Orlando» di Livorno hanno degnamente festeggiato, col linguaggio dei fatti, la grande ricorrenza colombiana.

Non poteva esservi modo migliore per sottolineare la ricorrenza, che segna il ricordo di una impresa nella quale il genio e l'ardimento italiani hanno dato indimenticabile contributo alla civiltà mondiale.

Il 12 ottobre corrente i nostri cantieri varavano una na-

ve da guerra che, sorta col lavoro e la capacità di tecnici e maestranze italiani, andrà a montare la guardia al progresso della Repubblica Venezuelana, quasi ritessendo con la propria scia sull'oceano, il simbolico legame gettato oltre quattro secoli fa da Cristoforo Colombo.



L'aria di festa si avvertiva a causa del paveso multicolore steso sulla sagoma slanciata del caccia, del palchetto preparato per le autorità, delle bandiere coi colori delle due Repubbliche, della Ansaldo, della città di Livorno. Per il resto, però, il lavoro ferveva sugli altri scali, e le gru continuavano ad allungare il collo indaffarate, come a testimoniare la continuità di un denso programma di lavoro, nel quale il varo odierno non segna che un episodio, sia pure festoso.

Ma alle ore undici, come stabilito, il lavoro si arresta, le gru si fermano, gli operai si assiepano sotto lo scafo brillante nella sua nuova vernice.

Nel palco delle autorità sono presenti il dott. Juan Berroes, primo segretario d'Ambasciata, in rappresentanza dell'Ambasciatore Venezuelano a Roma; altri funzionari dell'Ambasciata; l'Ambasciatore Renato Bova Scoppa in rappresentanza del Ministero degli Esteri; l'Ammiraglio di Squadra Gastone Minotti in rappresentanza della Marina Italiana; l'Ammiraglio Carlo De Angelis della Finmeccanica; il Prefetto di Livorno dott.

De Barbieri e l'Amministratore Delegato Ing. Giuseppe Rosini, oltre ad altri dirigenti centrali e locali.

La nave, che è la sesta ed ultima del gruppo ordinato dal Governo Venezuelano, dominava la cerimonia con lo scafo slanciato ed elegante, sul quale si disegnavano nitide le

lettere del nome: «Almirante José Garcia». Eccone le principali caratteristiche: lunghezza massima mt. 97,60; larghezza mt. 10,28; dislocamento tonn. 1.300; potenza dell'apparato motore 24.000 Cv.; velocità alla potenza normale 32 nodi; armamento: due cannoni da 102/46, 2 mitragliere da 40, 4 mitragliere da 20 e altri mezzi antisommergibili. Questa unità, come le precedenti, sarà munita di tutte le apparecchiature e gli strumenti più

moderni sia per la navigazione che per il combattimento.

Alle ore undici e dodici minuti il Vescovo di Livorno, Mons. Giovanni Piccioni, ha impartito la benedizione, e la madrina, Signora Ilse Margarita de Hernandez, dopo alcune brevi parole augurali, ha schiacciato il fatidico bottone:

un sole estivo) e poi prende slancio, sempre più, tanto che qualcuno vicino a me ha commentato, con inconfondibile accento: «ma quella va fino alla Meloria!».

Invece, giunto nel bel mezzo dello specchio acqueo, lo scafo si è fermato come stabilizzato, ed è rimasto a troneggiare sicuro ed orgoglioso, tra gli applausi dei presenti.

Poi andrà ad ormeggiarsi nella darsena di allestimento, a fianco dei «gemelli» più anziani, in attesa di raggiungere, completato, la sua patria lontana.

La sera la Commissione Militare Venezuelana ha offerto un ricevimento.

Così si è festeggiata nei nostri cantieri di Livorno la ricorrenza, italiana e mondiale, del 12 ottobre, il giorno in cui un Genovese su tre gusci di legno aveva varcato l'oceano donando all'umanità un nuovo continente.

I. b.



L'attimo di generale «suspense» non è mancato neppure questa volta, come ad ogni varo. Quell'attimo in cui tutto piomba in un silenzio assoluto, e la gente sembra trattenga il respiro, e il cuore dei tecnici e degli operai affretta forse il battito, in attesa dell'evento, vecchio eppur sempre nuovo ed emozionante, come una nascita.

Lo sguardo si fissa su un punto dello scafo, oppure su una bandiera che gioca col vento, o su un uccello che saetta nel cielo: poi l'orecchio avverte qualche leggero scricchiolio, quindi un fruscio continuo. La nave si muove incontro all'abbraccio del mare (un mare limpido oggi, sotto

un sole estivo) e poi prende slancio, sempre più, tanto che qualcuno vicino a me ha commentato, con inconfondibile accento: «ma quella va fino alla Meloria!».

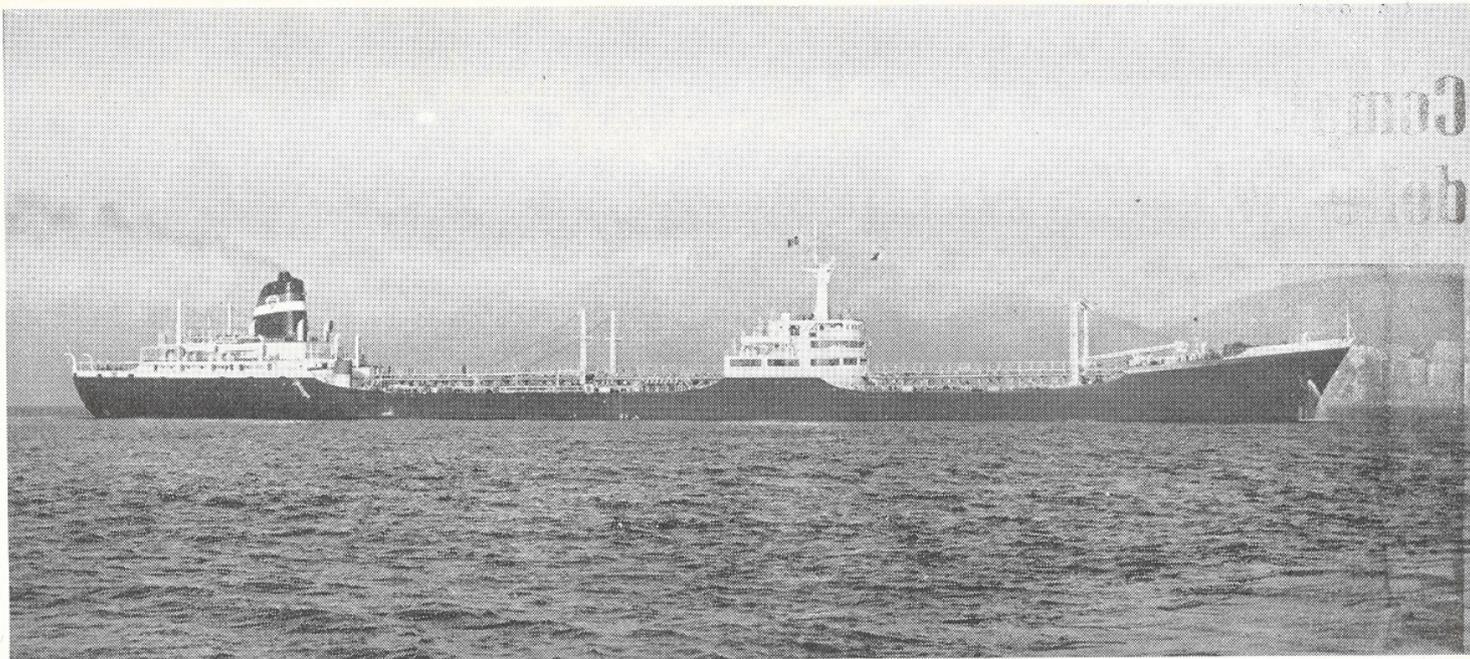
Invece, giunto nel bel mezzo dello specchio acqueo, lo scafo si è fermato come stabilizzato, ed è rimasto a troneggiare sicuro ed orgoglioso, tra gli applausi dei presenti.

Poi andrà ad ormeggiarsi nella darsena di allestimento, a fianco dei «gemelli» più anziani, in attesa di raggiungere, completato, la sua patria lontana.

La sera la Commissione Militare Venezuelana ha offerto un ricevimento.

Così si è festeggiata nei nostri cantieri di Livorno la ricorrenza, italiana e mondiale, del 12 ottobre, il giorno in cui un Genovese su tre gusci di legno aveva varcato l'oceano donando all'umanità un nuovo continente.





Le prove della "Purfinia Italia"

Giovedì 11 ottobre, ore 6.30. Ci imbarchiamo su un rimorchiatore in partenza da Ponte dei Mille per assistere alle prove ufficiali a pieno carico della turbocisterna « Purfinia Italia » di 31.500 T.D.W., costruita, com'è noto, al nostro Cantiere di Sestri per la « Compagnia Marittima Palermitana ». Dopo pochi minuti siamo sulla magnifica nave, ferma alla Calata Olii Minerali, mentre il sole nascente accende preziosi riflessi e allunga ombre irreali. Alle 7.30 vengono salpate le ancore. Si parte. Il mare è liscio come una laguna, il cielo teso. Non appena fuori del porto cominciamo a navigare con i nostri mezzi. La velocità aumenta gradatamente. Le prime ore di navigazione disegnano sulle acque grandi archi spumeggianti di curve e controcure. Dalla passerella vediamo la nostra ombra girarci lentamente intorno, come la lancetta di un orologio. Se non ci fossero i riferimenti della costa e della scia nessuno si accorgerebbe della rotta della nave.

Sulla plancia il timoniere, immobile, guarda fisso davanti a sé, attentissimo agli ordini del com.te Alberto Beretta, Capitano d'armamento dell'Ansaldo, coadiuvato dal Capo dei Servizi Marinareschi del Cantiere di Sestri, sig. Longobardi.

Dopo la colazione torniamo in plancia. Siamo ora nella fase principale delle prove, cioè il rilievo dei dati relativi alla velocità, ai giri dell'elica, alla potenza sviluppata dall'apparato motore. Andremo avanti e indietro parecchie volte lungo una « base » predisposta, compresa fra due traghetti costituiti a terra da due capisaldi. Quando dalla nave si vedono i due capisaldi uno dietro l'altro in perfetto allineamento con il ponte di comando, si entra in base e così pure se ne esce una volta arrivati sull'allineamento degli altri due. La nostra base è lunga metri 6.030,5 e va da Punta Chiappa a Portofino. Ogni volta che si attraversa la base si cronometra il tempo impiegato e alla fine si fa la media

delle misurazioni. Ecco i risultati di sei passaggi: velocità, nodi 17; giri, 110,85 al 1'; potenza dell'apparato motore, 15 mila HP. Si fanno poi due passaggi a extra-potenza, con il seguente brillante esito: velocità, nodi 17,70; giri, 117 al 1'; potenza, 18.250 HP. La nave ha dato più di quello che doveva e tutti sono vivamente soddisfatti, anche se ciò era previsto dai nostri tecnici.

Ecco, in proposito, i giudizi di alcune tra le persone più qualificate presenti a bordo:

Il dottor Ortoleva, Amministratore Delegato della Compagnia armatrice: « Sono pienamente e senza riserve soddisfatto del comportamento di tutti gli organi della nave. L'Ansaldo può essere giustamente orgogliosa di questa nuova realizzazione, che rappresenta un ulteriore perfezionamento nel campo delle navi cisterna, e la mia Società è altamente compiaciuta di inalberare per la prima volta, su una sua nave, la bandiera italiana. Esprimo a tutti coloro che hanno dato la loro colla-

borazione il vivo elogio della Compagnia e il mio personale ».

L'ing. Cristofori, Direttore del Cantiere di Sestri: « Fra tutte le navi di questo tipo costruite in questi ultimi anni, la « Purfinia Italia » è quella che ha soddisfatto completamente le nostre aspirazioni; in quanto, nonostante il più completo ciclo di prove (preliminari, a mezzo carico della durata di 18 ore e a pieno carico) ci ha dato i risultati più brillanti sotto ogni rapporto, il più appariscente dei quali è l'assenza assoluta di vibrazioni. Con la prova di oggi abbiamo avuto un dislocamento di oltre 41.000 tonn., superando quello con cui eravamo abituati con le corazzate. Meglio di così non poteva andare ».

L'ingegnere Bogaert, della « Petrofina » di Bruxelles: « Le prove di oggi sono state molto soddisfacenti. Non mi aspettavo di oltrepassare la potenza di 18.000 HP senza alcuna difficoltà per le macchine. Sono molto soddisfatto inoltre per il consumo speci-

co di nafta, che è risultato molto basso, per l'assenza di vibrazioni, che ha dimostrato la robustezza strutturale dello scafo. Mi felicito vivamente con i costruttori per questa realizzazione ».

Il Capitano Beretta, che ha comandato la nave: « Abbiamo avuto un perfezionamento rispetto alle precedenti navi di questo tipo e le nostre osservazioni non possono essere che lusinghiere. La manovrabilità della nave e il funzionamento dei vari apparati sono ottimi e la velocità è superiore a quanto richiesto ».

L'ing. Bozzo, Consulente dell'Ansaldo per gli apparati motori: « La « Purfinia Italia » dimostra il continuo miglioramento rispetto a precedenti unità simili. Sono profondamente soddisfatto sotto ogni punto di vista ».

L'ing. Parodi, Dirigente dell'Ufficio Studi del Meccanico per gli apparati motori: « In questa prova tutto si è svolto con la più grande regolarità. Tutte le prove di altre grandi turbocisterne sono andate be-

ne, ma in questa si sono raggiunte le condizioni ideali per il tecnico. Tutto ha funzionato senza dare la minima preoccupazione ».

Per quanto riguarda l'organizzazione dei servizi logistici a bordo, affidati alla sicura competenza e sensibilità del sig. Emanuelli, Capo della segreteria del Cantiere di Sestri, validamente coadiuvato dal sig. Fiorenzo, nulla da eccepire: tutte le persone a bordo si sono trovate come a casa propria, assistite e soddisfatte in ogni esigenza.

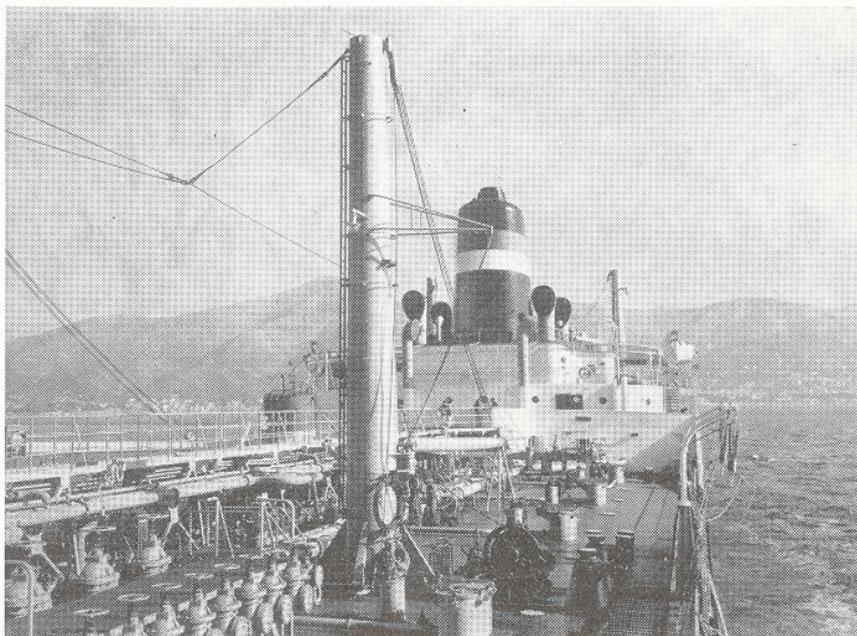
Tra i presenti alla prova abbiamo notato, oltre alle persone già citate: il Cendirettore del Meccanico ing. Zanetti, il V. Direttore del Cantiere di Sestri ing. Boero, il sig. Verhè della « Petrofina » belga, l'ing. Di Macco del « Registro Italiano Navale », Mr. Mavor del « Lloyd's Register », Mr. Mac Lean dell'« American Bureau », l'ing. Iraci della Vasca Navale di Roma, il capitano Faccin che assumerà il comando della nave, gli ingg. Bruno e Fanfani del Cantiere di Sestri, l'ing. Conti Barbaran del Meccanico, una comitiva di studenti di ingegneria navale inviata dal Circolo universitario « Il convegno » e numerosi altri.

La « Purfinia Italia », è rientrata in porto alle 22.30.

Dante Jannone

La consegna

A pochi giorni di distanza dalle prove a pieno carico, cioè lunedì 15 ottobre, la « Purfinia Italia » è stata consegnata alla Società armatrice. La cerimonia della firma del verbale di consegna si è svolta nel pomeriggio presso la Direzione Generale dell'Ansaldo. I documenti relativi sono stati firmati per la nostra Società dal Direttore Commerciale Navale ing. Casaccia e dal Direttore del Cantiere di Sestri ing. Cristofori e per la « Compagnia Marittima Palermitana » dall'Amministratore Delegato dr. Ortoleva e dal Consigliere d'amministrazione prof. Catinella.



Compiti e problemi delle Aziende I.R.I.



L'on. Fascetti in visita alla «Navalmecanica» di Napoli

Dal discorso tenuto dal Presidente dell'I.R.I. on.le Fascetti, ai Dirigenti delle Aziende di Napoli, al termine delle visite fatte nei giorni 19, 20, 21 settembre 1956, stralciamo alcuni passi che interessano anche i nostri lettori:

«Al termine di questa mia terza giornata, passata a contatto con i dirigenti e gli operai delle Aziende napoletane dell'I.R.I., desidero fare alcune considerazioni conclusive.

«Ho visto cose belle e cose meno belle; ambienti di lavoro sani ed altri che hanno necessità di una sollecita trasformazione; stabilimenti così bene attrezzati da fare veramente onore al nostro Paese, altri invece che abbisognano di aggiornamento tecnico; aziende che hanno un programma di lavoro bene impostato ed in piena attività, ed altre che di detto programma sono ancora alla ricerca».

«Occorre ormai uscire da

un periodo di incertezza che dura da troppo tempo. Occorre che ogni Azienda, in collaborazione con la Finmeccanica, studi a fondo i suoi problemi, la sua produzione, il suo mercato. Noi dobbiamo dare sicurezza di lavoro ai nostri dipendenti, e, per arrivare a ciò, è indispensabile non tardare a rimettere in equilibrio economico le nostre Aziende: in modo particolare quelle che non hanno problemi di fondo da risolvere.

«Non che io ponga come traguardo definitivo l'equilibrio del bilancio aziendale: lo pongo come primo impegno degli amministratori e dei dirigenti, per poter passare successivamente ad una gestione attiva.

«Quello che dico per alcune aziende napoletane, logicamente, vale anche per tutte le altre Aziende I.R.I. che si trovino in analoghe condizioni.

«Io sono sempre stato fra coloro che hanno considerato

IL LAVORO NEI TEMPI

Scomparso Carlo Magno, il centro culturale dell'Impero non è più la corte, ma i conventi, nelle cui biblioteche e nelle cui officine si compie la parte più importante della produzione intellettuale.

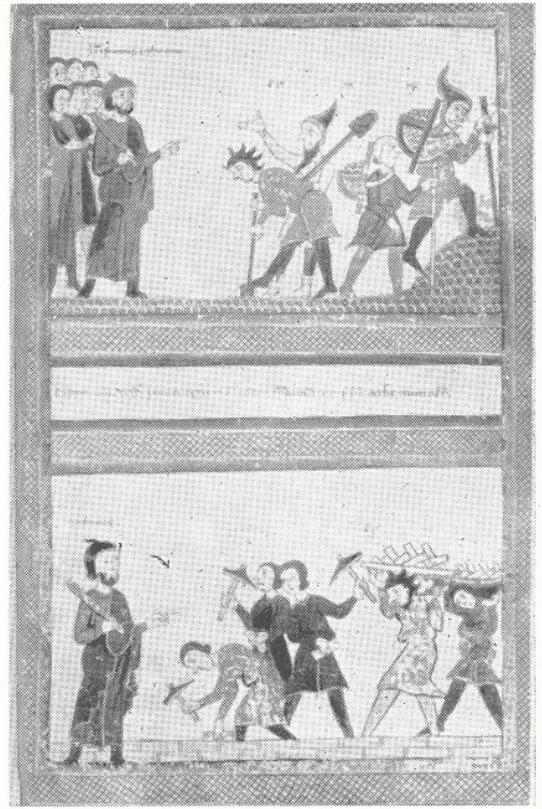
Importanti manoscritti e accurate miniature ci tramandano notizie e illustrazioni preziose sui costumi e le attività dell'epoca.

Anche l'architettura, naturalmente, gravita sul mondo religioso: committenti sono il capitolo del duomo o la fabbrica del convento.

Appare chiaro però, e anche le nostre illustrazioni lo documentano, che la «favola» romantica delle costruzioni anonime e collettive non ha senso: le grandi cattedrali romaniche, com'era naturale, posero in realtà gravi problemi di organizzazione tecnica, finanziaria e di lavoro, e videro una netta distinzione di compiti.

Riproduciamo una preziosa miniatura conservata nella Biblioteca Capitolare di Modena, del secolo XII, che mostra la fondazione e la costruzione del Duomo di Modena.

In essa si distinguono nettamente l'architetto, maestri muratori e i manovali.



l'I.R.I. — e quando dico I.R.I. intendo tutto il formidabile complesso delle Aziende del nostro Istituto — come uno strumento dello Stato per realizzare una politica economica di sviluppo nell'interesse della comunità, senza per questo mortificare l'iniziativa privata, ma per sostituirla ove essa non può operare, per integrarla occorrendo, e per sorreggerla quando ciò sia necessario.

«Ma perché l'I.R.I. possa adempiere a questa sua funzione occorre che esso abbia

Aziende economicamente sane.

«Secondo le fasi cicliche le Aziende possono anche non guadagnare, possono anche perdere talvolta, in attesa di una ripresa che, se le aziende sono ben guidate, non può mancare nelle alterne vicende di una economia di mercato: e le aziende, comunque, continuano anche in dette fasi ad assolvere alla funzione sociale di creatrici di redditi di lavoro nei confronti dei loro occupati, direttamente o indirettamente. Ma quando si constata che vi sono Aziende le quali, dalla Liberazione a oggi, hanno sempre e solo avuto gestioni in perdita, che per anni e anni sono state in continuità fuori mercato, allora io sento il dovere di dire che questo stato di cose non può, e non deve, durare».

«Mi permetto di fare appello al senso di responsabilità dei nostri Consigli di Amministrazione e dei nostri Dirigenti: io sono certo che le loro capacità amministrative e tecniche riusciranno a rimuovere quei mali che, in talune nostre Aziende, potrebbero divenire cronici, con irrimediabili conseguenze.

«Uguale appello io ho rivolto e rivolgo al senso di responsabilità dei nostri lavoratori. Non possiamo dimenticare che il mercato interno non è assolutamente sufficiente a soddisfare il carnet di lavoro delle nostre più grandi aziende meccaniche, e che le commesse estere sono una necessità insopprimibile per conservare il lavoro ai nostri dipendenti. Nostre grandi aziende meccaniche hanno acquisito commesse per il 50% e anche per il 70% dell'intero carico di lavoro sul mercato internazionale: l'intero nostro settore meccanico ha fatturato per lo estero, nel 1955, oltre il 25% della sua produzione, e nel 1956 questa percentuale sarà sensibilmente maggiore. Di

fronte a questi dati appare evidente che il rendimento dei lavoratori è elemento fondamentale per avere successo nella competizione internazionale. Sul mercato estero non ha valore alcuno il sistema economico interno del Paese fornitore, ma vale la dura legge della concorrenza: il committente ordina solo se paga il minor prezzo e se può avere l'oggetto della contrattazione nel tempo più breve.

«Cattivo rendimento e scioperi pongono le nostre Aziende fuori mercato: i lavoratori ne considerino le conseguenze.

«Ma io sono certo che i nostri lavoratori sentiranno appieno il dovere che ad essi incombe di collaborare con le nostre Direzioni Generali. Tutte le Commissioni Interne me lo hanno confermato, ed io non ho ragioni per non credere ai lavoratori. Essi devono considerare che il capitale delle Aziende è, tutto o in maggioranza, dello Stato, cioè della collettività, vale a dire anche degli stessi lavoratori. Il consolidamento economico delle nostre Aziende assicura ai nostri dipendenti lavoro e progresso sociale; il loro potenziamento non vuol dire arricchimento del capitalista nel senso classico o polemico della parola, ma vuole dire invece aumento dei posti di lavoro, e, conseguentemente, assunzione di lavoratori disoccupati. Con la creazione di nuovi redditi di lavoro si ha automaticamente il miglioramento nelle condizioni di vita di tante famiglie, oggi purtroppo ancora nell'indigenza.

«I dipendenti delle nostre Aziende devono pertanto considerare la loro posizione verso l'Azienda e le loro rivendicazioni, nell'ambito di questo quadro: di solidarietà verso la Azienda, che in definitiva vuol dire assicurazione del proprio lavoro e di quello dei lavoratori attualmente disoccupati».

La Cementeria di Chichiriviche



La grande cementeria costruita dal nostro stabilimento CMI per la Società venezuelana «Cementos Coro» è attualmente in fase di montaggio a Chichiriviche. La fotografia mostra la sistemazione di un forno rotante lungo m. 106,75 e del diametro di m. 3,355

L'Ansaldo alle Fiere di Parigi e Zagabria

La presentazione effettuata dall'Ansaldo al Salon Nautique International di Parigi, inaugurato dal Presidente della Repubblica francese, M. Coty, il 28 settembre e che si è chiuso il 14 ottobre, ha battuto un indiscutibile primato di successo fra tutti gli stands del Salone.

Da qualche anno la nostra Società è presente a questa manifestazione, che è l'unica del genere in Europa, attirata soprattutto da una questione di prestigio, cioè di bandiera, piuttosto che da ragioni economiche e commerciali. E tale prestigio, evidentemente, non resta limitato alla risonanza del nome ANSALDO nel mondo, ma si estende a vantaggio dell'intera comunità nazionale.

Lo stand dell'Ansaldo, articolato su 120 mq., esponeva, tutti elegantemente racchiusi da grandi pannelli di cristallo, i seguenti modelli:

— supercisterna da 53.000 tonn., una delle più grandi del mondo, attualmente in costruzione sugli scali di Sestri, per conto della « Compagnia Tra-

sporti Petroli » di Palermo;

— transatlantico « Gripsholm » da 24.000 tonn., motonave di lusso, ormai in fase di avanzato allestimento a Sestri, di cui la Società committente, Svenska Amerika Linien, ha già annunciato il viaggio inaugurale che porterà la nuova unità a New York il prossimo 27 maggio;

— nave da carico da 16.000 tonn., del tipo « Bibolini », il cui successo nel campo mercantile, dopo le magnifiche « performances » delle prime unità, ha procurato numerose richieste di ulteriori costruzioni dello stesso genere;

— cacciatorpediniere da 1.400 tonn., del tipo di quelli costruiti per la Marina Venezuelana;

— poppa di petroliera da 31.500 tonn., opportunamente sezionata in modo da mettere in mostra il completo apparato motore;

— grandi motori navali Ansaldo, Ansaldo-Fiat, Ansaldo-Doxford, in produzione allo Stabilimento Meccanico;

— uno fra le più potenti gru



Veduta generale del nostro padiglione al Salone Nautico di Parigi.

in produzione allo Stabilimento Costruzioni Meccaniche e Impianti Industriali.

Nello stesso stand era ospitata anche l'Ansaldo - S. Giorgio che presentava un grande modello in plexiglass del « Cristoforo Colombo », nel quale erano messi particolarmente in risalto i numerosi impianti elettrici di un grande transatlantico.

La grande ammirazione dei visitatori, vivamente e ufficialmente espressa ai nostri rappresentanti presenti al Salone, particolarmente dalle numerose personalità convenute durante tutto il periodo dell'apertura del Salone, e prima fra tutte dal Presidente Coty, rappresenta il nostro miglior attestato di suc-

cesso. Un successo per il quale, giustamente, la Società, e per essa l'Amministratore Delegato, ing. Rosini, ha voluto congratularsi con i costruttori dei magnifici modelli, che sono la Ditta Patrone di Sestri ed il reparto modellisti del cantiere di Livorno.

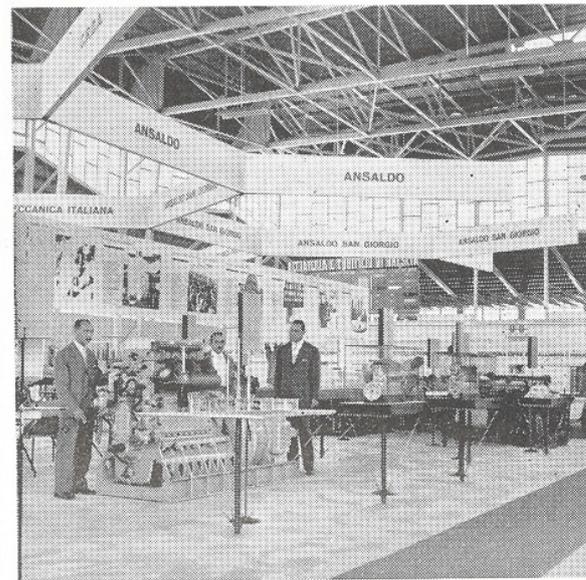
La Fiera di Zagabria, svoltasi nel mese di settembre u. s., è risultata una manifestazione, quanto meno dal punto di vista spettacolare, ben più ragguardevole delle precedenti, data la erezione di nuovi grandiosi padiglioni in una nuova area di ampio respiro.

Nel padiglione italiano, progettato ed organizzato dall'I.C.E., hanno trovato larga ospitalità

numerose ditte nazionali, fra le quali, raggruppate in un unico grande stand, in posizione centrale, diverse Aziende del gruppo Finmeccanica particolarmente interessate ad un maggior sviluppo di rapporti commerciali con il mercato jugoslavo.

La nostra Società ha partecipato esponendo: un gruppo elettrogeno, alcuni modelli di motori navali, un modello di impianto petrolifero « catforming » e due escavatori universali, l'AM 7 e l'AM 12.

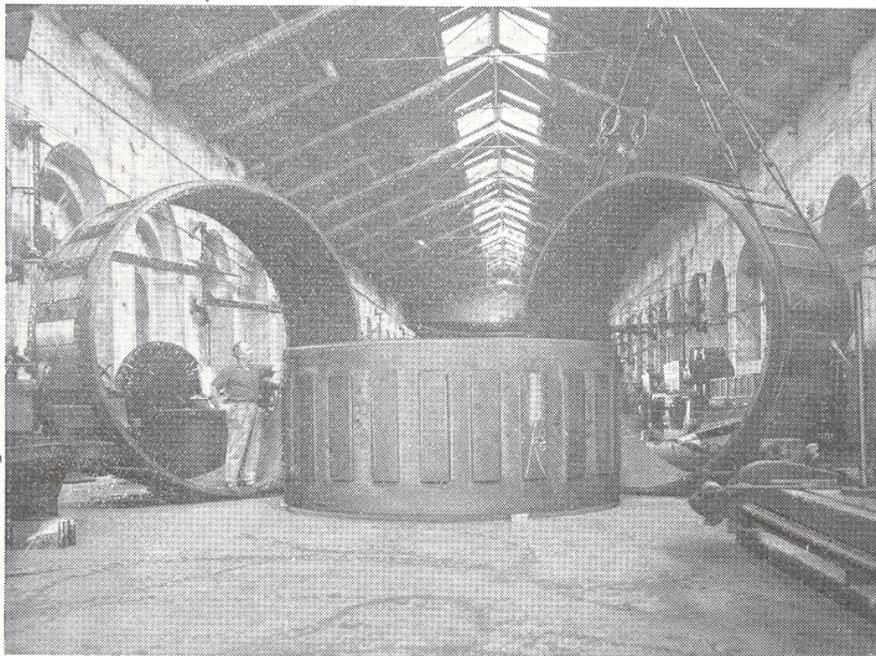
La Fiera è stata inaugurata dal Maresciallo Tito, il quale, durante la visita al Padiglione italiano, ha pronunciato un breve discorso di circostanza.



A sinistra: due escavatori (sopra) e un gruppo elettrogeno (sotto) esposti a Zagabria. A destra: il Presidente Coty visita il nostro stand al «Salon Nautique»

LIVORNO

Prodotti meccanici per lo stabilimento CMI



Recentemente il Cantiere «Luigi Orlando» ha terminato una serie di virole per il CMI ed elementi per forni rotanti. I manufatti hanno richiesto 3.500 ore lavorative

La consegna del "General Moran"

Si è svolta il 1° ottobre al Cantiere «Orlando» la consegna ufficiale del cacciatorpediniere «José Moran» da parte della nostra Società al Governo Venezuelano rappresentato da una missione di ufficiali della marina militare. Il caccia «José Moran» è, com'è noto, la terza unità di una commessa di sei fatta dalla Repubblica del Venezuela al

Cantiere Navale di Livorno. Sulla bella nave palesata a festa erano schierati i 140 uomini dell'equipaggio quando il Direttore Commerciale Navale ing. Casaccia, l'ing. Rovetto Direttore del Cantiere e i comandanti Ferrer ed Hernandez della missione venezuelana, sono saliti a bordo con le altre personalità presenti. Dopo una visita alle

strutture della nave, ha avuto luogo la firma dei documenti di consegna. Essi sono stati firmati dagli ingegneri Casaccia e Rovetto per il Cantiere e dai comandanti Ferrer ed Hernandez per il Venezuela. Dopo la breve cerimonia, salutato dai tradizionali tre squilli di tromba è stato ammainato il tricolore italiano ed è stata inalberata la bandiera venezuelana. Il comandante Ferrer ha quindi simbolicamente consegnato la nave al suo comandante, il capitano di fregata Tulio Perez Rojas.

Al termine della breve cerimonia, alla quale sono intervenuti inoltre il Condirettore del Cantiere dottor Scalfari, il Vice Direttore ingegner Grillo, il comandante Martadinata e i rappresentanti della Marina Italiana e della Capitaneria di porto, la direzione del Cantiere ha offerto un vermouth d'onore.

Atto di onestà

I sigg. Giovanni Calcagno, Stefano Lupi ed Ezio Rolfino, dipendenti del Cantiere di Sestri, rinvenuta la somma di lire 30.000 nell'interno dello stabilimento, si affrettavano a consegnarla all'ufficio di vigilanza, perchè fosse restituita al proprietario, che è risultato il sig. Leopoldo Pozzo. Segnaliamo a tutti, con vivo compiacimento, l'onestà dei sigg. Calcagno, Lupi e Rolfino.



La firma dei documenti di consegna del «General Moran»: da sinistra gli ingg. Rovetto e Casaccia e il dott. Scalfari



L'ingresso, il fabbricato servizi ed alcune gru del Cantiere «Luigi Orlando» illuminati in occasione dei festeggiamenti per il 350° anniversario della elevazione di Livorno a città

C. M. I.

RISULTATI DELLE ELEZIONI per la Commissione Interna del CMI

L'11, il 12 e il 13 ottobre si sono svolte, presso lo Stabilimento CMI, le operazioni di voto per l'elezione della Commissione Interna. Nella tabella che segue diamo i risultati dello scrutinio, comparati con quelli del 1955 (CAR + MEP).

	IMPIEGATI				OPERAI				E. ETTI	
	1955	1956	1955	1956	1955	1956	1955	1956	1955	1956
Iscritti . . .	519	—	476	—	1584	—	1514	—		
Votanti . . .	490	94,42	444	93,29	1520	95,97	1404	92,73		
Schede bianche .	15	3,06	16	3,60	45	2,96	57	4,06		
Schede nulle .	7	1,43	2	0,45	19	1,25	24	1,71		
Voti validi .	468	95,51	426	95,95	1456	95,79	1323	94,23		
VOTI DI LISTA										
CGIL-FIOM . . .	117	25,00	100	23,48	1127	77,41	912	68,94	1	8
CISL-FILM . . .	241	51,50	178	41,77	329	22,59	269	20,33	2	1
UIL-UILM . . .	110	23,50	148	34,75	—	—	142	10,73	1	1

FONDERIA

COMMESSE

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

— Due eliche a quattro pale di bronzo al manganese, del peso di 26 tonn. ciascuna, per i «Cantieri Navali Riuniti» di Genova.

— Lingottiere di ghisa ematite di tipo vario per la «FIAT» (Sezione Ferriere) di Torino.

— Getti vari di ghisa meccanica per costruzioni automobilistiche per l'«Alfa Romeo» di Milano.

— Getti di bronzo B. 14 per la «Cornigliano» di Genova.

— Camicie, boccole e barrotti di bronzo per l'«Ansaldo-Fossati» di Genova Sestri.

— Due eliche a quattro pa-

le (una di ghisa e una di bronzo), del peso di circa 10 tonn. ciascuna, per i «Cantieri del Mediterraneo» di Genova.

— Settori di ghisa amagnetica per l'«Ansaldo S. Giorgio» di Genova.

— Dette forniture ed altre di minore entità comportano circa 135.000 ore lavorative.

CONSEGNE

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

Due eliche di bronzo al manganese a quattro pale (una del peso di 22 tonn. e del diametro di 6300 mm. per la motonave «Angela Fassio» e l'altra del peso di 12 tonn. e del diametro di 5400 mm. per la motonave «Gripsholm») al

PANORAMA AZIENDALE

MECCANICO

CONSEGNE

Il materiale più importante spedito dal 23 settembre al 6 ottobre e il seguente:

Al nostro Stabilimento CMI: tre caldaie per locomotive indiane complete di tutti i particolari. - Al nostro Cantiere di Muggiano: tre gruppi Diesel cinamo da 125 kW con motori industriali Ansaldo tipo Q. 265/4 della potenza di 200 HP ciascuno destinati alla motonave « Carlo Canepa » in allestimento. - Al nostro Cantiere di Livorno: due gruppi Diesel alternatore costituiti da motori Ansaldo Maybach tipo M.D. 160 della potenza di 130 HP accoppiati ad alternatori trifasi da 100 kVA, destinati all'A. S. « Almirante Garcia » in allestimento per conto della Marina Militare Venezuelana; due caldaie principali complete di surriscaldatore e attacchi interni ed esterni, materiale coibente per caldaie, mattoni refrattari, due riscaldatori acqua alimento e valvole di sicurezza destinate all'A. S. indonesiano « Iman Bondjol »; mattoni refrattari, due riscaldatori acqua alimento e valvole di sicurezza all'A. S. indonesiano « Surapati »; due pompe circolazione, turbine a vapore per turboalternatore da 500 kVA, alternatori per dette, tele salva motori ed eiettori « SCAM » destinati all'A. S. « Centauro » della Marina Militare Italiana. - Al nostro Cantiere di Sestri: un albero port'elica, tre alberi intermedi e una caldaia Ansaldo-Clarkson destinata alla motonave « Carmela Fassio »; supporti autolubrificanti e tubo astuccio per linea d'asse destinati ad una motonave gemella della precedente. - Alla « Iva »: Ali Forni e Acciaierie d'Italia di Piombino: telaio per elettroventilatore, tubi collettori alimento schermi, complesso materiali per diaframmi, sospensioni ed altri particolari per gli schermi. - Ai « Cantieri Navali di Taranto »: tubi di acciaio, guarnimenti esterni caldaia, impianto bruciatori nafta con rispetti, due apparecchiature di analisi dei gas combustibili, due riscaldatori elettrici per nafta destinati all'A. S. « Castore » in costruzione per conto della Marina Militare Italiana. - Alle « Nuove Reggiane » di Reggio Emilia: cinque volani completi di albero anteriore e posteriore (giunti al Mec per il bilanciamento dinamico). - Al « Tecnomasio Brown Boveri » di Vado Ligure: tre intelaiaiture per carrelli locomotori E 636 (giunte al Mec per la ricottura). - Al Cantiere Navale « Vito Pansini » di Molfetta: un motore marino Diesel Ansaldo tipo Q. 2131/4 sovralimentato, della potenza di 165 HP a 390 giri al 1', completo di tutti i particolari, destinato al motopeschereccio « Saratoga » in costruzione per conto del sig. Salvatore Farinato di Molfetta.

Il peso del materiale sopraelencato e di altro materiale di minore entità spedito è, in complesso, di 614 tonnellate.



Il trasporto alla banchina d'imbarco del condensatore per la turbina da 30.000 kW in costruzione per la STES di Palermo

MUGGIANO

ATTO DI CORAGGIO

La sera di venerdì 5 ottobre si scatenò in mare un fortunale. Verso le ore 21, la coda ciclonica si infilava nel golfo di La Spezia, e per buona parte della notte metteva a soqquadro le installazioni del porto, strappava le barche agli ormeggi e anche le navi ormeggiate al largo passarono un brutto quarto d'ora. Al cantiere di Muggiano una squadra notturna di verniciatori lavorava nei doppi fondi della M/n. « Canepa » che è ormeggiata nella darsena del Cantiere. « La nave rullava fortemente — racconta uno degli operai che fu tra i primi a salire in coperta per vedere cosa diavolo stava succedendo. — Fui investito da raffiche di pioggia gelata, e a malapena riuscii a portarmi verso la murata di prua, appena in tempo per capire che, dopo un ultimo strattone, sotto una raffica più rabbiosa del vento che flava a 160 all'ora, la nave, spezzata gli ormeggi, stava andando per i fatti suoi ». Un momento drammatico, se pensiamo ai disastri incalcolabili che può arrecare una nave senza controllo, trascinata via in balia delle acque dentro un porto disseminato di ostacoli di ogni genere. In un attimo l'operaio diede l'allarme ai compagni sottocoperta. Frattanto, da terra, gli altri che non potevano salire a bordo a prestare manforte, essendo la nave soltanto trattenuta dal cavo di poppa e distante da terra quasi una decina di metri, seguivano le fasi del dramma, cercando di stabilire un contatto con il gruppetto di uomini rimasto a bordo. Era

presente anche il Direttore del Cantiere ing. Bruno Palenzona, prontamente accorso in Cantiere, e rimasto a dirigere, insieme al capo reparto Mario Gobetti, le operazioni svolte nel corso della drammatica notte. Fu un lavoro duro e sibrante complicato dall'alternarsi delle raffiche che distruggevano in un baleno un allacciamento di sagole che era costato grandi sforzi e fu così per ore ed ore, senza un attimo di sosta, instancabilmente. La lotta per il recupero della nave si concludeva alle 2 del mattino. Il gruppetto di uomini scendeva a terra, fradicio di pioggia e stremato dalla fatica. Ad ognuno di essi il Direttore del Cantiere, in silenzio, stringeva la mano, commosso. Ecco i loro nomi: C. S. Olmi; operai Urbani, Guidotti, Baldassari, Viaggi, Grassi, Colli, Pedroni, Carpanese, Nespolo, Torri, Natalini, Morelli, Ferretti, Angelinelli, Pensa, Musso, Micheli, Genacchi e Cantoni. Abbiamo domandato al Capo Mario Gobetti, che è stato recentemente promosso a Capo Reparto, che cosa chiederebbe per i suoi uomini se gli fosse messo a disposizione un premio: « Niente di più di quello che ci ha offerto spontaneamente il nostro Direttore, vino e sigarette, e forse un'altra cosa », e si è passato una mano sul viso serio. Poi, dietro nostra insistenza, ci ha spiegato che cosa richiederebbe. Una cosa che sta a cuore a lui e al reparto che dirige. Si tratta di questo. Una piccola macchina a spruzzo, tipo Jap, per potere irrorare tutte le parti arripionate.

Franco Guadagnini

nostro stabilimento Meccanico; 323 tonn. di getti di ghisa e bronzo per costruzioni varie ai nostri stabilimenti Meccanico, Cantiere di Sestri, Costruzioni Meccaniche e Impianti Industriali, Cantiere di Livorno e Cantiere di Muggiano; 7 tonn. di getti di ghisa e bronzo all'« Ansaldo S. Giorgio », alla « Ansaldo Fossati » e al « Delta » di Genova; 214 tonn. di lingottiere di ghisa di tipo va-

rio alla « Siac » e alla « Cornigliano » di Genova e alla « FIAT » di Torino; 40 tonn. di ceppi e soole di ghisa alla « Compagnia Internazionale delle Carrozze con Letti » e alle « FF.SS. »; 58 tonn. di getti di ghisa e bronzo a clienti di ghisa e bronzo a clienti di ghisa meccanica per costruzioni automobilistiche all'« Alfa Romeo » di Milano; 8 tonn. di eliche a clienti vari.

CANTIERE

Nuova unità radiografica



Recentemente il laboratorio RAD del Cantiere di Sestri è stato dotato di una nuova unità radiografica « Gilardoni MT 200/6 ». Questa nuova apparecchiatura, che si aggiunge alla « Gilardoni MT 200/8 » già in dotazione, viene a potenziare e ad intensificare il controllo radiografico delle saldature sullo scafo. L'esame ai raggi X dei giunti saldati viene fatto in accordo con quanto richiesto dai Registri di Classificazione e riguarda circa il 50 % delle giunzioni di forza delle strutture degli scafi, come fasciame esterno, cielo del doppio fondo, ponti resistenti.

La nuova unità, di recente modello, consta di monoblocco generatore e di cofano di controllo e di comando. Consente una regolazione continua della tensione di lavoro da 60 kV ad una prestazione massima di 200 kV e, in produzione corrente e con normali tempi di posa, si possono radiografare spessori di 60 mm. Rispetto al vecchio modello, oltre ad una regolazione più fine, la nuova apparecchiatura risulta meno ingombrante e meno pesante: il suo trasporto a bordo è pertanto più rapido e il suo opportuno posizionamento sul giunto da esaminare risulta più facile.

RISULTATI DELLE ELEZIONI per la Commissione Interna del CAN

L'11, il 12 e il 13 ottobre si sono svolte, presso il Cantiere di Sestri, le operazioni di voto per l'elezione della Commissione Interna. Nella tabella che segue diamo i risultati dello scrutinio, comparati con quelli del 1955.

	IMPIEGATI				OPERAI				ELETTI	
	1955		1956		1955		1956		Impieg.	Operai
	n.°	%	n.°	%	n.°	%	n.°	%	1955	1956
Iscritti . . .	764	—	760	—	4201	—	4250	—		
Votanti . . .	745	97,50	689	90,66	4042	96,22	4000	94,12		
Schede bianche . . .	22	2,96	39	5,66	121	3,00	132	3,20		
Schede nulle . . .	14	1,88	10	1,45	82	2,02	82	2,05		
Voti validi . . .	709	95,16	640	92,89	3839	94,98	3786	94,65		
VOTI DI LISTA										
CGIL-FIOM . . .	224	31,59	204	31,88	3051	79,47	2949	77,90	1	7
CISL-FILM . . .	363	51,21	281	43,90	654	17,04	616	16,27	1	2
UIL-UILM . . .	122	17,20	155	24,22	134	3,49	221	5,83	—	1

L'autunno fa cadere le prime foglie gialle sui serpeggianti viali del Valentino: i colori si fanno più tenui, più velato il verde dei prati, tutto somiglia alla pittura divisionista che qui si è ispirata. Il cammino del Po sembra più lento, e più triste suona lo scalpiccio sulla ghiaia.

Come devono essere dolci le favole antiche sussurrate all'orecchio dagli innamorati, e come confortante il tepore delle caldarroste affondate nella tasca del soprabito!

Ma in questi giorni non ci sono innamorati, nè caldarroste: anche i grilli se ne sono andati lontano, come le farfalle, turbati e spaventati dall'intruso. Il silenzio del parco è rotto.

L'intruso si chiama « Sesto Salone Internazionale della Tecnica », e non contento di accamparsi sotto l'ampia e audace volta del Salone dell'auto, ha straripato all'esterno invadendo il verde dei prati e dei giardini, popolando di sé tutto il paesaggio fin quasi alla sponda del fiume.

Ma sollevato il velo di questi sentimenti gozzaniani e guardate le cose più da vicino, ecco che l'intruso ci appare quale veramente è, un gigante dalle cento braccia che può anche stupire e spaventare, spesso rumoroso e invadente, ma che resta inerte ed inutile senza la presenza dell'uomo. Ha bisogno di noi, al nostro contatto si ravviva e si accende, per rispondere obbedientemente alle nostre esigenze, per servirci con fedeltà: insomma, il gigante buono.

Anzi, per la precisione cronistica, tutta una serie di giganti buoni, raggruppati nei diversi settori della mostra, che sono: il Terzo Salone Europeo delle materie plastiche,



Macchine in vet

la Sedicesima Mostra Internazionale della Meccanica, l'Ottava Mostra Internazionale della Meccanica Agraria, l'Ot-

tava Esposizione Internazionale della Tecnica Cinematografica, Fotografica e Ottica, la Prima Mostra Concorso Na-

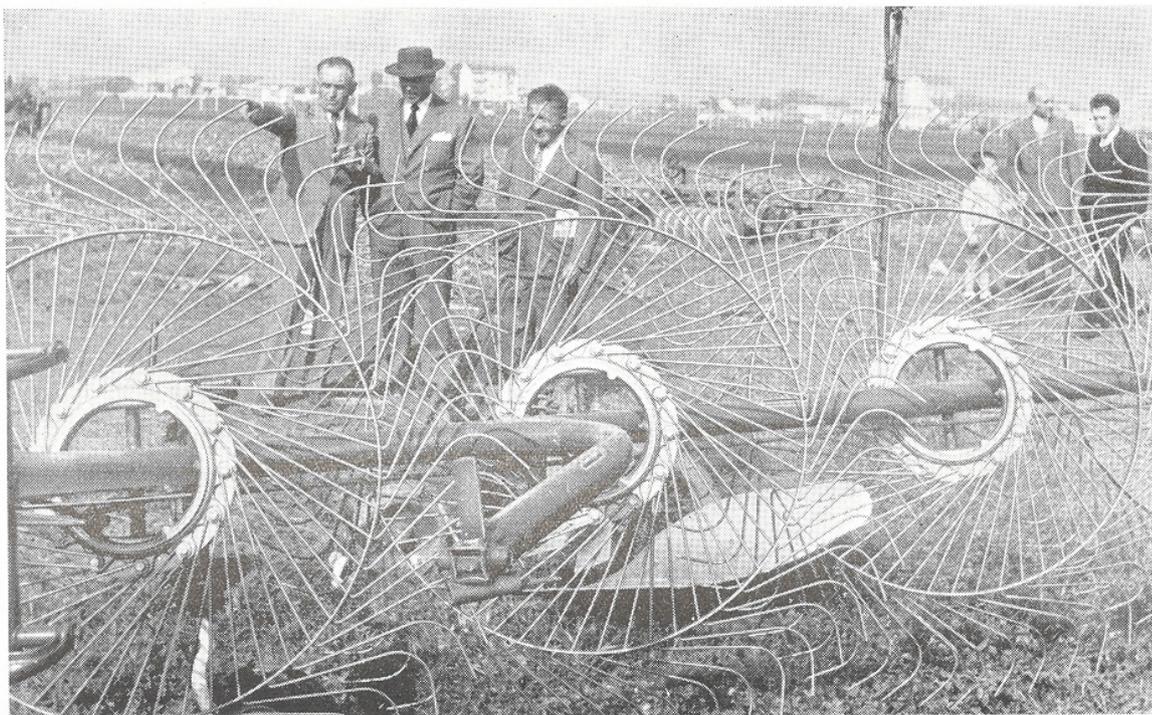
zionale delle Invenzioni.

Nell'ampia navata della meccanica inondata di luce, con le gallerie laterali superiori, so-

no allineate in lunghe corsie centinaia di macchine in funzione, che ci mostrano le strabilianti cose che hanno imparato a fare.

Dietro le macchine, vigilano e controllano gli operai ed i tecnici: al Salone, quest'anno, è di moda il « blu tuta ».

Torni, fresatrici, alesatrici, rettificatrici, piallatrici sono ovunque al lavoro, e col loro ritmico respiro tengono veramente la battuta al nostro tempo: ci sono macchine utensili « a copiare » capaci di riprodurre con perfezione assoluta, in una quantità indeterminata di esemplari, qualunque pezzo loro presentato per modello. Ci sono macchine che eseguono contemporaneamente sul pezzo tre o quattro lavorazioni diverse, con un autocontrollo che scarta i pezzi eventualmente difettosi. Anzi, certe industrie automobilistiche presentano macchine che da sole compiono l'intero ciclo di lavorazione sul blocco-motore, sui pistoni e sulla scatola del cambio. Quegli avvolgimenti elettrici complicati e precisi, come ad esempio il motorino d'avviamento, che solo pochi anni fa richiedeva l'attento lavoro di mano



Suggestive forme geometriche di macchine agricole

calcolatrici: dove c'erano cento, duecento donne per controllare le macchine, oggi bastano due persone per controllare la macchina che controlla le calcolatrici. Una macchina che « comanda » alle calcolatrici tutte le operazioni possibili e scarta da sola quelle che non hanno saputo rispondere esattamente. Chiaro?

Appare anche chiaro che problemi umani, sociali e filosofici si aprono davanti a noi, come sempre quando una società è in presenza di problemi nuovi e altamente rivoluzionari: ma non c'è alcuna ragione di spaventarsi. Tutto dipende dalla risposta che sapremo dare alla terribile domanda che da soli ci siamo posti, come giustamente osserva Norbert Wiener.

Il reparto della plastica apre una finestra su un mondo affascinante ed inaspettato: tutti i materiali tradizionali che siamo abituati a guardare come indispensabili almeno nelle applicazioni domestiche più dirette, sembrano giunti davvero alla vigilia della fine. La plastica li sostituisce tutti; comodamente, razionalmente, elegantemente. Rivestimenti di pareti e di mobili, con colori vivacissimi, con fedeli riproduzioni di stampe e quadri; suppellettili di cucina, persino secchi, recipienti vari, bacinelle.

La « Transferpresa idroblock », una produzione italiana che segna un primato europeo, con un sol colpo e in sol pezzo stampa fino a diecimila centimetri quadrati di superficie, con l'iniezione di circa ottomila grammi di materia. Ciò significa che vi « scodella » sotto gli occhi, in poco più di un minuto, un grosso mastello da cento litri.

Anche quello del lattoniere sarà ormai tra poco un mestiere defunto.

Ma torniamo alla plastica: che cosa devo aggiungere, quando vi avrò detto che una ditta sta già apprestandosi a narrarci una « favola di Natale in polietilene » presentando appunto in tale materia il tradizionale « albero » cui appendere le candeline e i doni?

Del resto, già tutto il reparto è una serra colma di fiori di plastica, bellissimi nei loro colori perfettamente naturali o volutamente vivaci. Mi sono chinato a toccarli per constatare se non fossero veri, ma senza risposta mi è rimasta la domanda del poeta: « chi metterà nella rosa il suo profumo? ».

Il padiglione delle macchine agricole conferma che anche sui campi è giunta la rivoluzione, che ormai il poeta deve voltare le pagine delle bucoliche e mutare i suoi inni alla « rustica pace », per dedicare ai suoi mecenati altri poemi, dove il canto delle cicale sarà soffocato dal ruggire dei « Die-

sel », e il contadino sarà ormai un tecnico.

Non c'è operazione e fatica, quella dura fatica da condanna biblica, che la macchina non possa fare per noi, sui campi e nelle fattorie: seminare, concimare, arare, trebbiare, fare i covoni, imballare la paglia, tagliare l'erba.

Sono allineati a centinaia, con forme ora tozze ora snelle, in colori vivaci e bellissimi, i trattori e le macchine di ogni tipo, e fanno davvero uno spettacolo bello a vedersi. Permettete che adoperi ancora le metafore, che secondo me non è vero che siano invecchiate: ci sono macchine grosse e corpulente, come laboriosi elefanti indiani, capaci di disboscare, sbancare calanchi, donare all'uomo nuove terre da lavorare; ci sono macchine medie, servizievoli come buoi maremmani, e piccole macchine, docili come asinelli, pronte ad ogni lavoro nella piccola azienda familiare.

Ho visto una macchina che miete e fa i covoni disponendoli in bell'allineamento, una altra taglia l'erba e la raccoglie, un'altra ancora, con sei ruote esili di cavalletta, che fanno pensare a una macchina

di Munari, rivolta il fieno e l'erba tagliata.

Questa la Fiera della Tecnica, così come io l'ho vista, e come la vedono ogni giorno cinque-seimila persone. L'indomani, sono andato a visitare il Museo Egizio, dove ho incontrato dieci persone.

Non mi è stato difficile continuare di fronte agli imponenti faraoni e alle impassibili statue dalla testa leonina il soliloquio cominciato nelle corsie della Fiera. Quello strano pantheon fu creato quattromila anni fa da un popolo che viveva su una nuda terra lungo il corso di un fiume e sotto il sole che faceva crescere le messi. Le divinità sono spesso, se non sempre, ispirate a queste forze naturali, per la loro funzione a favore dell'agricoltura. Ci sono faraoni ricordati nei secoli per le loro opere idriche: che cosa avrebbero fatto se avessero avuto le pompe idrovore, l'irrigazione a pioggia, i trattori col bulldozer?

Ho visto un papiro con l'uomo all'aratro, trainato da due buoi. Al salone agricolo avevo visto un aratro trivomere che « rivoltava » profondamente la

terra, facendo una media di dieci chilometri all'ora.

Qui mi sono ricordato della facile ironia di Huxley di fronte al suo mondo del futuro. Non si tratta di dire che allora « tutti saranno felici »: questo è un problema di filosofia che le macchine da sole non potranno mai risolvere. Si tratta solo di sapere quale era la popolazione allora e qual'è adesso: se non ci fossero le macchine ci mangeremmo vivi.

Dunque, il mondo del futuro è già cominciato? Il VI° Salone della Tecnica sembrerebbe rispondere di sì.

Esso ci avverte, per dirla con Nicola Berdiajev, che anche le utopie sono realizzabili, che la vita marcia verso le utopie.

Ma noi perchè dovremmo aver paura della loro realizzazione definitiva?

L'umanità ha inseguito vanamente per secoli (fossero le audacie di Icaro o i disegni di Leonardo) tante utopie, che oggi la tecnica sta per realizzare. Non ci resta che applaudirla, come un nuovo Prometeo che promette di rapire per noi altre scintille agli dei.

Lucio Bozzano

rina

d'opera altamente specializzata, oggi sono eseguiti interamente dalle macchine.

L'automazione, che solo due anni fa non aveva ancora trovato in Italia neppure la sua definitiva traduzione lessicale, è ormai presente quasi ovunque: evidentemente siamo già penetrati a fondo nella seconda rivoluzione industriale.

Neppure Butler nel suo « Erewon » aveva osato sognare macchine che riprodussero se stesse: che non ci siamo ancora, ma si capisce che ci stiamo avvicinando a larghi passi. Andate a vedere cosa può fare l'automazione elettronica, col contatore d'impulsi e regolatore a tempo Decatron.

Per quanto riguarda la vita di ufficio va segnalata una « contabile superautomatica » capace di tenere la contabilità generale compilando situazioni di bilancio, distinte di effetti, caricando e scaricando il portafoglio bancario con simultanea compilazione di avvisi di scadenza, ecc. Il ragioniere di domani sarà dunque anch'egli uno specializzato macchinista?

Andate a vedere cos'è oggi la sala collaudo di una grande fabbrica italiana di macchine



Lo stand dell'Ansaldo al Salone della Tecnica

LE GITE DE "L'ANSALDINO"

640 livornesi a Roma



Qui sèmo tutti lazziali! ». Così, con una frase che non ammette discussioni, Franco Perucci, biondo lambrettista, accompagnato da Mario Fossati, bruno automobilista, accoglie il treno speciale che, partito poche ore prima da Livorno, porta i dipendenti del Cantiere del « sor Luigi » a Roma. Funzionari questi due del nostro Ufficio della Capitale, non sono i soli ad attendere i 641 partecipanti alla gita: chè, notevole particolare, sul primo marciapiede della Stazione Ostiense, sono a salutarli il direttore ed il dirigente dell'Ufficio Ansaldo di Roma: i comandanti Della Vedova e Ventura, sorridenti e felici di averci ospiti. Prima di dar ordine agli appunti che ora ho sotto gli occhi, vorrei — a nome degli organizzatori e di tutti i partecipanti — ringraziarli di cuore. Ringraziarli per il costante, validissimo aiuto prestato nella parte organizzativa ed esecutiva della gita, per essere venuti a salutarci, per averci accolto tanto cordialmente, per tutto insomma. E siccome non trovo le parole adatte, me la caverò romanesco con un bislabo: « grazie! ».

E devo ancora premettere che non racconterò tutto, ma quello che sono riuscito a vedere anch'io: dei particolari, che complessivamente, forse, e con l'aiuto delle fotografie, riusciranno a far ricordare qualche momento della gita.

Dunque, amici lettori, avevo lasciato i livornesi alla stazione. Vado subito a riprenderli con ben 16 pullman da gran turismo, i quali, ben lungi dal correre subito alle rispettive pensioni, si incolonnano avviandosi al centro del-

la città, per un primo contatto non certo con i monumenti (a questo — dicevano — ci penserò domani « l'Ansaldo ») ma con una Roma modernissima, piena di fontane incandescenti, di strade illuminate e zeppe di automobili: Roma, a vederla come la vedo io, di sera è una gran lampada fluorescente.

Dipoi, in Piazza dell'Esedra, la colonna si scinde, ogni pullman va per... i fatti suoi e tutti si recano verso la propria sistemazione. Meno di un'ora dopo, però, tutti sono fuori, per quanto ci fossimo sgolati a raccomandare loro di andare a letto presto, di non andare a gironzolare. Evidentemente i capi-comitiva su certi argomenti non godono di alcuna autorità. Del resto Roma è troppo interessante, per preferirle il letto!

E « 'ndove » sono andati alla sera? E cosa ne so io? Veramente lo so che sono andati a Tivoli (sì, pure a Tivoli, 25 chilometri da Roma) e al Pincio, e alla Fontana di Trevi e ai Parioli e a Via Veneto e a Trastevere, ma non lo posso dire, non posso fare nomi. Fin da piccolo mi hanno insegnato che gli amici vanno trattati bene; e io sono troppo amico di tutti per dire la verità. E « 'ndove » erano invece gli organizzatori? Provate ad immaginarlo. Attaccati al telefono per comunicarsi le ultime novità e le eventuali manchevolezze della organizzazione (c'era stato qualcuno che inopinatamente aveva fatto delle variazioni sui biglietti di viaggio, quasi a divertirsi alle spalle del malcapitato collega...), perdevano invano il loro tempo. Maggiolo telefona a Stradella, Merlano a Dazzi, Farulli a Loscalzo (sarebbe

il sottoscritto), Baronetto a Vaiani, e tutti a Pollastro (o viceversa), nessuno riusciva a avere la comunicazione. Che cos'era successo? Una cosa, diciamo così, simpaticissima: due giorni prima erano mutati i numeri telefonici. A ripensarci, la cosa può anche suscitare il riso, ma in quel momento aveva, ve lo assicuro, ben altro aspetto.

Il mio dovere di cronista mi conduce ora in Trastevere per una scrupolosa ispezione. E lì, com'era prevedibile, in una famosissima antica trattoria, trovo un folto gruppo di ansaldini che, allietati da una orchestra in costume secentesco gustano un fresco e frizzante vino dei Castelli. Non posso far nomi, dicevo; e allora, tralasciando il vino, la notte ed il Tevere, passo velocissimamente a parlarvi del giorno seguente, domenica 7 ottobre, quando svegliati con estrema energia, i signori giganti, freschi, riposati (riposati! ma se non hanno dormito nemmeno cinque ore!) si sono ritrovati tutti o quasi al Foro Italico prima delle nove.

« E' un fresco e radioso mattino, sembra primavera eppure non ci sono le rondini, ma invece due fotografi, i ragazzi della Lazio che si allenano e lo Stadio dei Centomila che — prima di chiudere i battenti per la partita pomeridiana —

Sopra: i giganti salgono al Campidoglio. Sotto: a Castel Sant'Angelo



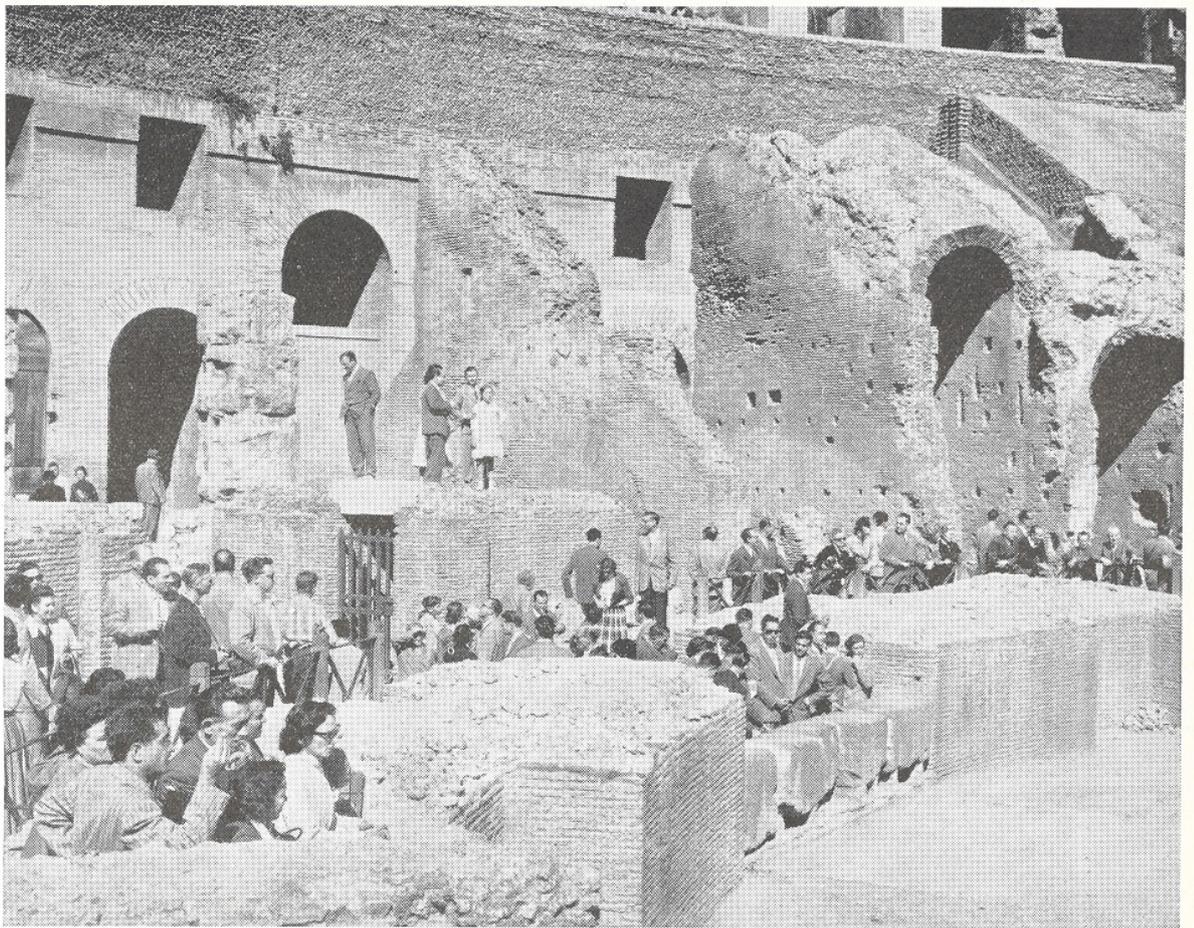
si compiace farsi ammirare dai livornesi i quali, un giorno o l'altro, torneranno in Serie A; e noi speriamo presto, così li battiamo 3 a 0». Questo annotano proditoriamente Fossati e Perucci sul mio taccuino e tocca ora ai livornesi smentirli. Io passo a parlarvi della tappa ulteriore, il Castel S. Angelo, ancora chiuso al nostro arrivo. Un paio di colpi ben assestati e il guardiano, tenuto conto che — in fondo — l'ingresso è gratis, apre all'attenzione dei mattinieri turisti quella bella opera, dove pure ci sono (guardacaso) due carri armati costruiti dall'Ansaldo (ma sta dappertutto l'Ansaldo!), dove c'è un angolo tutto verde, dove c'è una terrazza da cui si ammira il Tevere e si scrivono le cartoline illustrate, perchè adesso si vendono anche queste nel castello. E non aspettatevi che mi dilunghi a parlarvi di questo «vetusto, nobile esempio ecc.» di tante illustri cose, in quanto, avendole studiate tempo fa a scuola, non le ricordo più.

Mentre ricordo perfettamente che, all'Altare della Patria, terza tappa, due litigavano per inezie. E siccome queste sono cose che non si dovrebbero dire, vi dirò invece che — data la vastità del complesso monumentale — molti si sono attardati e i pullman sono ripartiti in ritardo verso il Colosseo, che, praticamente, è una costruzione di forma ovale tutta buchi. E dove non ci sono i buchi ci sono dei fossi, regolarmente coperti ai tempi in cui funzionava da terreno di gioco. Per le partite Roma-Lazio? Macchè! Era un'arena, dove i gladiatori si mangiavano i leoni. O viceversa. Non ricordo bene perchè Fossati e Perucci sono poco chiari nelle spiegazioni (la ragione non ve la posso dire).

E quindi andiamo a mangiare. Ed era ora. E dopo pranzo beviamo il caffè, perchè ci vuole e fa bene. Quindi la sgradita sorpresa: la Basilica di S. Pietro, a causa del solenne rito che vi si sta svolgendo, è chiusa al pubblico! Che si fa, che non si fa? Tenuto conto che in Piazza S. Pietro piove, Pollastro prende una decisione eroica: lascia liberi i capi-comitiva di condurre i gitanti affidati alle loro cure dove meglio credono, con l'obbligo tassativo di ritornare in tempo, con i gitanti ovviamente, alla stazione. E qui praticamente termina il mio sudato compito perchè, come facilmente potrete immaginare, il giro di un pullman può non essere stato quello di un altro. E farei torto agli esclusi, per l'evidente ragione che tutti, in tempi e modi diversi, hanno visitato, con un giro rapido ma completo, tutta la città «der cuppolone», compreso «er cuppolone» che — alla fin fine — viene anche lui aperto al pubblico.

E arriva pure per i livornesi l'ora sottilmente romantica, velatamente malinconica del tramonto: no, del ritorno. Arrivederci, Roma! Sì, arrivederci, come ti dicemmo sulla piazzetta di Trevi ieri sera. Il motivo più conosciuto e — credo di non sbagliare — più amato da mezza Europa, diventa un coro possente, mentre il convoglio s'avvia. Arrivederci... arrivederci, Roma.

Emiddio Loscalzo



La comitiva visita il Colosseo

VISITE AL PORTO

Domenica 7 ottobre ha avuto inizio una nuova serie nel ciclo delle manifestazioni promosse dal nostro giornale: le visite dei dipendenti e dei loro familiari al Porto di Genova, che continueranno, sempre di domenica, fino al 23 ottobre.

Hanno aperto la serie gli ansaldini dello Stabilimento Meccanico, giunti davanti alla Stazione Marittima assai per tempo, sotto lo sguardo compiaciuto del nostro solerte corrispon-

dente Rovegno e la «paterna» protezione del sig. Lucchesi, incaricato di sorvegliare in special modo i bambini e di facilitare le operazioni di imbarco e sbarco, dato che il potente rimorchiatore messo a nostra disposizione per il giro del Porto ci avrebbe costretto a qualche lieve «esercizio atletico».

Ma vediamo come sono andate le cose. Alle 10,15 i duecento ansaldini sono calati sull'«Iberia». Con noi si è imbarcato pure il co-

mandante Silvestri del Consorzio del Porto, il quale ci ha illustrato via via, con specifica competenza e squisita cortesia, la funzione e l'importanza dei vari impianti portuali, le ultime vicende del grande emporio genovese, l'entità delle attrezzature e ogni altro particolare che potesse essere utile e interessante per i gitanti.

Partiti dalla testata di Ponte dei Mille ci siamo diretti verso levante, passando davanti ai Silos gra-

nari, al Ponte Parodi, alla Darsena Municipale, al Molo Vecchio (magazzini per il cotone), alle Calate Gadda e Boccardo (riparazioni navali) e al Molo Giano. Qui ci siamo fermati per vedere i grandi bacini di carenaggio e una delle due centrali dove sono le elettropompe per lo svuotamento dei bacini.

Proseguendo abbiamo raggiunto il Porticciolo Duca degli Abruzzi (imbarcazioni da diporto) e l'imboccatura di levante del Porto; quindi ci siamo diretti verso ponente: Calata Canzio (depositi olii minerali), Bacino della Lanterna (sbarco dei carboni e altri minerali alla rinfusa), Ponti Etiopia, Eritrea, Somalia, Libia e Canepa, fino al Molo Ronco. Durante il ritorno il comandante Silvestri ci ha dato interessanti informazioni sui lavori di riparazione dei danni subiti dal Porto per l'uragano del febbraio dell'anno scorso e cenni storici sulla Lanterna.

Questa, in sintesi, la nostra breve avventura portuale, che si è ripetuta domenica 14 con i dipendenti del Cantiere di Sestri accompagnati dal sig. Merlano. Ma le parole sono insufficienti, come sempre, a descrivere le sensazioni provate di fronte a tante cose grandiose e sconosciute fino a ieri. Tanto più, poi, che sono nel cuore della nostra città, e molti di noi non lo sapevano.

D. J.





La 1ª mostra filatelica provinciale dei CRAL

Ricordiamo agli iscritti all'E.N.A.L. in data non posteriore al 10 ottobre c. m. appartenenti ai C.R.A.L. della Provincia di Genova, al C.R.A.L. Ansaldo del Cantiere di Muggiano (La Spezia) e al C.R.A.L. Ansaldo del Cantiere di Livorno, che nel prossimo mese di novembre (come già ampiamente pubblicato su queste colonne il 15 settembre) avrà luogo la «Prima mostra filatelica provinciale dei C.R.A.L.». La mostra avverrà con il patrocinio de «l'Ansaldo» e sarà dotata di ricchi premi.

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

SEZIONE BOCCIOFILA

Assemblea dei soci

Il 27 ottobre, nei locali della Sede sociale (Bocciodromo Ansaldo di Villa Maria) a Genova-Sestri, avrà luogo l'annuale assemblea ordinaria dei soci.

L'assemblea è fissata per le ore 20,30 in 1.a convocazione, e per le ore 21 in 2.a convocazione, qualunque sia il numero dei soci presenti.

L'ordine del giorno dei lavori sarà il seguente: 1°) Nomina Presidente e Segretario dell'assemblea; 2°) Relazione tecnica e finanziaria; 3°) Nomina del Comitato elettorale per il nuovo consiglio direttivo; 4°) Varie.

Al termine dei lavori avrà luogo un brindisi in onore dei giocatori primi classificati nelle competizioni federali dell'anno sportivo 1956.

SEZIONE CACCIA

Domenica 14 ottobre ha avuto luogo la prima partita di caccia al Givo del Sassello. I partecipanti sono partiti da piazza Verdi alle 3,45, su di un torpedone che ha effettuato fermate a Sampierdarena, Cornigliano, Sestri Ponente, Mulledo, Pegli, Pra, Voltri. Il ritorno ha avuto luogo alle ore 17.

Il 21 ottobre la gita sarà ripetuta con lo stesso programma e con la stessa quota di partecipazione, cioè lire 400.

La terza partita sarà effettuata domenica 11 novembre in Lomellina, con partenza alle ore 3,45 da Genova Brignole. Le fermate del torpedone saranno a Sampierdarena, Certosa, Rivarolo, Teglia, Bolzaneto. Ritorno alle ore 17.

Le prenotazioni si ricevono presso i delegati di stabilimento e alla sede di via Achille Stennio a Sampierdarena e saranno chiuse alle ore 18 del giovedì che precede la domenica per cui si effettua la prenotazione.



LIONELLA TIXI (Can): «Verso il Cevedale». (foto partecipante al nostro concorso).

ALBUM DI FAMIGLIA

Il «guaritore» Mario Cioli

Mario Cioli è un uomo di mezza età e di aspetto giovanile, dal torso robusto e dallo sguardo fermo.

Dal 1946 è addetto all'infermeria dell'Ansaldo Coke. Ma la sensazione di avere qualcosa da trasmettere agli altri, qualcosa al di fuori del proprio lavoro, come una «carica» psichica che urgesse dentro, il nostro Cioli l'aveva avuta da tempo.

Una inquietudine interiore che doveva passare attraverso le mani, queste nostre sensibilissime antenne: da giovane ecologo violinista.

Poi l'esperienza militare (fece il corso infermieri all'ospedale militare di Livorno e fu quindi aiutante di sanità al locale ospedale Giosuè Carducci) lo convinse, di poter «comunicare» attraverso le mani un influsso terapeutico sostanzialmente positivo.

Nel 1950 divenne radioestesista; si accorse che il pendolo nelle sue mani rispondeva perfettamente, ma ben presto si



per le specializzazioni radiotecniche, elettrotecniche, etc.

La perizia afferma, infatti, sulla base delle varie prove scientifiche eseguite, che «dopo le prove radiostatiche, radioelettriche e radiocinetiche si può dedurre che il soggetto possiede un proprio potere radiante e che tale potere può in alcuni casi essere trasmesso a sua volontà e essere captato».

Naturalmente, abbiamo parlato anche del «Mago di Napoli» e di altri, ma il Cioli chiarisce che a lui non interessano quei campi più spiccatamente «magici» come la preveggenza, l'influenza sulla condotta di terzi etc. A lui interessa soltanto la «guarigione», un fatto umano nel quale egli mette una «pietas» tutta latina.

Poi abbiamo parlato dell'Oriente, della metempsicosi, e anche del fiume Gange...

l. b.

CINESELEZIONE

Il tetto

Vittorio De Sica, con questo film, è tornato al neo-realismo più puro, quello di «Ladri di biciclette».

Si tratta questa volta dell'angoscioso problema della casa, che una giovane coppia (lui un aiutante muratore, lei una domestica) risolvono come possono, cioè con una notturna costruzione nella zona delle «baracche» alla periferia di Roma.

Problema sociale preso per la «tangente», e svolto attraverso la commovente e semplice vicenda di due «persone della strada», che parlano e agiscono come persone «vere» nelle vere situazioni della loro quotidiana realtà, secondo una poetica cara a Zavattini, autore del sog-

getto e della sceneggiatura.

De Sica, che ha scelto per il film due giovani non professionisti, ha avuto la mano felice, poiché Gabriella Pallotta e Giorgio Listuzzi ci hanno dato una interpretazione magnifica e commovente.

Un film di altissimo livello, dunque, che ci ripara di tante delusioni dovute a «produzioni-colosso» interpretate da costosissime dive.

La cassetta, così come ci appare nell'ultima inquadratura del film, viene trasfigurata in un simbolo poetico e non comprendiamo proprio come certi giornali genovesi abbiano potuto ironizzare definendo la trama del film come «una storia dove si costruisce una casa più presto che col piano Fanfani».

IL PORTOGHESE

convince che il pendolo radioestesistico non era che un intermediario, un «trasmettitore» del fluido che stava nelle sue mani, e solo nelle mani.

Quindi abbandonato il «pendolo» il nostro Cioli si diede (sempre con degli amici, con dei conoscenti, al di fuori di ogni lucro) agli interventi con la semplice applicazione delle mani. Insomma l'antica «imposizione delle mani» che consentirebbe di trasmettere un certo potere radiante alle parti malate, non disgiunto da una certa carica «psichica».

Non si creda che un «guaritore» sia nel mondo moderno un isolato: esiste infatti, con sede in Roma, un Centro Internazionale Guaritori, al quale il nostro Cioli è regolarmente iscritto. Che il Cioli possieda un potere radiante, è provato da una perizia extragiudiziaria (n. 792, giurata davanti al Pretore di Roma) rilasciata dal dott. Petrosellini, Accademico e Consulente del Tribunale di Roma

BREVETTI d'INVENZIONE

Marchi di Fabbrica

Ufficio Internazionale
GENOVA

VIA MALTA, 4 - Telef. no 52.349

SORDITA'

VINTA con

ACOUSTICON

APPARECCHI INVISIBILI
E OCCHIALI ACUSTICI

SCONTO 10 %

Presentando questo Buono

ACOUSTICON

VIA XX SETTEMBRE, 14-5

Tel. 51883 - GENOVA

OPINIONI

Disoccupazione e lavoro femminile

La prima impressione che si riporta leggendo l'articolo apparso su «L'Ansaldo» n. 14 sotto il titolo «La disoccupazione e il lavoro femminile», è che l'autore abbia trattato l'argomento in modo non obiettivo e poco sereno.

Fatta questa premessa, sembra opportuno chiarire:

1) L'autore non può generalizzare il caso delle donne sposate che lavorano. Ciascuna ha una situazione familiare diversa dall'altra; ognuna ha una dignità e delle buone ragioni per non mettere in piazza la propria.

E' pur vero che vi sono donne che lavorano per soddisfare le proprie ambizioni, ma la percentuale è tale da non coinvolgerle tutte e la maggior parte di esse è costretta a lavorare perché lo stipendio del marito (quando uno stipendio c'è), è assolutamente inadeguato all'odierno costo della vita.

Anche il Codice dice: la moglie deve contribuire al mantenimento del marito se questo non ha mezzi sufficienti.

Si può obiettare: ma allora perché queste donne si sono sposate? Si risponde: si sono sposate appunto perché, già in partenza, hanno fatto assegnamento sul comune lavoro. E, proprio in omaggio alla morale più volte richiamata nell'articolo, l'autore non ha pensato che più di una donna — di fronte al pericolo del suo allontanamento dal lavoro in caso di matrimonio — non avrebbe esitato a unirsi ad un solo istante ad unirsi all'uomo prescelto, con la conseguente poco regolare posizione sociale. Il sogno di ogni donna è quello di sposarsi ed occuparsi tranquillamente e solo della propria casa; non tutte hanno questa fortuna e allora, debbono proprio rinunciare a tutto?

2) In quanto poi ai divertimenti che i due salari o due stipendi possono permettere, sembra per lo meno umano concedere a chi lavora qualche gita igienica, o qualche film visto, magari, in locali di second'ordine. Siamo invece d'accordo che la disoccupazione reca miseria, angoscia, fomenta l'odio, ma raramente conduce alla prostituzione. E' recente la notizia che una studentessa, una commessa e qualche impiegata sono state sorprese in ambiente equivoco. Alla studentessa non sarà certamente mancato il necessario, nè è da pensare che la commessa e le impiegate non godano di una retribuzione; ciò dimostra che fa la prostituta chi ha nel sangue di farlo perché una donna onesta, con sani principi morali, è disposta a fare qualsiasi la-

voro, anche il più umiliante, il meno rispondente alle sue capacità professionali, pur di mantenere integra la propria onorabilità.

3) L'autore esclude le professioniste, le quali, fra l'altro, nel nostro ambito potrebbero essere utilizzate solo in misura ridottissima, se non nulla. Il lavoro si può spiegare in molti modi, non tutti hanno però lo stesso valore; c'è una gerarchia.

E' indubbio, quindi, che anche l'opera della modesta dattilografa è necessaria.

4) Per quanto riguarda l'impiegata che non vuole avere figli perché questi intralceranno il suo lavoro, c'è da pensare che essa ignori completamente le norme che tutelano le donne gestanti. Sembra, piuttosto, che l'impiegata in questione manchi di femminilità e di sentimenti che altamente ono-

rano una donna, e che non abbia mai pensato che tante famiglie riescono a dare una istruzione ai propri figli grazie al contributo apportato dalla moglie.

Si conclude: che cosa pensa di risolvere il sig. Tubini ponendo la questione in campo aziendale, quando già gli è stato fatto osservare che, in campo nazionale, il grave problema della disoccupazione non verrebbe certamente risolto sostituendo le donne maritate al lavoro?

UN GRUPPO DI IMPIEGATE DELLA DIG

(seguono 28 firme)

Concorsi per lavoratori

Undici premi per 1 milione e 200 mila lire messi in palio dalla «Gazzetta per i Lavoratori» per concorsi antinfortunistici - Premi per lavoratori anziani e per gli alpinisti - Borse di studio per laureati, studenti universitari e periti industriali.

La «Gazzetta per i Lavoratori», bandisce, per il 1956, due Concorsi, sulla sicurezza nel lavoro. Ai detti Concorsi potranno partecipare tutti i lavoratori dell'industria (operai e impiegati), occupati o no, ed i grandi invalidi del lavoro.

PRIMO CONCORSO

Per i migliori «bozzetti di cartelli figurati» atti a servire come mezzo di propaganda antinfortunistica, o per la più efficace frase che richiami l'attenzione sul pericolo degli infortuni.

I premi, in numero di 5, per complessive L. 500.000 sono così ripartiti: uno da L. 150.000; due da L. 100.000; due da L. 75.000.

Per l'esecuzione dei bozzetti si deve tener presente quanto segue: le figure devono essere riprodotte con inchiostro di china oppure a colori e complete eventualmente con brevissime didascalie; tutti i bozzetti devono riferirsi alle principali cause di pericolo che si riscontrano nell'industria; l'efficacia rappresentativa delle figure non deve essere ottenuta per mezzo di espressioni macabre o eccessivamente patetiche;

le disegni devono essere montati su supporti rigidi o semirigidi (telaietti, fogli di compensato, cartoni, ecc.), aver formato di cm. 40 x 56 e devono potersi disporre verticalmente.

La Commissione giudicatrice si riserva la facoltà di assegnare ai concorrenti non vincitori un compenso non superiore a L. 2000 a titolo di parziale rimborso delle spese vive.

SECONDO CONCORSO

Per segnalazioni tecniche antinfortunistiche riguardanti:

dispositivi di sicurezza per impianti o macchine dell'industria, comprese le attrezzature in genere che valgano ad eliminare o ridurre gli infortuni o le malattie professionali;

dispositivi individuali di protezione (comprese le tenute di lavoro e l'abbigliamento);

accorgimenti tecnici relativi alle condizioni ambientali (disposizione delle macchine, utilizzazione dei locali, illuminazione, aereazione ecc.);

procedimenti di sicurezza da adottarsi in talune fasi di lavoro, a mano, a macchina, con apparecchi.

I premi, in numero di 6, per complessive L. 700 mila sono così ripartiti: uno da L. 200.000; uno da L. 150.000; due da L. 100.000; due da L. 75.000.

Gli elaborati da inviare in duplice copia, devono essere scritti preferibilmente a macchina e corredata da disegni di assieme (viste e sezioni) e particolari. Dovranno essere di data recente e comunque non anteriori all'anno 1954.

Nel caso inoltre che il dispositivo ritrovato o accorgimento sia già stato sperimentato, dovrà essere allegata dichiarazione dell'Azienda attestante i risultati pratici dell'applicazione.

Il termine per la presentazione dei bozzetti (primo Concorso) e così pure degli elaborati relativi alle segnalazioni tecniche (secondo Concorso) è fissato improrogabilmente al 31 ottobre 1956.

La spedizione dei bozzetti e degli elaborati deve essere fatta per mezzo di plico raccomandato alla «Gazzetta per i Lavoratori» - Concorso Antinfortunistico - Roma, Piazza della Madonna di Loreto, 21.

Sui bozzetti che le segnalazioni dovranno portare ben chiaro cognome, nome e indirizzo dell'autore. A parte dovrà inoltre essere rimesso alla «Gazzetta per i Lavoratori» un certificato dell'Azienda

industriale dalla quale il concorrente dipende, con specificata la qualifica professionale. I concorrenti disoccupati dovranno invece inviare una dichiarazione, rilasciata da competente Autorità, attestante la loro condizione di disoccupati dell'industria o di iscritti ad una Scuola di qualificazione. I grandi invalidi del lavoro allegheranno dichiarazione dell'I.N.A.I.L. attestante tale loro qualità.

I bozzetti ai quali verranno assegnati i primi 3 premi resteranno di proprietà della «Gazzetta per i Lavoratori», la quale potrà eventualmente anche diffonderli tramite la Confederazione dell'Industria.

Fra tutti i lavoratori dell'industria (operai e impiegati), occupati da almeno 40 anni presso la stessa Azienda o complesso industriale, è bandito anche quest'anno un concorso sul tema:

«Come potrebbe rendersi utile agli altri operai della fabbrica un lavoratore anziano».

I saggi, da contenere in un massimo di tre cartelle manoscritte o dattilografate, dovranno essere inviati (possibilmente in cinque copie) alla «Gazzetta per i Lavoratori», Piazza della Madonna di Loreto, 21 - Roma, entro il 31 ottobre.

Ogni concorrente dovrà corredare il proprio saggio di un certificato dell'Azienda con l'indicazione della qualifica professionale e della data esatta di assunzione del concorrente stesso.

Tutti i saggi saranno sottoposti al giudizio di un'apposita Commissione, la quale terrà principalmente conto del valore morale ed indicativo del saggio, mentre la presenza o meno di pregi puramente letterari fornirà solo parziale oggetto di particolare valutazione.

Al primo classificato sarà assegnato un premio di L. 100.000, al secondo di L. 70.000, al terzo di L. 50.000. Tre premi di L. 20.000 ciascuno saranno attribuiti agli altri lavoratori considerati meritevoli di segnalazione da parte della Commissione giudicatrice, il giudizio della quale è insindacabile.

Un premio di L. 100.000 sarà inoltre assegnato al lavoratore partecipante al concorso che avrà raggiunto la più alta anzianità nella stessa Azienda. Sono esclusi da questo specifico premio coloro che già ottennero analogo premio nei precedenti concorsi.

La premiazione sarà fatta alla presenza dei vincitori, che saranno ospiti in Roma della «Gazzetta per i Lavoratori», in occasione delle premiazioni delle altre gare culturali annuali.

La «Gazzetta per i Lavoratori» si riserva di fare intervenire alla premiazione anche altri lavoratori che, per anzianità o per aver presentato saggi di particolare valore, non risultino meritevoli. Si riserva altresì la facoltà di raccogliere in speciale pubblicazione i saggi presentati al concorso.

Nell'intento di offrire ai giovani meno abbienti e più meritevoli, figli od orfani di lavoratori della industria (operai od impiegati), la possibilità di seguire gli studi universitari nei rami tecnici di Ingegneria, Chimica e Fisica, la «Gazzetta per i Lavoratori» bandisce un Concorso nazionale per l'assegnazione di numero 3 borse di studio universitarie di L. 150.000 annue ciascuna per la durata di 5 anni, da assegnarsi a giovani che abbiano conseguito, nella sessione estiva

dell'anno 1956, titolo di ammissione all'Università con votazione di almeno 6,7/10 di profitto.

Gli aspiranti dovranno inoltrare domanda alla «Gazzetta per i Lavoratori», Piazza della Madonna di Loreto 21, Roma, entro il 31 ottobre 1956 corredata dai seguenti titoli:

- certificato di nascita;
- fotografia autenticata;
- stato di famiglia;
- certificato relativo alla professione del padre rilasciato dalla Azienda dalla quale dipende; per le domande presentate da orfani o figli di lavoratori disoccupati il certificato precedente dovrà essere rilasciato dall'ultimo Azienda alle cui dipendenze è stato il padre dello aspirante;
- diploma originale del titolo di studio conseguito o documento equivalente autenticato;
- certificato, debitamente autenticato, dei punti ottenuti nelle singole materie ove questi non risultino sul precedente documento;
- pagella dell'ultimo anno scolastico superato.

Per coloro che abbiano conseguito il titolo da privatisti, in luogo del documento di cui alla lettera g), dovrà essere presentata una dichiarazione firmata dal padre o da chi ne fa le veci, attestante che l'aspirante ha conseguito il titolo di studio in qualità di privatista.

In base alle votazioni conseguite ed ai titoli posseduti dagli aspiranti, l'apposita Commissione giudicatrice compilerà una graduatoria di merito ed invierà i primi 9 aspiranti ad un colloquio che verterà sulle discipline di carattere scientifico studiate e sarà diretto ad accertare il grado di cultura, di capacità e di predisposizione di ciascuno in relazione alla carriera universitaria che l'aspirante ha chiesto di poter seguire. Le spese per il viaggio a Roma e per la permanenza degli aspiranti saranno a carico della «Gazzetta per i Lavoratori». In base all'esito del colloquio e tenuto conto della valutazione complessiva dei titoli, la Commissione sceglierà i tre vincitori con giudizio inappellabile.

Il godimento delle borse di studio così conferite è regolato dalle norme seguenti:

1) All'atto del ricevimento della comunicazione ufficiale dell'assegnazione della borsa, il vincitore sottoscriverà la dichiarazione (che con apposito modulo gli verrà inviata) con la quale, dichiarando di non godere di altre borse e quindi di accettare il conferimento della borsa stessa, si impegna a seguire il corso universitario prescelto fino al conseguimento della laurea secondo le modalità del presente Regolamento.

2) La «Gazzetta per i Lavoratori» in possesso della dichiarazione di accettazione disporrà un primo versamento a favore del borsista pari a 1/3 dell'ammontare della borsa stessa. Nel rimanere ricevuta della somma l'interessato dovrà produrre altresì la documentazione della avvenuta iscrizione al corso universitario, indicando il domicilio, che dovrà essere in ogni caso nella città ove ha sede la Facoltà universitaria prescelta.

3) Il residuo ammontare della borsa verrà corrisposto all'interessato in due rate uguali di cui la prima entro il 15 marzo 1957 e la seconda entro il 15 maggio 1957, previa presentazione da parte dell'interessato di un certificato di regolare frequenza del corso al quale è iscritto.

4) Il borsista dovrà sperare annualmente gli esami obbligatori e quelli facoltativi compresi nel piano di studi consigliato dalla Facoltà, o che sia stato da questa approvato, riportando una votazione complessiva non inferiore ai 24/30 o 80/100 del punteggio massimo. Delle votazioni conseguite dovrà essere inviato certificato autenticato alla «Gazzetta per i Lavoratori» entro il 30 novembre 1957 per potere ottenere il pagamento delle annualità successive per il quale sarà seguito analogo procedimento.

5) La «Gazzetta per i Lavoratori» si riserva il diritto di sospendere in qualunque momento, anche durante l'anno scolastico, la concessione della borsa di studio qualora venga accertato lo scarso profitto del borsista o sia stata da questo compiuta qualche mancanza per cui si sia reso passibile di provvedimenti disciplinari da parte della Facoltà.

6) Al conseguimento del diploma di laurea i borsisti saranno a cura della «Gazzetta per i Lavoratori» segnalati ad Aziende e Stabilimenti Industriali per compiere un adeguato periodo di tirocinio pratico.

La «Gazzetta per i Lavoratori» ha inoltre bandito un concorso nazionale per l'assegnazione di sette borse di studio di L. 180.000 ciascuna da assegnarsi a giovani che abbiano conseguito nella sessione estiva del 1956 il diploma di perito tecnico industriale (con votazione di almeno 6,50/10 di profitto, un altro concorso per l'assegnazione di tre borse di studio di L. 400.000 ciascuna per giovani laureati che non abbiano superato il trentesimo anno di età e, infine, un concorso per i lavoratori alpinisti, dotato di cinque premi di 100.000 lire ciascuno.

CONTE ANTONIO

FU LAZZARO

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

GE-SESTRI

VIA SESIRI, 98-100 R. - TEL. 471.177

VENDITA ANCHE A RATE

ISTITUTO ELECTRA

Piazze Colombo, 1 - Tel. 52.361

ISCRIZIONI aperte
Corsi DIURNI - SERALI
per il conseguimento:

LICENZA
AVVIAMENTO COMMERCIALE
LICENZA SCUOLA MEDIA

IDONEITA' RAGIONIERI
2° CLASSE GEOMETRI
NAUTICO

e ai Corsi professionali:

RAD-OTTELEGRAFIA
RA- IORIPARATORI
ELETTROTECNICA - TELEVISIONE
DISEGNO MECCANICO

ABITI da
LAVORO
e FATICA
IMPERMEABILI

GRANDE ASSORTIMENTO
PREZZI CONVENIENTI

INDUSTRIA
CONFEZIONI

Genova

VIA PRE, 48 r

PREMIO "ALMANACCO"

Nei prossimi giorni verrà estratto, presso la nostra Redazione, il premio di ottobre abbinato ad un numero dell'«Almanacco 1956», consistente in una piccola radio. Nel prossimo numero pubblicheremo il risultato del sorteggio.

LA RUOTA DEL TEMPO

Sono nati

21 luglio: SILVANO, figlio di G. B. Oddone (Can) e di Maria Teresa Galliano - 28 luglio: CLAUDIO, figlio di Flavio Pastorino (Mec) e di Liliana Alto - 8 agosto: GIOVANNA, figlia di Oreste Ceroni (Mug) e di Angela Lupi - 16 agosto: MARIA GRAZIA, figlia di Clemente Morbin (Mug) e di Giuseppa Crisoli - 18 agosto: CLAUDIA, figlia di Nello Alpinoli (Mug) e di Pasquina Farina - CARLO, figlio di Felice D'Urzo (Mec) e di Lina Ospesi - 20 agosto: EGILDA, figlia di Giovanni Carmignani (Mec) e di Angela Parodi - 21 agosto: ANDREINA, figlia di Antonio Ivaldi (Mec) e di Idelma Peghin - 22 agosto: TIZIANA, figlia di Furio Pennacchini (Liv) e di Nella Cerretti - 26 agosto: SANDRA, figlia di Pietro Maivasio (Sau) e di Giovanna Percivale - 30 agosto: SONIA, figlia di Bruno Sighezzi (Liv) e di Elvira Menegazzi - ANDREA, figlio di Ippolito Lombardi (Mec) e di Rosa Canessa - 31 agosto: ANDREA, figlio di Eraldo Andreotti (Liv) e di Mara Marchini - 3 settembre: ADELE, figlia di Giovanni Tognetti (Mug) e di Giuseppa Antonelli - 7 settembre: ARMANDO, figlio di Giorgio Maffei (Mug) e di Iole Chiappucci - BRUNO, figlio di Leonetto Domenici (Liv) e di Neda Caluri - 9 settembre: MARIA GRAZIA, figlia di Narciso Corniglia (Mug) e di Beppina Sarbia - FRANCESCO, figlio di Giuseppe D'Arrigo (Mec) e di Cecilia Cama - WILMA, figlia di Aldo Torre (Can) e di Virginia Zena - 11 settembre: MASSIMO, figlio di Gavino Sorba (Can) e di Giovanna Virdis - TIZIANA, figlia di Giovanni Uggetti (Dig) e di Luigina Grillo - 12 settembre: PIERO, figlio di Mario Giacomelli (Mug) e di Ica Fregosi - 16 settembre: MARIA GRAZIA, figlia di Romualdo Capecci (Cmi) e di Dina Magi - ORNELLA, figlia di Renato Cavanna (Can) e di Maria Ginepra - 17 settembre:

ANNA RITA, figlia di Mario Bruzzo (Fon) e di Adriana Cresta - MARIA, figlia di Silvio Camoirano (Can) e di Geronima Ferrando - 21 settembre: CARLO, figlio di Gino De Giacobbe (Mug) e di Dina Buongiorni - 22 settembre: DANIELA, figlia di Aldo Lisci (Mec) e di Elina Nibaldi - 23 settembre: ROSSELLA, fi-

glia di Franco Nerini (Mug) e di Liliana Corvi.

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

Si sono sposati

5 agosto: Alfredo ROVEGNO (Mec) con Giovanna Giordelli - 27 agosto: Giusep-

pe PELLEGRINI (Mug) con Elisa Zanelli - 30 agosto: Antonino MANTIA (Mec) con Giovanna Noce - 8 settembre: Silvio LASTRICO (Mec) con Bianca Piana - 15 settembre: Francesco MASNATA (Mec) con Giovanna Teresa Cadenasso - 16 settembre: Pietro LORENZETTI (Mec) con Maria Carraro - 22 settembre: Gerolamo BERRINO (Can) con Guglielmina Morone - 26 settembre: ing. Bruno PALAIA (Cmi) con Mirella Salone.

Agli sposi i nostri vivissimi auguri.

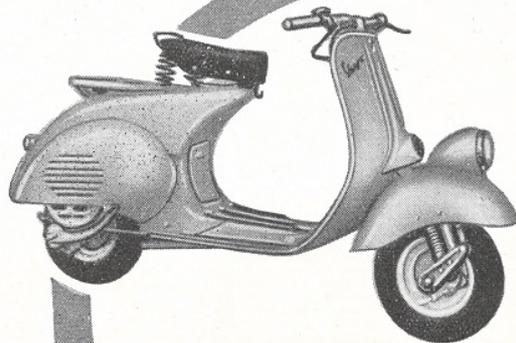
NOZZE D'ORO

I coniugi Vincenzo Frassoni e Teresa Ratto, genitori dell'addetta mensa Giuseppina Frassoni dello Stabilimento di Costruzioni Meccaniche e Impianti Industriali, hanno recentemente festeggiato le loro nozze d'oro.

Ai fortunati coniugi, uniti nell'affetto da mezzo secolo, giungano gli auguri del nostro giornale e di tutti gli ansaldini.



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



Vespa 125
mod. 1956

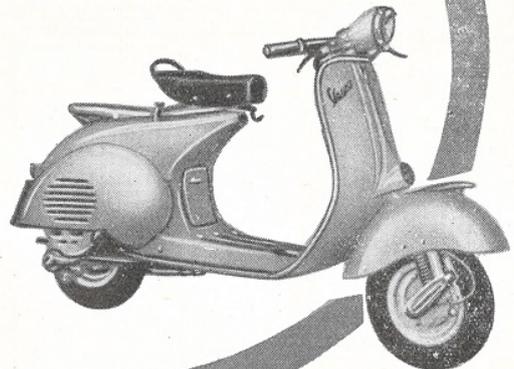
MIGLIORATA...
• nel molleggio
• nell'estetica
• nelle prestazioni

Lire 128.000

Vespa 150
mod. 1956

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

Lire 148.000



Vespa G.S.

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

Lire 178.000

ANSALDINI IN SEDICESIMO



Ester, figlia del rag. Davide Cadenaccio della DIG

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

Speciali facilitazioni ai dipendenti dell' ANSALDO

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

LA SPEZIA - Ditta Dr. F. A. GABBIO - Via Biassa n. 5 - Telefono 22.685

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

CASSETTA DELLE IDEE

PROPOSTA N. 19407.

Oggetto: Raffreddatore olio - diaframma Dis. M. 71466 pos. 5 - Comm. 35118 - 35296.

Propone di modificare l'operazione 1/9 in « tagliare con ceso'a dischi rotondi con sovrmetalto », anziché « tagliare barra quadra da 750 mm. ».

Prevede un risparmio di tempo per la operazione 5/9 di tornitura del diametro esterno in pacchi di 12 pezzi.

RISPOSTA.

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

PROPOSTA N. 18048.

Oggetto: Palette 1.a e 3.a fila mobile ruota Curtis A. P. tipo F/C. 31.500 Tonn. deviatrici 1° stadio tipo GE.Co. 60.060 e 30.000 kW.

Propone una modifica alla lavorazione che permette d'eliminare l'operazione di fresatura del lato passaggio vapore (entrata vapore).

RISPOSTA.

La proposta è accettata. Se ne terrà conto per la prossima costruzione di palette di questo tipo e che si prevede possa avvenire fra un anno.

PROPOSTA N. 16159.

Propone di dotare qualche tavolo da disegno degli Uffici Studi di rulli per l'avvolgimento dei grandi disegni.

Fa rilevare che i disegni di dimensione grande sono i più costosi e quindi quelli che bisogna conservare con particolare riguardo.

Allega uno schizzo che illustra l'apparecchio.

RISPOSTA.

L'impiego dei rulli di avvolgimento in pratica risulterà limitato ad un numero assai ridotto di disegni, come assieme, sistemazioni, piani di tubolature e simili quando le necessità tecniche di rappresentazione non permettono la adozione di scale a rapporto adeguato tenendo sempre presente che detti disegni di grandi dimensioni sono di difficile consultazione e maneggio in officina.

Il sistema adottato attualmente di arrotondare i lati eccedenti al foglio e fissarli con puntine dello spessore del tavolo è poco pratico specialmente quando viene lasciata una larga eccedenza in lunghezza della carta, per non avere bene conteggiata la misura necessaria.

Comunque il dispositivo proposto viene accettato a titolo di prova e siccome da ri-

cerche fatte non esiste in commercio, verrà costruito in STA

PROPOSTA N. 17578.

Suggerisce un esame più profondo da parte dei progettisti e del Capo commessa nell'impiego del greggio per le lavorazioni; all'uopo illustra con esempio tre casi specifici in cui sono stati prelevati materiali con diametro superiore di 5 mm. al necessario con le conseguenze di uno spreco di materiale e di lavorazione.

RISPOSTA.

L'Ufficio NOR provvede da tempo, nella revisione dei disegni, a controllare l'esistenza dell'indicazione di greggio su tutte le superfici di laminazione o trafilatura che possono essere utilizzate sul particolare finito (per limitate o per mancanza di esigenze di accoppiamento) in modo da ridurre lo sfido ed eliminare una operazione di lavorazione.

I fatti segnalati si riferiscono a particolari per i quali tale indicazione mancava sui disegni e quindi i Capi commessa in via prudenziale ritennero conveniente aggiungere il sovrmetalto senza chiedere chiarimenti agli Uffici Studi e rettificare in conformità l'indicazione sui disegni stessi.

L'Ufficio NOR intensificherà la revisione dei disegni ed i Capi commessa chiederanno informazioni agli Uffici Studi, specialmente quando si tratterà di costruire numerosi pezzi uguali o quando sarà prevista l'utilizzazione di materiale esistente a Magazzino avente le dimensioni non corrispondenti al disegno; è evidente che in tale caso il costo della maggiore lavorazione richiesta è compensato dal vantaggio di smaltire giacenze di spezzoni non altrimenti utilizzabili.

PROPOSTA N. 17267.

I torni paralleli Magdeburg sono corredati da tabelle per gli avanzamenti che si possono adoperare nel caso che si abbia la macchina a posto con ruote di ricambio per passo Whitworth. Nel caso di tornitura di pezzi con filettatura metrica non si può sapere a che avanzamento marcia la macchina.

Propone pertanto di dotare di tabella per gli avanzamenti con ruote di ricambio per passi metrici, tutti i torni Magdeburg paralleli.

RISPOSTA.

La proposta è accettata. Lo Ufficio MAU ha già provveduto ad eseguire i dovuti rilievi

ed a preparare i disegni delle targhette indicanti gli avanzamenti longitudinali e trasversali per giro del mandrino, ottenibili quando sulla macchina sono montate le ruote di ricambio per passi metrici.

MAN provvederà alla costruzione delle targhette per i sette torni Magdeburg esistenti in STA, ed alla relativa applicazione sulle macchine.

Piccoli annunci

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

OCCASIONE! Vendesi lettino seminuovo per bambini. Rivolgersi alla sig.ra Amelia Castagnola, salita Oregina 20-38, Genova.

VENDESI « Lambretta 125 F » 2.a serie, in garanzia, 700 Km. reali, completa accessori, nuova, perfetta. Lire 85.000 trattabili, anche condizioni pagamento. Telefonare ore pasti al n. 367.979.

M E M E N T O

Giuseppe MEDUSEI

di anni 51, dipendente del Cantiere di Muggiano, deceduto il 15-9-56. Era stato assunto nel 1935. Lascia la moglie e un figlio.

Garlo BENEITINO

di anni 45, dipendente del Cantiere di Sestri, deceduto il 18-9-1956. Era all'Ansaldo dal 1933.

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

L'ANSALDINO

QUINDICINALE
DEI DIPENDENTI
DELL'ANSALDO S. A.

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

*
LORENZO REBORA
Responsabile

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

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

*
FOTOINCISIONI A. CERIALE
Via Lanfranconi, 43 - Genova

*
Pubblicità STRY Concess.
Escl. - Genova - Piazza delle
Vigne, 6 - Telet. 22.342



Marius

LIVORNO - Piazza Cavour 3

Abbigliamento per UOMO
SIGNORA
RAGAZZO

in un ricco e vasto assortimento



le accurate
CONFEZIONI
Facis

PRONTE IN 120 TAGLIE

OROLOGI A RATE

(Massima riservatezza) - Accettansi anche Buoni ENAL
PAPALIA - VIA GIUSTINIANI, 78 r. - GENOVA

CONTINI

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

PORTICI XX SETTEMBRE, 172 r.

TUTTE le NOVITÀ
di STAGIONE

SCONTO PRESENTANDO IL TAGLIANDO
10% DI QUESTO AVVISO

SOCIETÀ EDITRICE INTERNAZIONALE

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

Novità Raccomandate

LIBRI UTILI PER LA PROPRIA CULTURA, INDICATISSIMI PER REGALI

BRAVETTA V. E.

AL TOMARE

PICCOLA STORIA DELLA NAVIGAZIONE L. 1.600

GNONE T.

PICCOLA STORIA UNIVERSALE dell'ARCHITETTURA

DAL TRILITE ALLA CASA DI VETRO L. 2.500

VALORIF.

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

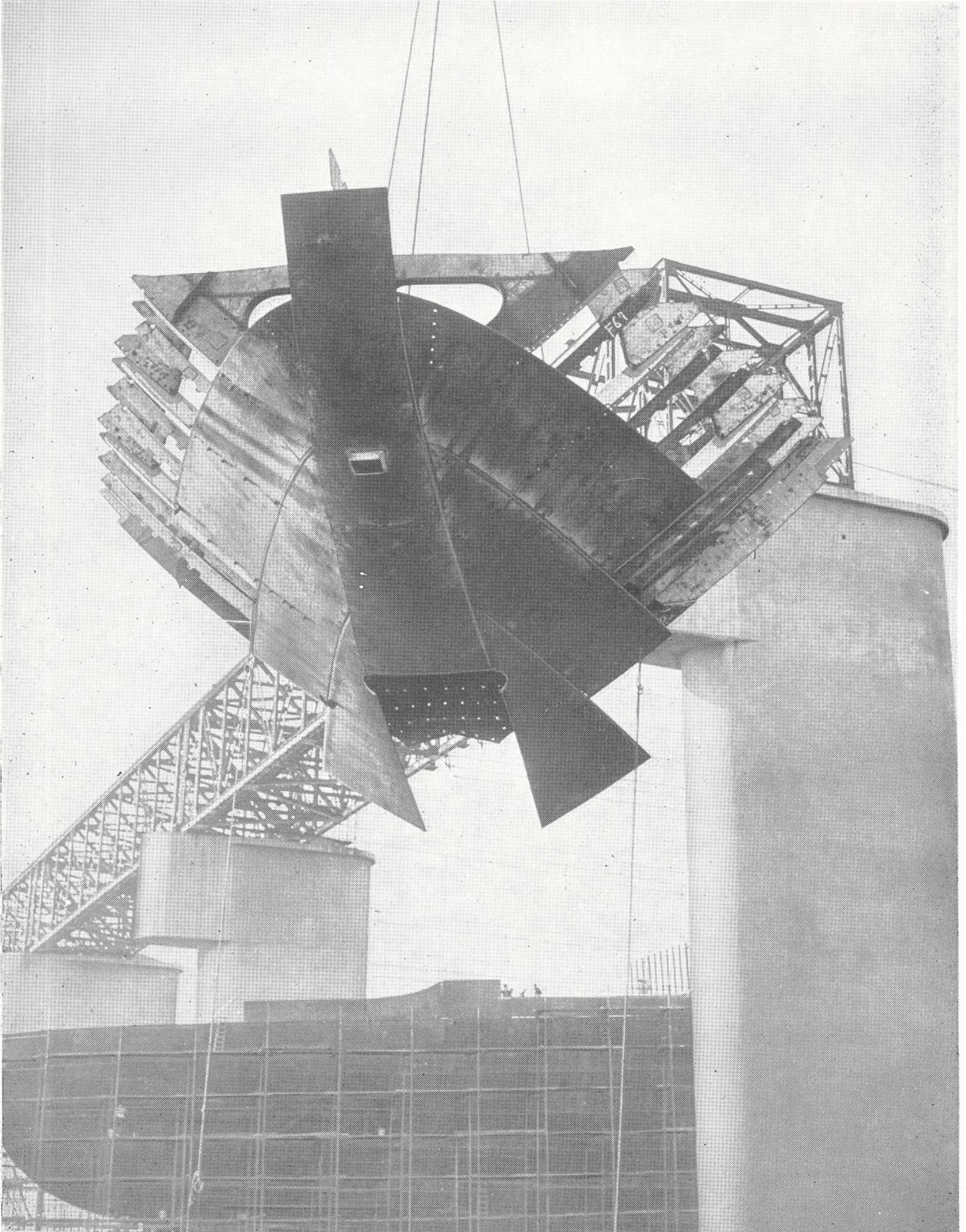
GENOVA - VIA PETRARCA, 24 r. - TELEF. 54.023

PRESTITI mediante
cessione stipendio
concediamo ad impiegati

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



L'ANSALDINO



La poppa prefabbricata di una motonave da carico da 10.670 T.D.W., in costruzione al Cantiere di Sestri per la Società « Villain & Fassio » di Genova, viene sollevata da una gru galleggiante per essere sistemata e saldata allo scafo