

# L'ANSALDO

ANNO III - NUMERO 19

Abbonamento gratuito ai dipendenti  
ed ai pensionati

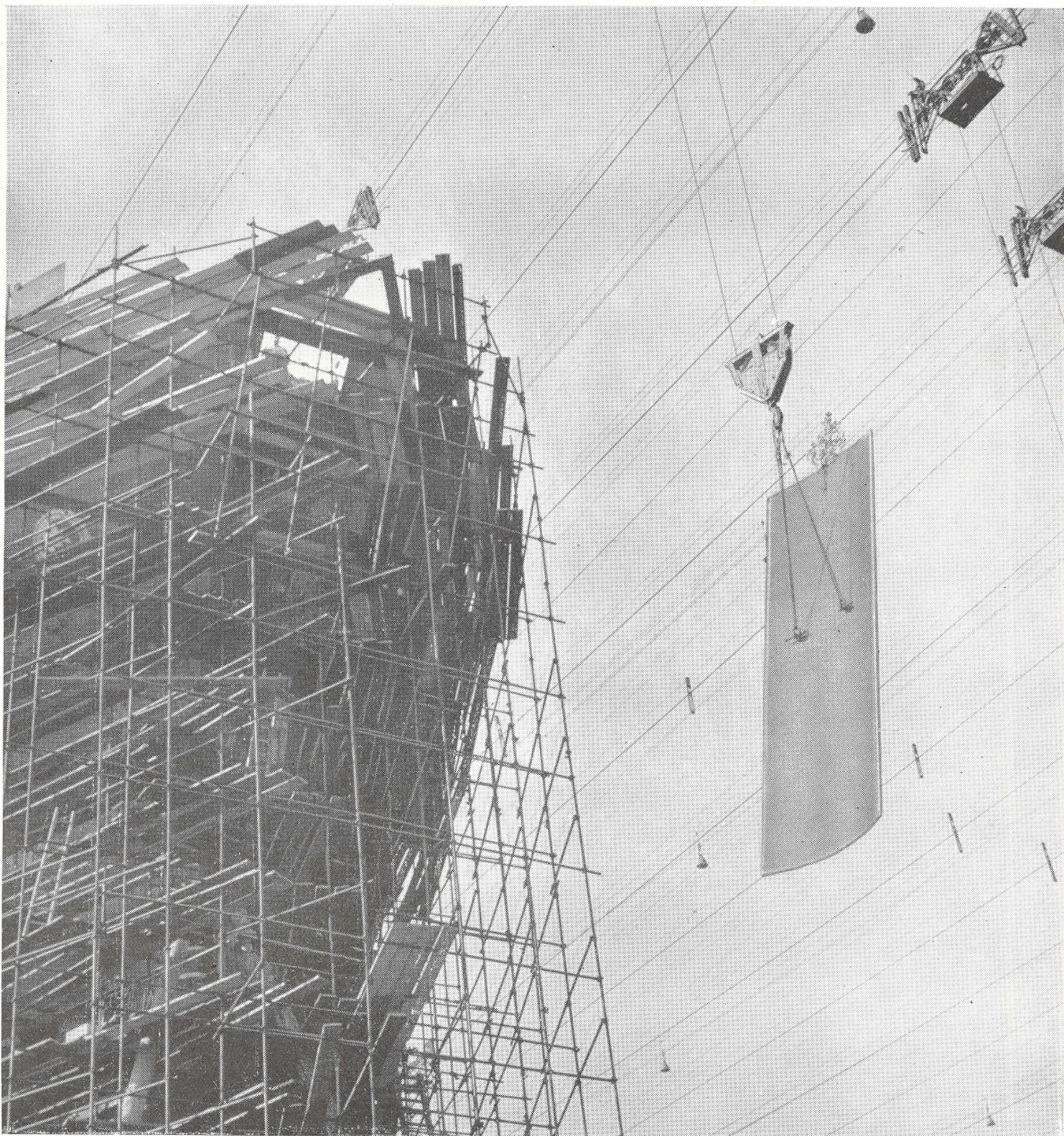


QUINDICINALE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO S.A.



GENOVA, 1° NOVEMBRE 1956

Spedizione in abbonamento postale  
Gruppo secondo



La sistemazione dell'ultima lamiera sullo scafo della turbocisterna da 31.500 T.D.W. in costruzione a Sestri per la Compagnia Internazionale di Genova

# Entra in produzione una nuova alesatrice

Già in altra occasione abbiamo fatto cenno, su queste colonne, ai miglioramenti che sono stati attuati nella lavorazione di macchina dei motori e in particolare per quanto si riferisce ai motori medi.

Questa attività, esposta più di qualunque altra dello Stabilimento Meccanico ai duri colpi della concorrenza, ha bisogno di essere curata ed affinata perché possa difendersi sia sul terreno dei costi che della qualità.

Per raggiungere questo scopo, importanti e moderne macchine sono state immesse nel ciclo produttivo che ha avuto così un impulso notevole. E in questi ultimi mesi è entrata in produzione, presso l'Officina MAME dello Stabilimento Meccanico, la nuova alesatrice speciale verticale Hille a 2 mandrini, modello Z.V.B. 160-2.

Le caratteristiche principali di questa macchina sono le seguenti:

Distanza mandrini da mezzaria a mezzaria: minima 350 mm., massima 700 mm.; altezza massima tra tavola e attacco mandrino: mm. 2850; massima corsa della slitta portamandrini: mm. 1400; distanza tra la mezzaria della slitta portamandrini e la guida prismatica del montante: mm. 380; superficie della tavola: mm. 1365 x 3700; spostamento totale della tavola: mm. 4000; numero dei giri dei mandrini a regolazione continua: g/min. 16÷355; potenza del motore di ciascun mandrino: kW. 22; avanzamento di lavorazione a regolazione continua: mm./min. 3÷130; spostamento rapido della slitta portamandrini: mt./min. 2.2; peso della macchina: Tonn. 48.

Tutti i movimenti della macchina si effettuano mediante pulsanti centralizzati su un unico quadro di comando, il quale, sistemato nel punto più comodo per le manovre, può essere alzato o abbassato, mediante tubo telescopico, a seconda delle necessità dell'operatore.

La macchina è corredata di apposite attrezzature per il posizionamento dei pezzi da lavorare e relativi mandrini a utensili regolabili, occorrenti per eseguire l'operazione di sgrossatura e finitura contemporaneamente su due canne di cilindro. Il principio di funzionamento della macchina è il seguente:

## A) Ciclo di sgrossatura:

L'incastellatura da lavorare viene sistemata sull'apposito portapezzo di posizionamento montato sulla tavola tutta spostata a sinistra. Dopo di che, azionando il pulsante di spostamento a destra, la tavola si sposta rapidamente finché il primo incavo di riferimento sistemato sulla tavola stessa, arriva in prossimità del perno di arresto esistente sul banco della macchina. Successivamente si sposta con un apposito volantino a mano la tavola, finché il perno di arresto si inserisce nell'incavo desiderato. A questo punto ha inizio l'operazione di alesatura delle prime 2 canne, e cioè azionando l'apposito pulsante la slitta portamandrini si sposta rapi-

damente verso il basso della sua posizione di partenza con i mandrini in moto, finché gli utensili sistemati sui mandrini arrivano in prossimità dei diametri da alesare.

Attraverso opportuni arresti e interruttori di fine corsa (programmati precedentemente su un apposito regolo esistente sul montante della macchina, a seconda del tipo di alesatura che si desidera effettuare) si disinserisce l'avanzamento rapido e si inserisce l'avanzamento normale di lavoro, in relazione alla velocità precedentemente registrata. Questo avanzamento continua per tutta la durata dell'operazione di alesatura finché il relativo arresto disinserisce l'avanzamento stesso ed inserisce il ritorno rapido cosicché la slitta portamandrini ritorna alla posizione di partenza e i mandrini si fermano.

Dopo di ciò, azionando l'apposito pulsante, la tavola si sposta automaticamente verso destra finché il perno d'arresto non si inserisce nell'incavo di riferimento successivo e si ripete l'operazione di alesatura precedentemente descritta.

Le operazioni succitate si ripetono fino all'ultimazione di tutti gli alloggi camicie cilindro dell'incastellatura in lavorazione, dopo di che, agendo sull'apposito pulsante, la tavola si sposta tutta rapidamente verso sinistra, indi si procede allo scarico dell'incastellatura. B) Ciclo di finitura:

Per eseguire il ciclo di finitura si procede in modo analogo al ciclo di sgrossatura con la sola variante di sostituire i mandrini portautensili sgrossatori con quelli di finitura e cambiando il regolo di programma di sgrossatura con quello di finitura.

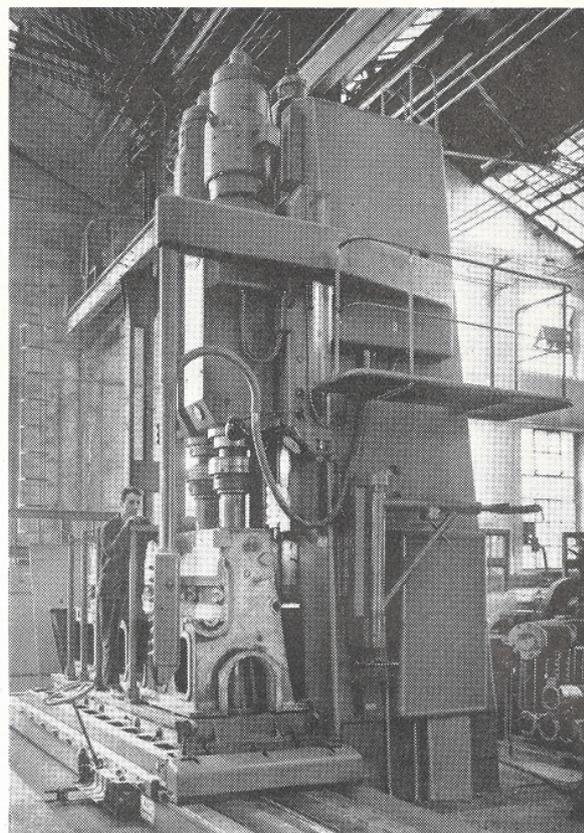
Con questa macchina si ottiene un grado di precisione con errore massimo di 1÷2 centesimi di ovalità e conicità e di 2÷4 centesimi nella perpendicolarità su una lunghezza di circa 500 mm., e inoltre, nella finitura si ottengono delle superfici con un grado di rugosità dell'ordine di 3 micron.

E' noto che l'esecuzione degli alloggi per camicie cilindro sulle incastellature dei motori è una delle lavorazioni più importanti, perché richiede la massima precisione, sia geometrica che dimensionale, con tolleranze di appena alcuni centesimi ed è particolarmente difficoltosa per i motori Ansaldo-Maybach in quanto su questi si devono ricavare, oltre che i normali diametri per l'alloggio e la battuta delle camicie, anche 5 anelli di diametri diversi per la tenuta dell'acqua di circolazione.

Questa lavorazione in passato veniva eseguita con normali alesatrici orizzontali e, nonostante l'ausilio di apposite costose maschere, richiedeva un notevole tempo di lavorazione.

Inoltre per la necessaria disposizione dell'incastellatura in posizione orizzontale sulla macchina, l'esecuzione del lavoro avanti descritto si rendeva faticoso e disagiavo per l'operaio addetto, e frequentemente non si otteneva la precisione desiderata. E questo inconveniente obbligava a costosi adattamenti al montaggio.

Con la nuova alesatrice Hille, oltre che potenziare la produzione dei motori, vengono risolti in modo razionale, rapido e col minimo dispendio di energie da parte dell'operaio, tutti i problemi inerenti a questa operazione, sia per i



motori Ansaldo - Maybach che per i motori medi Ansaldo.

I notevoli vantaggi ottenuti nei tempi di lavorazione adoperando tale macchina, sono riassunti nella tabella.

Il programma di rinnovamento è in fase di attuazione e l'Azienda si ripromette di conseguire concreti risultati economici e di qualità.

Italo Fantino

	Tempi impiegati precedentemente su macchine normali	Tempi che si impiegano attualmente con la nuova macchina
Motore tipo 2131/2	h. 6	h. 1 45'
Motore tipo 2131/3	h. 8 40'	h. 2 30'
Motore tipo 2131/4	h. 10 30'	h. 2 30'
Motore tipo 2131/6	h. 16	h. 3
Motore tipo 265/3	h. 11	h. 3 30'
Motore tipo 265/4	h. 14	h. 3 30'
Motore tipo 265/6	h. 21	h. 4 45'
Motore tipo 265/7	h. 24	h. 5 20'
Motore Maybach MD. 215	h. 45	h. 8

## Un importante accorgimento nella esecuzione di fori profondi

In alcune costruzioni meccaniche ricorrono spesso operazioni di forature profonde che per tale caratteristica non possono essere eseguite al trapano.

I fori lunghi, da eseguire su organi di forma, diciamo così, lungilinea, costituiscono una lavorazione che ha sempre

presentato delle difficoltà che sono insite nel tipo particolare di foratura. Si tratta di eseguire dei fori lunghi a volte dei metri e di diametri relativamente modesti.

Di volta in volta, nei tentativi di miglioramenti, si sono ottenuti risultati che hanno segnato dei vantaggi sia dal

punto di vista di minori tempi di lavorazione sia da quello della qualità. Ed è con piacere che dobbiamo segnalare che nel nostro stabilimento Meccanico in questo problema si è fatto recentemente un altro passo avanti per l'interessamento e la collaborazione del Capo squadra Fausto Bonino della Grande Meccanica, il quale con la sua proposta alla « Casseta delle idee » n. 15161 del 15-9-1955 ha suggerito degli accorgimenti che sono stati presi in giusta considerazione ed applicati.

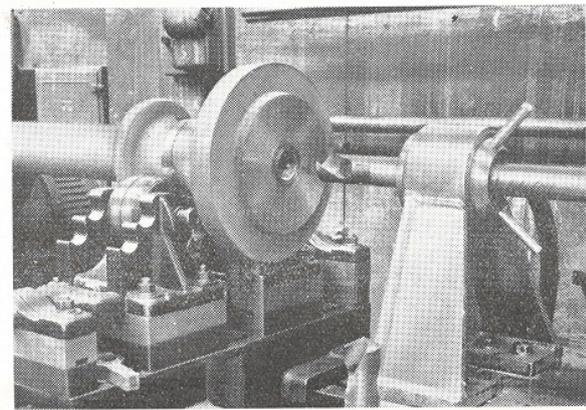
Le punte che venivano adoperate per le forature cui si è accennato sono del tipo Loewe. La loro forma, ad un solo tagliente, è tale da provocare sforzi flessorionali eccessivi che causano vibrazioni e deformazioni dell'utensile stesso e di conseguenza costringono a tenere basse le caratteristiche di taglio. Inoltre queste punte non permettono di avere delle finiture superficiali accettabili sia per la loro forma che per l'intasa-

mento dei trucioli (nonostante l'uso di un getto d'olio a pressione).

La punta suggerita invece è del tipo elicoidale a due taglienti che ad una certa distanza dall'estremità è forata internamente con una raccordatura ad elica. Attraverso questo foro avviene l'esportazione dei trucioli mediante l'olio che, penetrando nell'intercapedine foro-punta tramite la sensibile pressione di 7 kg/cm<sup>2</sup>, dopo avere esercitato l'azione refrigerante conduce seco i trucioli sminuzzati e li scarica attraverso lo stelo tubolare, fuori del pezzo.

Adoperando tale punta modificata si ottengono vari vantaggi: le velocità sono notevolmente superiori a quelle usate prima, con rilevante economia di tempo; l'utensile, possedendo un quadruplice bordo di appoggio, ha una maggiore facilità di opporsi ai deviazioni; il lavaggio completo della superficie del foro evita l'adesione dei trucioli ai taglienti ottenendo un migliore grado di finitura della superficie stessa; minore possibilità di ingranamenti perché, avendo l'utensile due taglienti, la distribuzione degli sforzi risulta equilibrata nell'esportazione del truciolo.

Giuseppe Bilello



# Il parco lamiere e profilati al Cantiere

All'estremo lembo occidentale del Cantiere di Sestri sorge il Parco Lamiere e Profilati (LAP), che occupa una superficie totale di circa 17.640 metri quadrati. Non tutti coloro che visitano — anche spesso magari — lo stabilimento, soffermano la loro attenzione su questo reparto, sebbene esso abbia una importanza pari agli altri, importanza che cercheremo ora di chiarire.

In grandi linee, il lavoro consiste nell'accettare il materiale in arrivo, classificarlo, sabbiarlo ed inoltrarlo alle lavorazioni ulteriori, cioè nelle officine delle sezioni « scafo » e « allestimento ».

In particolare, il lavoro prende le mosse dall'Ufficio Studi (sempre del Cantiere), il quale elabora gli elenchi del materiale necessario per qualità e quantità (« specifiche ») che invia al LAP ed all'Ufficio Acquisti.

Il materiale, appena giunto, viene diviso per commessa e per specifica (si deve per caso ricordare che ogni nave porta un numero di commessa e che questa divide l'unità « a pezzi », dalla chiglia alle sovrastrutture?). In questo stadio viene anche diviso secondo « distinte - basi » (specie di buoni di prelevamento), inviati dall'Ufficio PRO, in materiale per lo scafo e per l'allestimento.

A sua volta il primo viene classificato a seconda che si tratti di materiale (in genere lamiere) da sabbia, oppure destinato al megatomo, al piròtomo o al tracciatore.

Finalmente ultimato questo lavoro di... vivisezione, interessiamoci delle lamiere da sabbia. Si tratta di tutte quelle che, permanentemente o periodicamente, verranno a contatto con l'acqua. Un passo indietro: al termine della operazione di ricottura, resta sulla lamiera un sottile, ma resistente strato di calamina, che il tempo poi porta via. Ma, dato il ritmo delle odierne lavorazioni, non sarebbe possibile attendere tanto. D'altro canto, se la calamina non venisse eliminata, non sarebbe possibile applicare la vernice. Entra, quindi, in azione la sabbiatrice (« Vacu - Blast ») che è appunto la macchina (il reparto ne ha due in dotazione) che decalaminizza le lamiere. Sono macchine che funzionano a ciclo continuo,

che cioè recuperano l'abrasivo, sabbia di acciaio angolosa, una volta che questo ha operato a forte pressione sulla superficie della lamiera da sabbia. E il recupero avviene a mezzo di una pompa a vuoto perfettamente sincronizzata con quella di mandata. L'abrasivo recuperato, però, prima di essere rimesso in ciclo, subisce il vaglio di un separatore che lo depura dei corpi estranei, come calamina, ruggine, pezzetti di acciaio e simili. Ognuna delle due macchine ha la possibilità di sabbia una superficie piana di circa 6,5 metri quadrati l'ora.

Abbiamo parlato delle macchine. Parliamo ora di chi le anima, cioè degli operai, che sono divisi in squadra. Ognuna ha la responsabilità dello scarico, della sabbatura e della consegna del materiale per diverse costruzioni. Ed ha a disposizione una sola gru a carro ponte della portata di 15 tonnellate al gancio e di 7,5 al bilanciere (a plateau elettromagnetici per il sollevamento delle lamiere).

E i profilati? I profilati sono « pezzi di ferro », come li chiamano familiarmente, in barre di sagome diverse (a T, ad L, U ecc.) che servono per le ossature ed i rinforzi dello scafo. Invece che a pile come le lamiere, vengono sistemati in pacchi e generalmente non hanno bisogno di essere « argentati » dalla sabbatrice.

Solo ancora qualche dato statistico sul reparto, composto da cinque campate, di cui tre lunghe 160 metri e larghe 18, una altrettanto lunga, ma più larga di 7 metri e la quinta larga anch'essa 25 metri, ma lunga 190, dotate delle grues di cui discorrevamo innanzi: dall'inizio del 1955 a tutto maggio del 1956 sono affuite 81.000 tonn. di lamiere e profilati dalle acciaierie.

Un'immagine plastica del materiale? Per trasportarlo tutto altrove, sarebbe stato necessario un treno formato da quasi 2.700 vagoni, lungo 40 chilometri. Qualcosa come la distanza che separa Genova da Savona! Nello stesso periodo (gennaio '55 - maggio '56) il parco ha inoltrato alle lavorazioni 49.600 tonnellate di materiale. E, per il programma di costruzioni in corso, lamiere per una superficie totale di 80.625 metri quadrati.



Visione parziale di una campata del parco lamiere



Sopra: carrello e campana sabbiante in funzione sulla superficie di una lamiera da « decalaminizzare ». Alla macchina l'operaio Alloisio. Sotto: veduta di una campata del parco profilati



# Il bando per le borse di studio offerte dall'armatore Ernesto Fassio

Il venti maggio scorso veniva varata a Sestri una motonave da carico da 10.670 tonnellate. Nel discorso pronunciato in quell'occasione, l'armatore, Cavaliere del Lavoro Ernesto Fassio, disse tra l'altro: «Operai del Cantiere! Io confido che quanto ho disposto a favore dei vostri figli... sia accolto ed interpretato come un segno dell'animo mio sempre particolarmente vicino a chi lavora».

Con gesto veramente nobile, Ernesto Fassio aveva deciso — e ne dava per la prima volta annuncio — di devolvere a favore dei figli dei dipendenti dell'Ansaldo, sotto forma di borse di studio, tre milioni per ogni nave da costruirsi per suo conto nei nostri cantieri. Poiché — come già abbiamo detto — tra unità in allestimento, in costruzione e ancora da impostare, sono in totale sei le navi commesse dalla sua Compagnia, la somma offerta ammonta a 18 milioni.

Pubblicando ora il bando di concorso per l'assegnazione delle borse di studio, desideriamo rinnovare ad Ernesto Fassio le espressioni di vivissima gratitudine che già avemmo a rivolgergli e che sappiamo sinceramente e cordialmente condivise da tutti gli Ansaldo e dalle loro famiglie.

«Il Cav. del Lavoro Ernesto FASSIO, in relazione alla costruzione di navi che la Società Ansaldo ha in corso per le sue Compagnie Armatoriali «Villain & Fassio» e «Compagnia Internazionale di Genova» Società di Navigazione, nel desiderio di dare ai dipendenti dei nostri Stabilimenti sociali un tangibile riconoscimento per l'opera ch'essi svolgono, ha stabilito di erogare la somma di Lit. 3.000.000 in occasione del varo di ogni nave costruita, ciò sia per le quattro navi da lui già ordinate che per le due che lo saranno in futuro, per un totale quindi di Lit. 18.000.000.

Per desiderio dello stesso Armatore Fassio, la somma complessiva che sopra indicata dovrà essere elargita nel periodo di alcuni anni, fino all'esaurimento della somma stessa, sotto forma di Borse di Studio a favore dei figli dei dipendenti della Società Ansaldo che conseguono la promozione in ogni scuola (escluse le elementari) di qualsiasi ordine e grado, purché governativa o comunque legalmente riconosciuta.

Le «Borse di Studio E. Fassio», per espresso desiderio del donatore, tengono conto non solo dei meriti scolastici dello studente, ma anche della situazione economico-familiare del dipendente.

Le «Borse Ernesto Fassio» non escludono le borse di studio «Ansaldo» e pertanto i figli dei dipendenti potranno partecipare ad entrambi i concorsi.

## NORME GENERALI.

**Partecipazione.** Potranno concorrere alle suddette borse i figli (maschi e femmine) dei dipendenti della Società Ansaldo che abbiano ottenuto alla fine dell'anno scolastico la promozione all'anno successivo nella sessione di giugno o abbiano superato tutti gli esami prescritti dal regolamento se universitari e non siano fuori corso. Inoltre alla suddetta borsa di studio non potrà concorrere che un solo membro dello stesso nucleo familiare.

**Commissione giudicatrice.** Una Commissione giudicatrice presieduta dall'Armatore Cav. del Lavoro Ernesto Fassio e composta dal Presidente dell'Ansaldo avv. Federico De Barbieri, dal Direttore Generale ing. Federico Lombardi, dall'avv. Michele Bianchi e dall'avv. Edoardo Sciacaluga, procederà all'assegnazione delle Borse messe a concorso agli aventi diritto, sia in relazione alla votazione conseguita, sia in relazione alla situazione sociale ed economica del dipendente.

**Pagamento delle Borse.** Il pagamento delle Borse verrà effettuato nel mese di aprile o maggio 1957 per dar modo anche ai candidati che frequentano l'Università di

fruire della sessione suppletiva di esami di febbraio.

**Presentazione delle domande.** Le domande redatte sugli appositi moduli a disposizione degli interessati presso le Assistenti Sociali di stabilimento, dovranno essere inviate entro il 10 marzo 1957 a:

ANSALDO S.A. - DIREZ. GENERALE Ufficio «ASA» - GENOVA

corredate dai seguenti documenti in carta libera:

1) stato di famiglia;  
2) certificato di promozione ottenuto alla fine dell'anno scolastico 1955-56, dal quale risultino le votazioni ottenute nello scrutinio finale o nell'anno di ammissione.

**Disposizioni finali.** Gli orfani dei dipendenti deceduti da non oltre due anni e che al momento della morte avevano un'anzianità di servizio non inferiore agli anni 10, nonché i figli dei dipendenti che non possono più prestare servizio presso l'Ansaldo S. A. per ragioni indipendenti dalla propria volontà (malattia, invalidità) potranno concorrere alle borse a parità di trattamento con i figli dei dipendenti viventi e comunque non oltre i limiti di tempo (due anni) previsti più sopra.

Per tutte le questioni di interpretazione e per qualsiasi questione che da tali norme non sia contemplata deciderà la suddetta

Commissione, la quale si riserva altresì di fare ogni ulteriore accertamento che ritenga opportuno.

## NORME PARTICOLARI.

1) Subordinatamente alle norme suddette, il numero e l'entità delle «Borse E. Fassio» restano così stabiliti:  
Studenti universitari: n. 6 Borse da L. 150.000 cad.

Studenti scuole medie superiori: n. 18 Borse da L. 75.000 cad.  
Studenti scuole medie inferiori: n. 18 Borse da L. 50.000 cad.

2) Se le Borse destinate a un certo ordine di scuole non venissero assegnate, i relativi importi saranno destinati a borse supplementari per gli altri ordini di scuole, a insindacabile giudizio della Commissione.

3) Le Borse suddette sono messe a concorso alle seguenti condizioni:  
Studenti universitari. Devono avere superato entro le sessioni di esami dell'anno 1956, e in ogni caso non oltre il 15 marzo 1957, tutti gli esami previsti dai rispettivi ordinamenti. Inoltre non devono essere «fuori corso».

Studenti scuole medie superiori e inferiori. Devono avere superato entro la sessione di esami di luglio tutti gli esami conseguendo perciò la promozione all'anno successivo. Non dovranno essere ripetenti».

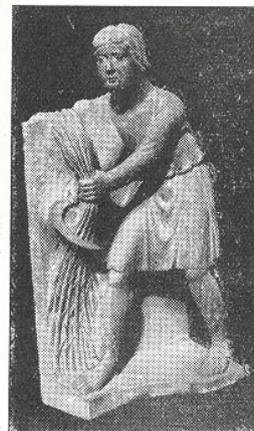
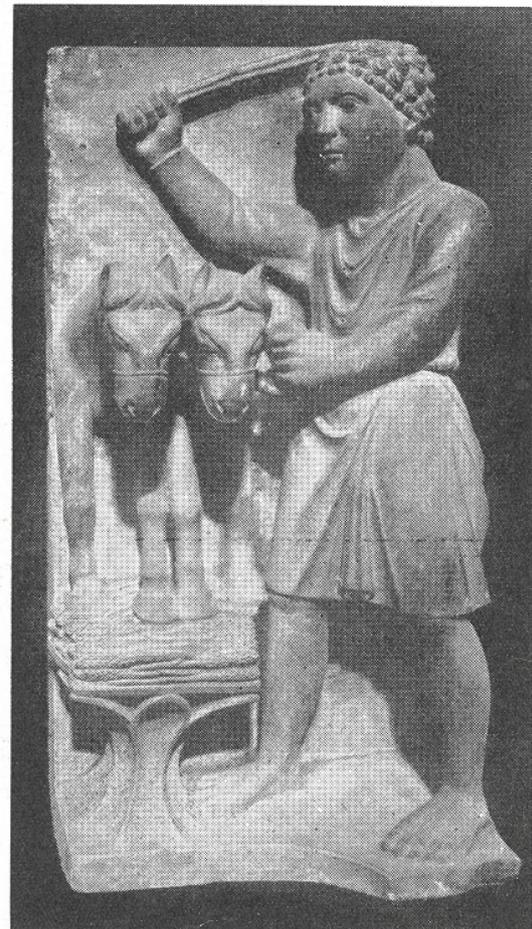
## IL LAVORO NEI TEMPI

Benedetto Antelami è il massimo rappresentante della scultura romanica. A cavallo tra il XII e il XIII secolo egli segna con vigore il rinnovarsi della scultura, completamente liberata dai modi bizantini.

Famosissime sono le stele ad altissimo rilievo raffiguranti il calendario con le fatiche dell'uomo, poste nel Battistero di Parma, che

nell'intimo rigore delle masse e nella profondità del volume già definiscono la concezione italiana dell'arte plastica.

Va sottolineato che non si tratta, come certa critica ha spesso sostenuto, di ingenuità o semplicismo; la solennità dell'arte romanica, il suo volume opprimente, la sua calma severità vanno capiti ponendoli



bene in rapporto col loro tempo, e comprendendo che segnano una fase meno eclettica di quella bizantina o carolingia, sia perché l'arte non è più arte aulica, sia perché, fin dal tempo di Carlo Magno, le città dell'Occidente hanno subito un ulteriore regresso. Per molti aspetti quest'arte romanica è forse più rozza della precedente, ma è molto meglio assimilata ed omogenea. Non parla più il linguaggio della passiva imitazione, ma quello di un rinnovamento completo.

A ciò va aggiunto che nelle deformazioni con cui si cerca di raggiungere l'effetto (alterazione delle proporzioni naturali, ingrandimento eccessivo delle parti espressive del volto e del corpo, esagerazione dei gesti, braccia scagliate in alto e in basso etc.) va visto un espressionismo dinamico totalmente nuovo.

Dal calendario del Duomo di Parma, appunto, abbiamo scelto il «Giugno che miete», chinato in avanti con rude possanza, e il «Luglio che trebbia coi cavalli», dove il gruppo, sia pur nella simbolica preminenza dell'uomo, è fuso in perfetta armonia stilistica.

## MUNIFICA OFFERTA DELLA COMPAGNIA MARITTIMA PALERMITANA

La Compagnia Marittima Palermitana, per conto della quale è stata costruita nel Cantiere di Sestri Ponente la turbocisterna «Purcina Italia» da 31.500 tonnellate, ha elargito la somma di lire 1.500.000 per opere di assistenza a favore degli Ansaldo.

La nostra Direzione, accogliendo con viva gratitudine l'offerta della Compagnia armatoriale, ha destinato la somma ad integrazione dei fondi assistenziali esistenti presso il Cantiere di Sestri e presso lo Stabilimento Meccanico di Sampierdarena.

Siamo certi di interpretare i sentimenti di tutti gli Ansaldo rivolgendo agli armatori della «Purcina Italia» un caldo e cordiale ringraziamento per il munifico gesto, ispirato ad un alto senso di solidarietà umana e sociale.

## Corso d'istruzione al Meccanico sulle acque di alimento alle caldaie

Il problema della qualità dell'acqua che viene adoperata per la produzione del vapore nelle centrali termiche e negli apparati motori marini, ha assunto in questi ultimi anni una importanza fondamentale. La produzione specifica sempre più spinta del vapore, e il rapidissimo crescere delle pressioni e delle temperature che vengono impiegate, hanno messo in risalto i gravi inconvenienti di esercizio nei quali si può incorrere se non si sottopone l'acqua di alimento delle caldaie a razionali preventivi trattamenti e a metodici controlli.

E' materia complessa questa, ricca di studi e di ricerche cui il Laboratorio Materiali del Meccanico ha dedicato una branca della sua attività e della sua specializzazione nell'intento di fornire elementi e assistenza alla clientela interessata.

Dell'esperienza fatta dalla nostra Azienda in questo delicato campo, hanno approfittato i nostri clienti i quali hanno richiesto che venisse tenuto un corso sull'argomento. In detto corso d'istruzione, a carattere teorico-pratico, sulle acque del ciclo termico delle centrali e degli apparati motori a vapore, sono stati trattati in modo particolare i fenomeni corrosivi e d'incrostazione.

Tenuto dal sig. Mario Ferrara del Laboratorio Prove Materiali, nel primo semestre del corrente anno, il corso è stato seguito, tra gli altri, da valorosi tecnici della Soc. «Purcina» e della «Italia» e cioè: cap. Di Fazio, Direttore di macchina della Soc. «Purcina» - cap. Battaglia, 1.0 Ufficiale della Soc. «Purcina» - cap. Orofino, 2.0 Ufficiale della Soc. «Purcina» - cap. Petrosillo, Ufficiale di macchina della Soc. «Italia».

## Per i neonati



In vendita nelle migliori farmacie

## CONTE ANTONIO

FU LAZZARO

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

GE-SESTRI

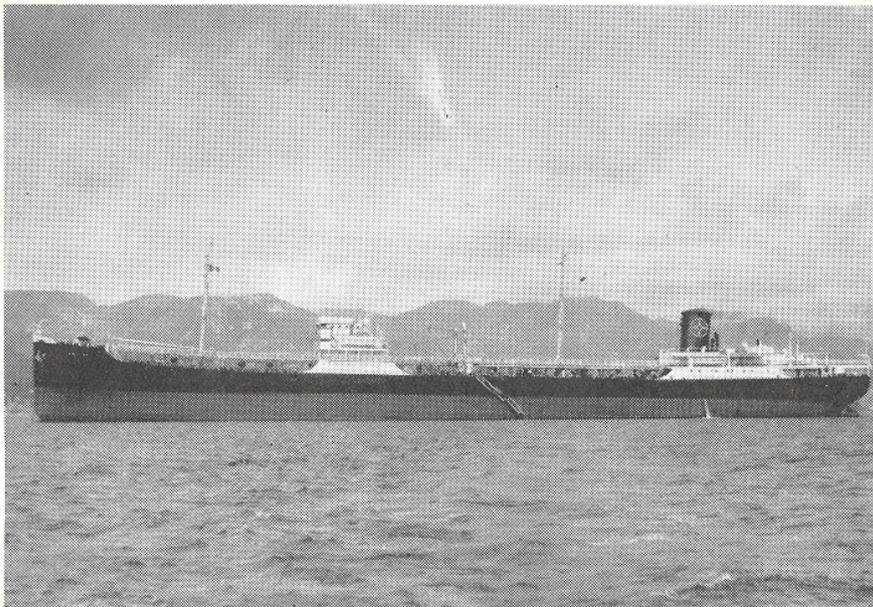
VIA SESTRI, 98-100 R. - TEL. 471.177

VENDITA ANCHE A RATE

# Trasformata al Muggiano la motocisterna «San Pedro»

Dopo circa tre mesi di permanenza nella darsena di allestimento del Cantiere di Muggiano un'altra petroliera si accinge ad iniziare una nuova fase della sua vita percorrendo altre rotte nella nuova veste di trasporto carichi alla rinfusa. E' la «Blue Star», ex «San Pedro», dell'Empresa

Maritima de Transportes - Panama. La nave prima della trasformazione aveva le seguenti caratteristiche: lunghezza fra le pp. metri 156,54; larghezza massima f. o. m. 20,70; altezza di costruzione m. 12,02; immersione di p. c. m. 9,21; portata lorda tonn. 17.710.



La motocisterna «San Pedro», ribattezzata «Blue Star», prima della trasformazione

do da sostituire con razionale gradualità vecchie strutture di forza con le nuove. Si è cercato così di garantire quel minimo di robustezza longitudinale richiesta per nave scaricata ad evitare deformazioni della trave scafo sotto l'azione delle forze derivanti dalla distribuzione pesi - spinte.

E' stata in tal modo realizzata una nave trasporto carichi alla rinfusa autostivante con 5 stive del volume totale di mc. 23.310 e della portata lorda di tonn. 17.200 cca., corrispondente alla nuova immersione di m. 9,01 (circa 48 piedi cubici/tonn.).

Le boccaporte da m. 12 x 8,5 hanno coperture metalliche Mac Gregor tipo Single Pull ad elementi trasversali, manovrati dai verricelli del carico.

Le operazioni di carico e scarico possono venire effettuate con 10 picchi da 3 tonn.

Essa presentava 11 paratie trasversali, estese da murata a murata, e 5 paratie trasversali comprese fra due paratie longitudinali correnti dal locale A. M. alla stivetta prodiera. La zona del carico liquido, principalmente interessata dalla trasformazione, comprendeva 20 cisterne.

Al fine di ottenere le nuove stive, quasi tutte le paratie della zona del carico sono state demolite, lasciando in posto parti di esse, utilizzate nella nuova struttura come madieri e ossature rinforzate.

La struttura del fondo esistente, integrata da nuovi madieri, è stata completata con la sistemazione del cielo in pannelli prefabbricati a struttura longitudinale.

Le murate sono state irrobustite con nuove costole rinforzate e sono state realizzate delle casse di zavorra di forma triangolare, nella parte alta delle stive a murata, e un lungo cofano, portante le boccaporte, sul ponte di coperta.

Il cassero AD è stato prolungato per tutta la lunghezza della stiva poppiera al fine di aumentare il volume delle casse zavorra locali per esigenze di assetto.

Demolizioni e montaggi si sono susseguiti, a nave galleggiante, secondo un piano preventivamente studiato, in mo-

serviti da altrettanti verricelli a vapore sistemati su plancette sporgenti dal cofano. Le pompe del carico liquido esistenti sono state utilizzate per il servizio zavorra.

Riguardando altre trasformazioni di cisterne in navi da carico secco, già realizzate presso il Cantiere di Muggiano, si può osservare che il problema principale che determina la impostazione di tutto il lavoro di trasformazione, a nave galleggiante, e in definitiva il buon esito di essa, consiste nella scelta di una razionale sequenza delle demolizioni, la quale presenta per ogni nave particolari esigenze in relazione al tipo di struttura, ai consumi dei materiali per usura e alle condizioni di insellamento e inarcamento in cui essa può trovarsi all'inizio della trasformazione.

La demolizione delle strutture esistenti deve essere graduale e rapida e deve interessare il maggior fronte possi-



Ultimi lavori sull'albero della «Blue Star»

bile per accelerare la vasta opera di sistemazione delle nuove parti già prefabbricate. L'esatta sequenza dei collegamenti realizzati con giunti saldati deve essere tale da evitare sul trave scafo apprezzabili tensioni di montaggio, pericolose particolarmente se esaltate da quelle esterne determinate dalle diverse condizioni della nave in mare. Tali problemi, come vari altri di pratica realizzazione dei progetti elaborati, sono stati risolti, nelle varie trasformazioni portate a termine al Cantiere di Muggiano, con pieno successo, che è l'indice primo della preparazione e dell'attività di tecnici e maestranze.

Giovanni Alfano



La «Blue Star» dopo i lavori di trasformazione in nave per carico secco

## MECCANICO

## CANTIERE

## COMMESSE

Ecco le commesse più importanti acquisite dall'8 settembre al 22 ottobre:

— Quattro serie di complementi per apparati motori destinati a navi di prossima costruzione al nostro Cantiere di Sestri ordinate dall'Armatore Fassio.

— Due complessi valvole di manovra commesse dal C.R. D.A. per le T/n. Costa da carico.

— Due apparati motori Ansaldo - Fiat tipo 757 S destinati alle M/n. costruzioni 1548 - 1549 della Soc. «Sidermar» che saranno costruiti dal nostro Cantiere di Muggiano.

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo Q. 265/4 sovrallimentato della potenza di 300 Cav. eff. a 360 giri al 1° ed un gruppo ausiliario Diesel - Dinamo - Compressore - Pompa costituito di: motore Diesel - Ansaldo tipo Q. 81/4 della potenza di 18 cav. eff. a 1500 giri al 1°; dinamo da 10 kW; compressore da mc/h. 12 x 30 Ate;

pompa da mc/h. 65 x 18 mt.

I suddetti gruppi saranno sistemati su peschereccio di proprietà di Mons. Sebastiano Natali; il peschereccio è in costruzione presso il Cantiere Nazionale Navale Abruzzese di Giulianova (Teramo).

— Un gruppo Diesel Dinamo con motore Diesel Ansaldo tipo 2131/3, sovrallimentato, della potenza di 150 cav. eff. a 500 giri al 1° e dinamo da 100 kW. 220 Volta, destinato alla Società Adriatica di Venezia.

— Un gruppo Diesel - Dinamo - Compressore - Pompa costituito di: motore Diesel Ansaldo tipo Q. 81/4 della potenza di 18 cav. eff. a 1500 giri al 1°; dinamo da 10 kW. 110 Volta; compressore da mc/h. 12 x 30 Ate; pompa da 10 mc/h. x 20 mt., destinato ai Cantieri Navali e Officine Meccaniche di Venezia.

Le suddette nuove commesse comportano un carico di lavoro ammontante ad ore 421 mila complessivamente.

stinato all'A.S. «Iman Bondiol»; due caldaie tipo Ansaldo - F. W. con camera di combustione schermata complete di surriscaldatore e particolari inerenti, atte a produrre vapore surriscaldato alla temperatura di 400° C. destinate all'A.S. «Surapati»; entrambi gli A. S. sono in costruzione per conto della M.M. Indonesiana. - Al nostro Cantiere di Sestri: due cuscinetti diametro 600 portanti ruota lenta; due cuscinetti portanti ruota intermedia; un motore industriale Diesel - Ansaldo tipo 2131/4 S. della potenza di 225 HP. completo di tutti i suoi particolari pronto per la messa in opera; un gruppo valvole di manovra per tubolatura principale vapore destinato alla T/c. «Fina Canada» in allestimento; un albero intermedio per linea d'assi, un condensatore atmosferico da 125 mq. per turbopompe del carico, completo di particolari, destinato alla T/c. «1521» in costruzione; un gruppo Diesel dinamo costituito da un motore Ansaldo tipo Q. 265/6 della potenza di 310 HP. accoppiato a dinamo della potenza di 200 kW destinato alla M/n. «Carmela Fassio» in allestimento. - Al Cantiere Navale Soc. Navalmeccanica - Castellammare di Stabia: pompe combustibili, collettore gas di scarico, stantuffi motore, bielle motrici, fasce elastiche per stantuffo, quadro manometri, fasci tubieri per refrigeranti acqua e olio, refrigeranti olio, copertura ingranaggi, supporto vi-

radore compl. di viradore, pompa aria lavaggio, complesso tubazione per servizio aria, acqua, olio e nafta, gruppo manovra avviamento destinati alla M/n. «615» in costruzione per conto della «Tirrenia», Società di Navigazione di Napoli.

Al Cantiere Navale Breda di Mestre: chiavi ed attrezzi di dotazione, filtro doppio per olio, un silenziatore in lamiera acciaio per motore Diesel Ansaldo - Fiat tipo 757, una caldaia Ansaldo - Clarkson a nafta, completa di tutti i suoi particolari pronta per l'immediata posa in posto, supporti autolubrificanti diam. 355 per linea d'assi, gruppo Diesel dinamo compressore costituito da un motore Ansaldo tipo Q. 81/2 della potenza di 9 HP accoppiato a dinamo da 5 kVA ed un compressore Ansaldo tipo 75 x 60 completo di tutti i suoi particolari, destinato alla M/n. «202» in costruzione per conto della Compagnia Marittima Napoletana di Navigazione di Napoli. - Al Cantiere Navale Dante Castracani di Viareggio: un motore marino Diesel-Ansaldo tipo 2131/4 S. della potenza di 165 HP, completo di tutti i suoi particolari, destinato al M/p. «Salvatore Padre» in costruzione per conto del sig. Apollinare Lazzari di Ancona. - Alla Società Termoelettrica Siciliana di Palermo: tubi acciaio sagomati, flangie, guarnizioni e bulloneria per tubazione vapore 16" stadio destinato alla Centrale ivi in costruzione della potenza di 30/33.000 kW. - Ai Messrs P. H. Matthiessen & Co. Ltd. di New Castle on Tyne (Inghilterra): due camicie cilindro complete di anelli di tenuta per motore Diesel



L'albero di trinchetto e quello di maestra della «Gripsholm» in costruzione sulla banchina dell'Allestimento

## CONSEGNE

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

Al nostro Stabilimento CMI: due caldaie per locomotive indiane complete di tutti i particolari; quattro intelaiature per carrelli locomotori tipo E 636 (giunte al MEC per la ricottura). - Al nostro Cantiere

di Muggiano: un gruppo Diesel dinamo costituito da un motore Ansaldo tipo Q. 265/4 della potenza di 200 HP accoppiato a Dinamo Ansaldo - S. Giorgio da 125 kW destinato alla M/n. «Carlo Canepa» in allestimento. - Al nostro Cantiere di Livorno: rivestimento interno ed esterno per 2 caldaie de-

stinate alla M/s. «Sally Stove» per conto del sig. Olav Ringdal di Oslo

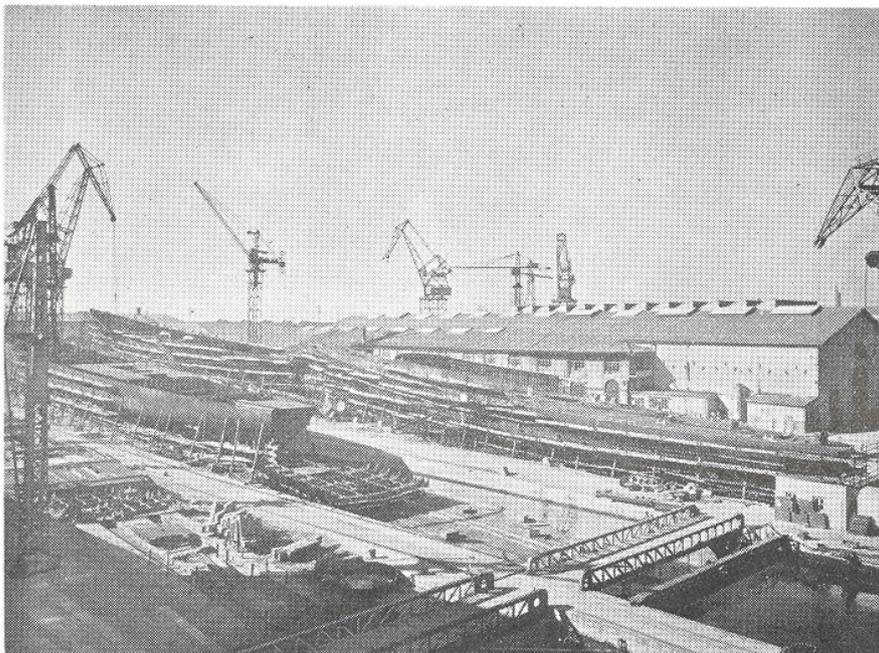
Al «Ilva» Alti Forni e Acciaierie d'Italia di Piombino: piastra frontale dei bruciatori nafta, complesso ferri di sostegno copertura caldaia, complesso riguardante ancoraggi per tubi alimento schermi, complesso per condotte d'aria dal ventilatore A. R. A. completo di tutti i particolari destinati alla ricostruzione e modifica della caldaia n. 1 della Centrale per conto della loro Sede di Genova. - Al Cantiere Navale Vito Pansini di Molifetta: un motore marino Diesel Ansaldo tipo 2131/4 S della potenza di 165 HP completo di tutti i suoi particolari, destinato al M/p. «Vincenzo Padre» in costruzione per conto del sig. Michle Salvemini di Manfredonia.

Ai C.R.D.A. Fabbrica Macchine S. Andrea di Trieste: un collettore d'acqua, sei collettori quadri per corpo caldaia spediti per conto della loro Sede di Trieste.

All'Arsenale Triestino di Trieste: un motore marino Diesel Ansaldo tipo 265/6 R.S. della potenza di 450 HP, completo di tutti i suoi particolari, destinato alla M/n. «Nuova Fides» in trasformazione per conto del cap. Vinicio Donà di Trieste. - Al Marinarsen di Taranto: un gruppo Diesel alternatore costituito da un motore Ansaldo tipo Q. 265/7 accoppiato ad un alternatore della potenza di 300 kVA destinato ad un pontone carica batterie in costruzione per conto del Ministero Difesa - Marina di Roma.

Ai Cantieri del Mediterraneo di Pietra Ligure: un tron-

## LIVORNO



Tre caccia indonesiani sugli scali del Cantiere «Orlando»

# PANORAMA AZIENDALE

co basamento ed un supporto pompe acqua motore Diesel Ansaldo - Doxford tipo 67LB5 destinato alla M/n. «174» in costruzione per conto della S. p. A. Compagnia Armatoriale «Panarea» di Venezia. - Alle Centrali Termoelettriche da 3.000 kVA di Ghazvin e Keradje: incastellatura in travi acciaio costituita da colonne, ferri a U, angolari, travi acciaio composti, ed altri particolari inerenti, spedite per conto della S. p. A. Nuova S. Giorgio di Genova. - All'«EN-DE» Combustibles Solidos Minerale di Buenos Aires: materiale coibente, apparecchiature di controllo termico, comando valvole raffreddamento olio, comando valvole ejettori

con quadro manometri, cassa raccolta spurghi da mc. 1, riscaldatore di B. P., grigliati per impianto evaporatore, quadri per apparecchiatura controllo termico, degassatore completo, evaporatore della superficie da mq. 34, un condensatore principale per turboalternatore, camino metallico, ventilatore a trasmissione, riscaldatori alimento A. P. superficie 35 mq., moderatore di temperatura, estrattore per scorie tipo Martin destinato alla Centrale Termoelettrica da 6.000 kW.

Il peso del materiale sopra elencato e di altro materiale di minore entità spedito è, in complesso, di 612 tonnellate.

## LA PRODUZIONE DI TURBINE

Ecco alcuni elementi statistici relativi alla nostra attività nel campo delle turbine a vapore.

Spedite nell'anno 1955:  
turbine marine per 4 navi cav. a. 95.000  
turbine terrestri cav. a. 115.000.

Spedite nel primo semestre dell'anno 1956:

turbine marine per 5 navi cav. a. 122.000

turbine terrestri cav. a. zero.  
In corso di fornitura attualmente:

turbine marine cav. a. 515.000

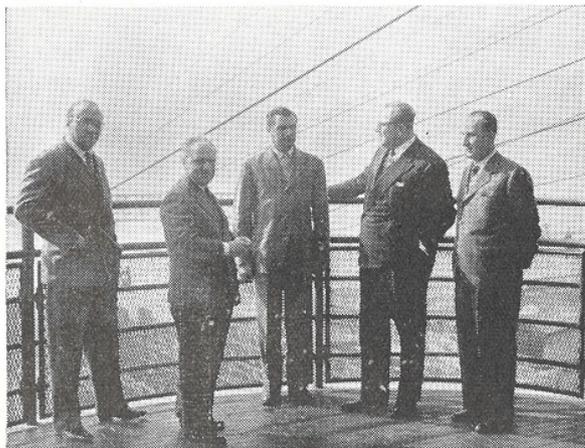
turbine terrestri cav. a. 700.000.

## MUGGIANO



Lavori di riparazione alla motocisterna «Darovia» della Compagnia Shell - Tanker di Londra

## VISITE AL CANTIERE



L'on. Ivan Matteo Lombardo

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

— L'on. Ivan Matteo Lombardo, che ha visitato il Cantiere accompagnato dall'Amministratore Delegato ing. Rosini e dal Direttore ing. Cristofori.

— Un gruppo di dirigenti (sigg. Lefol, Maire, Ledoux, Wogelweith, Istria, Sartre, Ricard, Juranville, Coune, Durrelle, Mangier) della «Ateliers et Chantiers de France» e della «Compagnie Generale Transatlantique» di Parigi. Gli ospiti hanno visitato le principali attrezzature e gli impianti del Cantiere di Sestri, compiacendosi vivamente. Essi erano accompagnati dall'ing. Ernesto G. Durio della RIV, il quale ha inviato all'ing. Franco Cristofori, Direttore del Cantiere di Sestri, la seguente lettera:

Egregio Ingegnere,

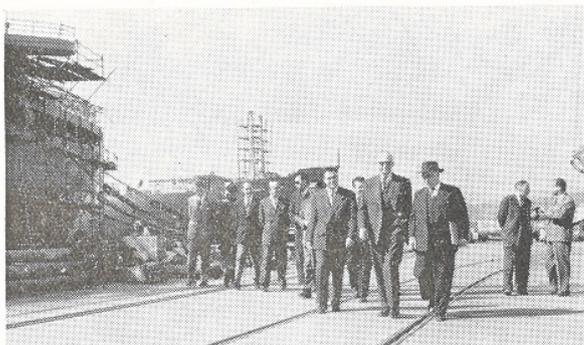
spiacente di non averLa potuta incontrare oggi durante la visita che in compagnia degli ospiti francesi abbiamo fatto al Suo Stabilimento, a nome della mia Direzione Generale, e particolarmente anche a nome dei miei ospiti francesi, tengo a farLe subito pervenire la espressione più viva della mia gratitudine per la gentile accoglienza fattaci e per averci consentito di visitare il Suo Stabilimento e la nave «Gripsholm», attualmente in allestimento.

Gli alti dirigenti della «COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE» di Parigi e degli «ATELIERS ET CHANTIERS DE FRANCE», sono rimasti profondamente impressionati della grandiosità dello Stabilimento, della sua organizzazione e dello spirito che anima tutti i Suoi Collaboratori: glielo comunico perchè penso che possa tornarLe gradito.

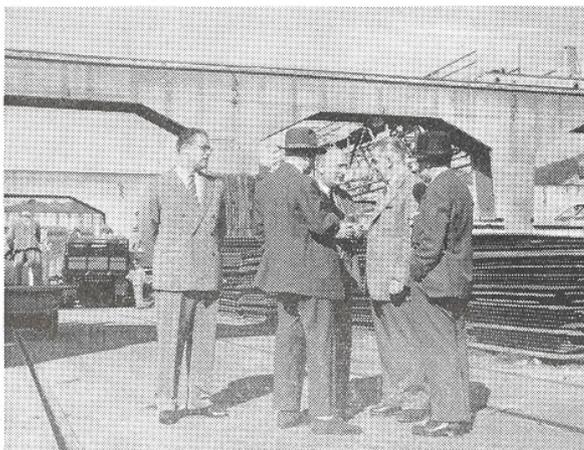
Nel rinnovarLe i ringraziamenti della mia Società, colgo con piacere l'occasione per porgerLe tutti i miei migliori saluti, ietti, se ci sarà possibile, di ricambiare in qualche prossima occasione le Sue cortesie.

Dr. Ing. Ernesto G. Durio

— Gli ingegneri spagnoli Fernandez Avila (V. Presidente della «Empresa Bazan»), José Sirvent Dargent e Manuel Salis (rispettivamente gerente e dirigente dell'«Istituto Nacional de Industria»). I visitatori, ricevuti dal Direttore Centrale ing. Carnevale e dal sig. Donati della Direzione Generale, si sono recati al Meccanico (soffermandosi particolarmente nel Laboratorio Ricerche) e al Cantiere di Sestri, esprimendo la loro ammirazione per l'importanza e la modernità degli impianti.

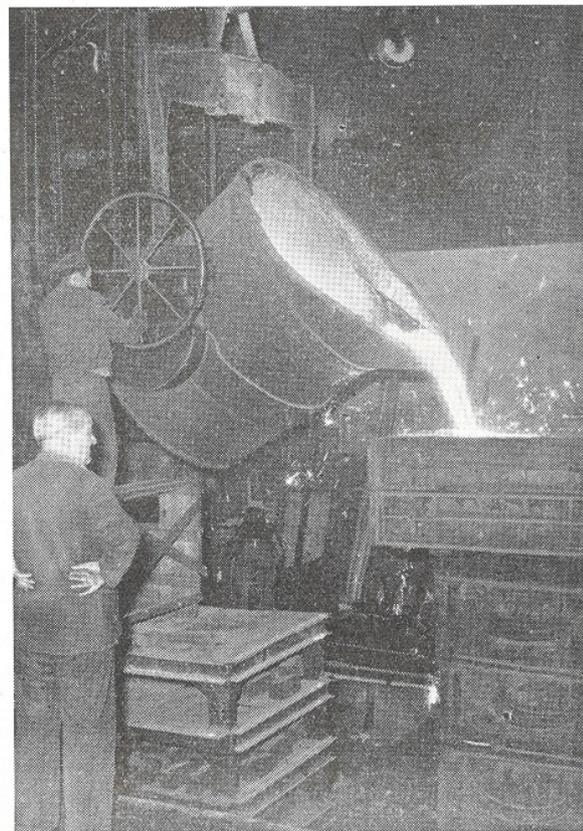


Dirigenti di aziende francesi

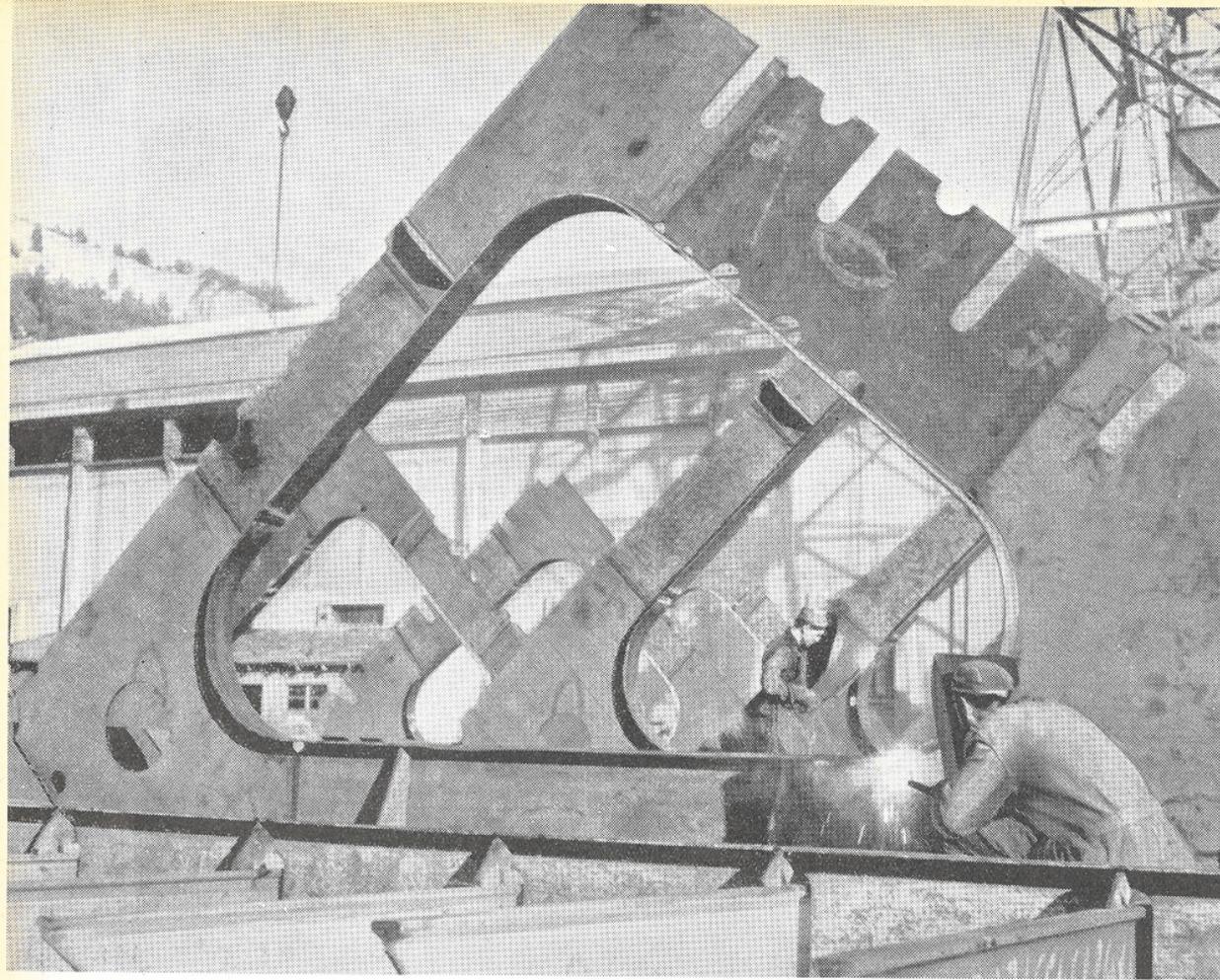


Un gruppo di ingegneri spagnoli

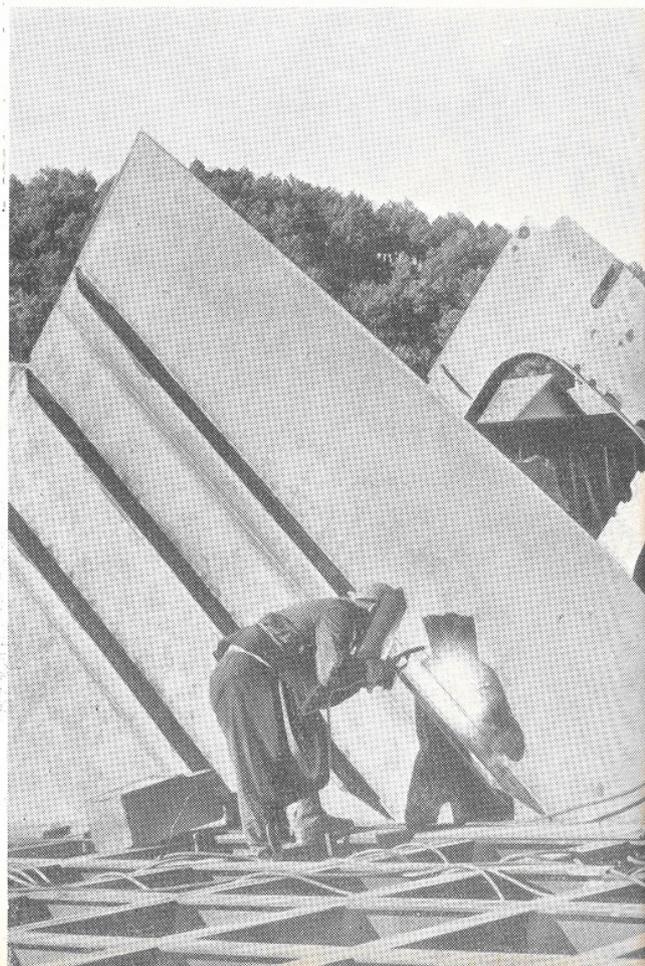
## FONDERIA

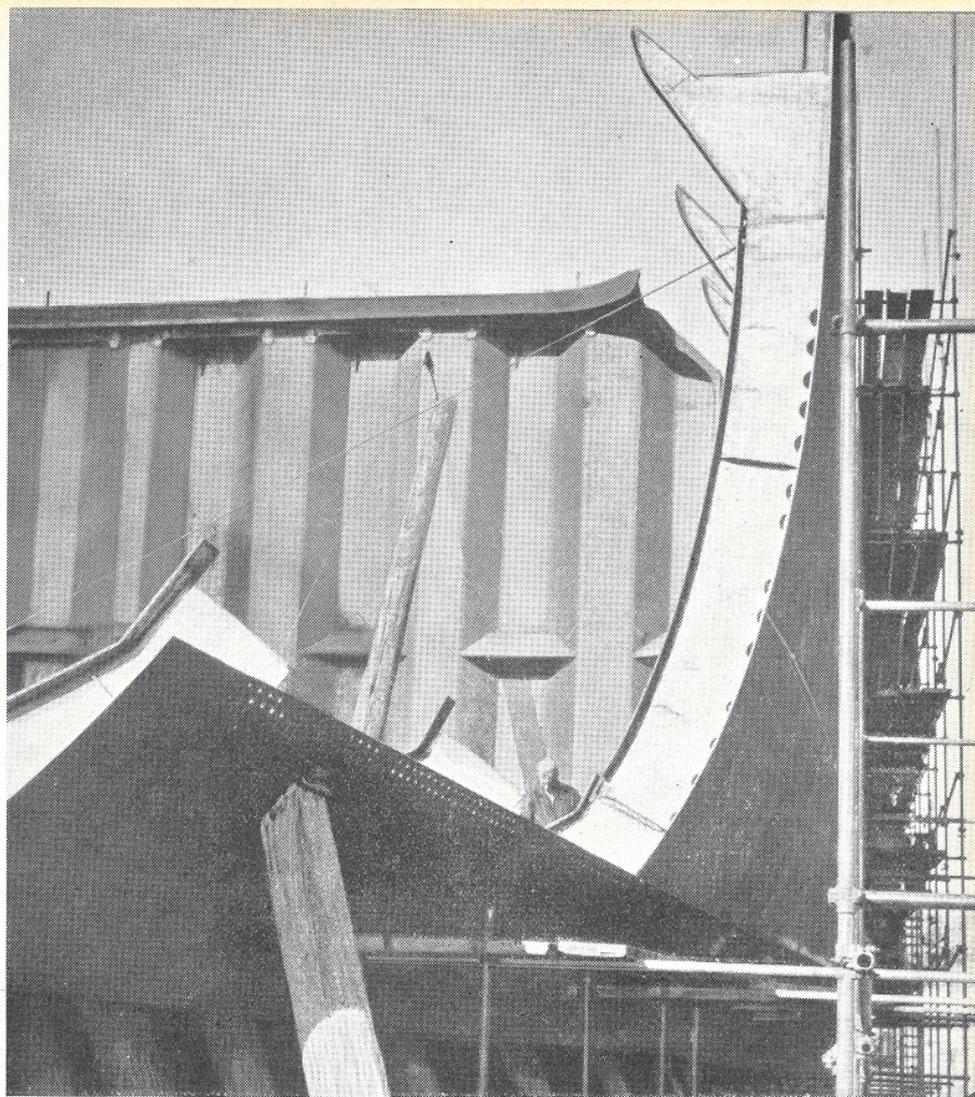
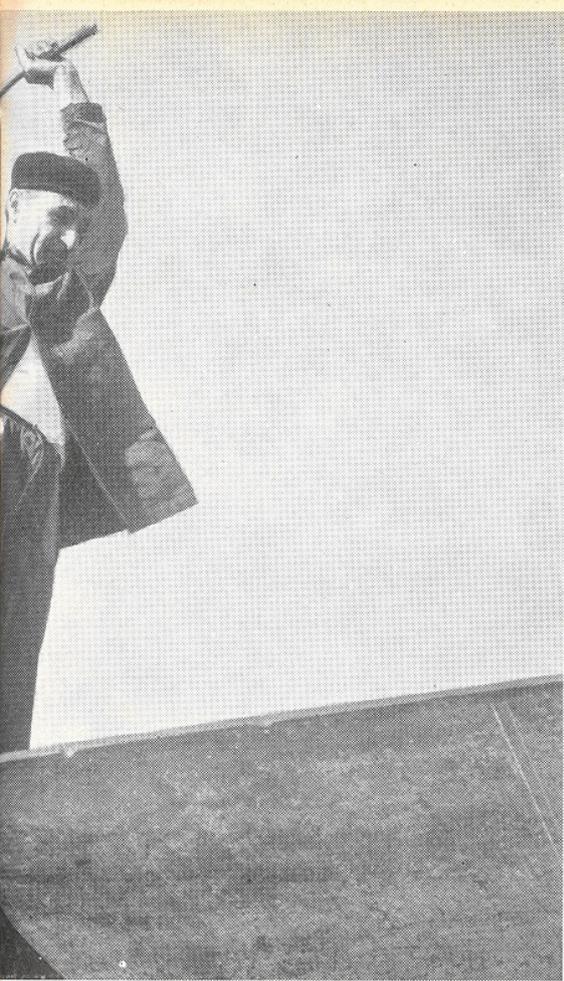


Colata di una lingottiera ottagonale da 50 tonnellate (capo officina Archimede Ferrari e operaio Pietro Pastorino)

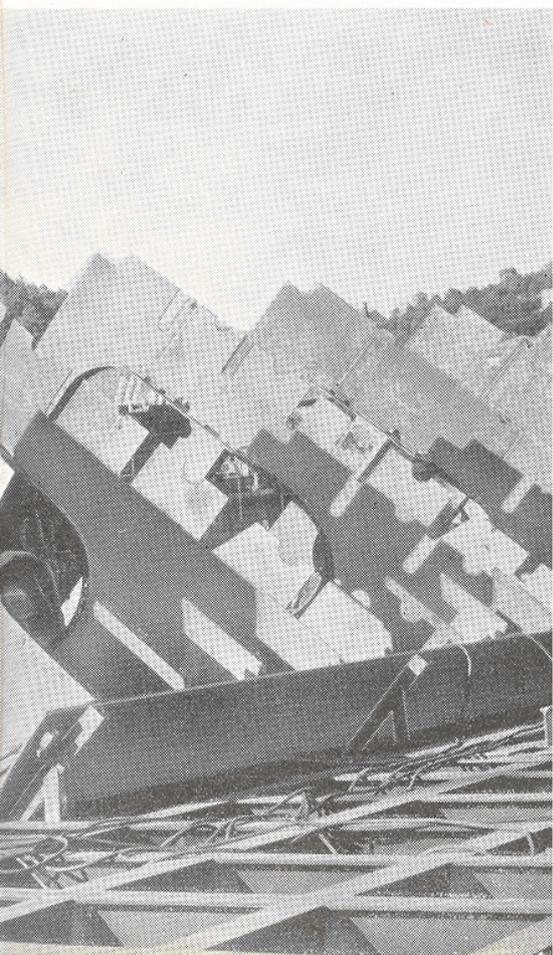


## **NASCE UN** **al Cantiere c**





# NA NAVE i Muggiano



# Arrivederci "Andrea Doria"

Il poeta siciliano Vincenzo Licata ha scritto, nella dolorosa circostanza della perdita dell'Andrea Doria, questa toccante poesia.

Eri nata pi dari a lu gran mari  
La gioia di la Patria mia italiana.  
Eri nata pi fari svintulari  
Lu tricululari a sud e a tramuntana.  
L'oceano chi ti ntisi navigari  
Si fici nicu nicu e la to fama  
Fici lu giru di lu munnu sanu  
Pi gloria di lu populu italianu.

Duminatrici di l'immensu mari.  
Prua nfatata di sta Patria ardenti.  
Cui ti vitti na vòta navigari  
Unn'oppi scantu di mari e di venti...  
Eri l'orgogliu di sti marinari!...  
La gioia di chistu populu credenti.  
E l'oceanu granni e scunfinatu  
Di ssa putenza toi ristau abbagghiati.

ANDREA DORIA tutti ti chiamaru  
Pi purtari lu nomu gluriusu  
D'un virtusu Italianu marinaru  
C'appi un passatu beddu e luminusu...  
E li manu virtusi chi furmaru  
Lu to corpu pussenti e maistusu,  
Foru li manu di li genuvisi  
Eroi d'Italia di marini mprisi.

E t'abbrazasti un jornu a lu gran mari...  
Ti lu spusasti cu fidi e cu amuri.  
La Patria ti guardava navigari  
Benedicennu lu to tricululari.  
L'Eroi, chi durmianu nfunnu a mari,  
Quannu passavi itavanu li ciuri,  
Eri un pezzu di Patria naviganti,  
Lu vantù d'ogni italicu emigranti!

Era la notti china fuschia...  
E nta lu ponti toi duminatrici  
Vigghiava l'occhju pi guidarti a tia  
Cu tanta fidi e cu paternu amuri.  
Ogni emigranti, serenu, durmia...  
Sultantu la bandiera tricululari  
Lu so linguaggio d'amuri parlava  
Mentri, forsi, l'oceanu marmuriava.

La to luci splinienti nta lu mari  
Inchia l'oceanu di riflessi d'oru,  
Ma di luntanu si sintia cantari  
Di centu e centu vuci un duci coru...  
Eri un cantu di ddi marinari  
Chi di la Patria ficiru un tisoru,  
Li nostri Eroi cantavanu beati...  
'E va' pensiero sull'ali dorati'.

Eri nata per dare al gran mare - la gioia della Patria mia italiana. - Eri nata per far sventolare - il tricolore a sud e a tramontana. - L'oceano che ti senti navigare - si fece piccolo e la tua fama - fece il giro del mondo intero - per la gloria del popolo italiano.

Dominatrice dell'immenso mare - Prua possente di questa ardente Patria. - Chi ti vide una volta navigare - non ebbe mai paura di mari e di venti... - Eri l'orgoglio di questi marinai - [Eri] la gioia di questo popolo credente. - E l'oceano grande e sconfinato - da questa potenza tua restò abbagliato.

ANDREA DORIA tutti ti chiamarono - per portare il nome glorioso - di un virtuoso italiano marinaro - ch'ebbe un passato bello e luminoso... - E le mani virtuose che formarono - il tuo corpo possente e maestoso - furono le mani dei genovesi - eroi d'Italia [e] di grandi imprese marine.

Ei abbracciasti un giorno il grande mare... - Tu lo sposasti con fede e con amore. - La Patria ti guardava navigare - benedicendo il tuo tricolore. - Gli Eroi, che dormivano in fondo al mare - quando passavi gettavano dei fiori; - eri un pezzo di Patria navigante. - il vantù d'ogni italicu emigrante!  
Era la notte piena di fo-

schia... - E sul ponte tuo dominatore - vegliava l'occhio di chi ti guidava - con tanta fede e con paterno amore. - Ogni emigrante, sereno, dormiva... - soltanto la bandiera tricolore - il suo linguaggio d'amore parlava - mentre, forse, l'oceano sciabordava.

La tua luce splendente in mezzo al mare - riempie l'oceano di riflessi d'oro. - ma di lontano si sentiva cantare - di cento e cento voci un dolce coro... - Era un canto di quei marinai - che della Patria fecero un tesoro. - i nostri Eroi cantavano beati... - «Va pensiero sull'ali dorate».

E venne la tragedia spaventosa... - Una prua d'acciuto, straniera, maledetta. Come una spada, come una saetta. - il finimondo e la nave gloriosa, colpita a tradimento, e già trafitta, - e nasce una tragedia in mezzo al mare - che fece tutti scuotere e tremare.

Tutti tremarono, tutti, ch'è il mare - gli uomini fa abbracciare ogni momento - l'azzurro il nobilita - e amabili li fa di sentimento. - Ma la tragedia non doveva finire qui, - il destino vegliava spaventoso... - E dopo undici ore di agonia - la Patria un gran tesoro suo perdeva.

Ti ho perduta, ma non ho perduto solo te; - ci fu pure la

E vinni la tragedia spavintusa...  
Na prua d'azzaru, strana, maldidda.  
Affaccia nta dda notti turmintusa  
Comu na spata, comu na saitta.  
Lu finimunnu, e la navi gluriusa,  
Culpita a tradimentu, e già trafitta,  
E scasa na tragedia nta lu mari  
Chi fici a tutti scotiri e trimari.

Tutti trimaru, tutti, chi lu mari  
L'omini fa abbrazzari ogni mumentu  
L'azzurru ti li fa nobilitari  
E amabili ci fa lu sintimentu.  
Ma la tragedia un si duvia firmari,  
Lu distinu vigghiava supraventu...  
E doppu unnicci uri d'agnia  
La Patria un gran tesoru soi pirdia...

Ti persi, ma nun persi sulu a tia;  
Ci fu puru la carni marturiata  
Li sonni e li spiranzi chi cu tia  
Avianu fattu già la travirsata...  
Tu resti nfunnu, ma nta la to scia  
C'è na fidi chi naviga biata,  
C'è la fidi d'un populu credenti  
Duminatrici di mari e di venti.

C'è la fidi d'un populu vigghianti  
Natu e crisciutu nfunnu di lu mari...  
Doria, si nfunnu, ma la fidi è avanti  
Purtata di sta genti marinari.  
Genova è pronta, forti ed operanti...  
Picchi lu nomu toi un si po scurdari...  
E ti farà cchiù bedda, ANDREA DORIA,  
E sarà pi la Patria na vittoria.

Arrivederci, bedda Andrea Doria,  
La manu di l'Ansaldo, ch'è possenti,  
E l'italicu ingegnu, chi fu gloria  
D'ogni Nazione e d'ogni Continenti,  
Darà a l'Italia s'otra vittoria,  
Di vidiriti arrè bedda, lucenti,  
Forti, duminatrici, illuminate  
In nomu di la Patria immacolata.

Emigrati d'America, sintiti,  
La nostra bedda navi un vi scurdati...  
Pi chidda fidi chi ncori tiniti,  
Pi l'amuri a la Patria chi purtati,  
Guardati lu gran mari e surriditi  
E cu gran fidi lu jornu aspittati.  
Tra na scuma d'argentu, mari mari,  
Un jornu la viditi arrè affacciari.

VINCENZO LICATA

carne martoriata, - i sogni e le speranze che con te - avevano fatto già la traversata... - Tu resti in fondo, ma sulla tua scia - c'è una fede che naviga beata, - c'è la fede di un popolo credente - dominatore di mari e di venti.

C'è la fede di un popolo che veglia - nato e cresciuto sul mare... - Doria, sei in fondo, ma la fede è avanti - portata da questa gente marinara. - Genova è pronta, forte ed operante... - perché il tuo nome non si può dimenticare... - e ti farà più bella, ANDREA DORIA, - e sarà per la Patria una vittoria.

Arrivederci, bella Andrea Doria, - la mano dell'Ansaldo ch'è possente. - e l'italicu ingegno, che fu gloria - d'ogni Nazione e d'ogni Continente, - darà all'Italia quest'altra vittoria, - di vederti di nuovo bella, lucente, - forte, dominatrice, illuminata - in nome della Patria immacolata.

Emigrati d'America, ascolta-te: - la nostra bella nave non dimenticate... - Per quella fede che nel cuore avete, - per l'amore alla Patria che portate, - guardate il grande mare e sorridete - e con gran fede il giorno aspettate. - In mezzo ad una spuma d'argento, attraverso tutti i mari - un giorno la vedrete di nuovo affacciarsi.

Come lo scorso anno, «l'Ansaldo» ha prenotato un cospicuo numero di poltrone per il Piccolo Teatro «E. Duse».

Tra coloro che hanno inviato la esatta soluzione del 2.º concorso antinfantistico, abbiamo estratto i seguenti nominativi, ad ognuno dei quali il rispettivo corrispondente di STA recapiterà due biglietti per una delle prossime rappresentazioni.

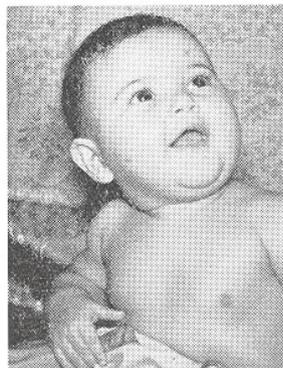
Irma Balbi - Sebastiano Benvenuto - Marino Bercilli - Mario Binzi - Luigina Bollettini - Tullio Bonade - Virgilio Brè - G. B. Bruzzone - Luigi Bruzzone - Adriano Burlando - Davide Cadenagno - Fede-

## I vincitori dei biglietti per il "Duse"

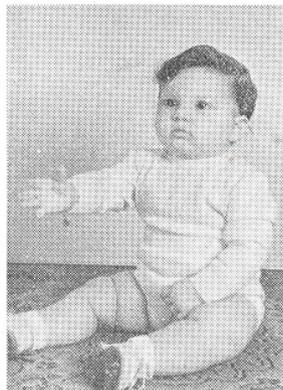
rico Camoirano - Romualdo Capechi - Luciano Catasta - G. B. Causa - Luigi Cetti - Filippo Chelossi - Ulisse Ciccone - Domenico Collo - Rino Cresia - Giuseppe Dagnino - Eugenio Dotto - Francesco Farinola - Leopoldo Filippi - Clotilde Filippone - Danilo Fiori - Domenico Gaetini - Luigi Gavasi - Giuseppe Gaetini - Giacomo Gestro - Mario Gecchi - Giuseppe Guerrini - M. Teresa Laconi - Francesco Lantero - G. B. Lupi - Teresa Luxardo -

Luciano Luvardi - Bartolomeo Macchiò - Aurelio Maggiolo - Giuseppe Marengo - Luigi Massai - Albini Modolo - Francesco Mortara - Giovanni Notte - Francesco Paeucci - Giuseppe Pagano - Giulio Penengo - Domenico Peruzzo - Pietro Piccardo (CAN/45312) - Pietro Piccardo (FON/78402) - Cesare Pistolesi - Maria Poggi - Carlo Priarone - Sergio Raiteri - Gino Reggiani - G. Carlo Repetto - Attilio Rivolta - Giuseppe Roba - Angelo Rocci - Francesco Rollo - Settimio Rossi - Giovanni Sartori - Armando Soave - Giorgio Stallo - Davide Stasera - Aldo Tani - Giovanni Ugetti - Nita Urbani - Calogero Vella.

## ANSALDINI IN SEDICESIMO



Tiziana, figlia di Leonardo Pizzello del CAN



Marco, figlio di Andrea Gambino del Cantiere



Laila, figlia di Alessandro Pellistri del MUG



Giuseppe, figlio di Valentino Longo del CMI

## ARTISTI LIGURI

Iniziamo con questo articolo una breve rassegna degli artisti Liguri che hanno illustrato nei tempi il nome di Genova e Liguria. Procediamo in ordine alfabetico.

Michele Aria, chiamato anche D'Arìa (1466-1502), genovese di adozione, scultore. Le sue opere risentirono l'influenza della scuola toscana. A Michele Aria il Banco San Giorgio diede incarico di scolpire le statue degli uomini più illustri del tempo, quali Francesco Vivaldi, Domenico Pastine, Luciano Spinola, Ambrogio Negrone. Tra le molteplici opere dello scultore non si può ricordare il portale quattrocentesco del Palazzo Spinola, sito al n. 3 di Vico della Sapienza e la tomba di Francesco Spinola con la figura equestre dell'illustre personaggio che trovasi nell'altro palazzo Spinola, già Palazzo Grimaldi, al n. 1 del medesimo Vico. A Michele Aria si devono le figure della «Prudenza», «Temperanza», «Giustizia», «Carità», scolpite sul pagliotto dell'altare maggiore della Chiesa di San Gerolamo, in Via Redipuglia, subito dopo Sturla.

Giovanni Andrea Ansaldo di Voltri (1584-1638), pittore. E' autore del bellissimo «Cenacolo», che si trova nella Pinacoteca dell'Accademia Genovese. Nella sala dodicesima della Galleria di Palazzo Bianco, dove sono raccolte le opere dei pittori genovesi del '600, è conservata la «Pietà» del grande artista; e nella cappella del Palazzo Negrone, al n. 4 di Piazza Fontane Marose, una bellissima «Assunta». Delle numerosissime opere dell'Ansaldo, rivederemo il «San Carlo Borromeo» e «Santa Lucia» nella Chiesa dei Santi Erasmo e Niccolò a Voltri e il «San'Ambrogio» nella chiesa omonima, pure a Voltri. Così il «Gestù nell'Orto» nella Chiesa della Concezione dei Cappuccini, ma soprattutto le pitture delle ante dell'organo di sinistra della Cattedrale, che raffigurano quella che interna la Conversione di San Romano per opera di San Lorenzo e la guarigione di un cieco, e nella parte esterna San Lorenzo che distribuisce ai poveri le ricchezze della Chiesa. L'Ansaldo lavorò poco in affresco; e dei pochi capolavori di questo genere, è da ricordare l'«Assunzione di Maria» sulla cupola centrale della Chiesa dell'Annunziata, ed altri nella Chiesa Assunta di Sestri e di Palmaro di Prà. Con Luca Cambiaso e Bernardo Castello, l'Ansaldo dipinse le volte dei saloni del palazzo Imperiale, quasi completamente distrutti dai bombardamenti dell'ultima guerra.

Gioacchino Assereto (1600-1649), pittore, discepolo dell'Ansaldo. A lui si deve il completamento delle figure mitologiche della cappella del Palazzo Negrone, iniziate dal Bottalla. Dell'Assereto si conserva alla Pinacoteca dell'Accademia il «Martirio di San Bartolomeo» e nella sala dodicesima della Galleria di Palazzo Bianco il «San Francesco» ed «Esalt» che vende la primogenitura». Nella Chiesa dell'Annunziata c'è il bellissimo affresco rappresentante San Pietro che risana uno zoppo, e nella Chiesa di Santo Stefano, sopra Via XX Settembre, il «San Tommaso Apostolo». Altre sue opere, salvate dai bombardamenti, si trovano nella Chiesa di Recco e nella Chiesa dei Cappuccini a Voltaggio. L'Assereto dipinse anche i Santi titolari nella chiesetta romanica dei Santi Cosma e Damiano. Molte altre pitture sono disseminate nelle chiese di città e provincia a testimoniare la potenza espressiva e la raffinatezza stilistica di questo grande artista genovese.

Paolo Tarenzi

## Le visite al Porto

Il 21 ottobre scorso ha avuto luogo la terza visita, conclusiva, agli impianti portuali genovesi.

Anche questa volta si è avuta la partecipazione di un elevato numero di ansaldini, che hanno avuto così la possibilità di visitare il maestoso porto genovese a bordo del rimorchiatore «Canada».

LE GITE DE "L'ANSALDINO"

# Da Muggiano ad Assisi

Partiamo alle sei di sabato, 21 ottobre. Gli Ansaldo di Muggiano vanno ad Assisi. Era una promessa che avevamo fatta ad un gruppo di dipendenti che con insistenza, da qualche mese, ci richiedevano di includere questo itinerario nel nostro programma di gite.

L'itinerario di viaggio, scrupolosamente studiato, doveva permettere ai nostri gitanti di godere, nel corso delle due giornate, città e panorami tra i più suggestivi del mondo. Non abbiamo fatto molti chilometri e siamo già tutti contagiati da una comune, effervescente allegria (misterioso potere delle gite in comitiva!). Cantano i giovanissimi, i meno giovani, e cantano gli anziani: ad essi specialmente va il merito di avere affrontato il viaggio di settecento chilometri, tra andata e ritorno, conservando intatto uno spirito degno degli anni più verdi.

Ci avviciniamo a Pisa. Poco prima abbiamo sfilato sul lungomare tirrenico, ancora avvolto da una leggera nebbiolina azzurra, ed ecco profilarsi sotto il fragile cristallo del mattino il mirabile trittico della Torre, della Cattedrale e del Battistero.

Facciamo una breve sosta. Frullano gli automatismi delle macchine da ripresa e i «click» delle macchine fotografiche sigillano ricordi già consegnati agli album di famiglia, per gli anni a venire.

Alle nove e trenta si riparte alla volta di Siena. Vi giungeremo, attraverso le meravigliose colline di Toscana, alle undici precise. Tre ore di sosta secondo la tabella di viaggio. C'è il tempo per un giretto in città e per consumare la colazione. Appuntamento per la partenza in Piazza del Campo, che è una piazza particolare nella sua dolce concavità, come una valva di conchiglia fatta per accogliere di tutto: — palii, colombe e gruppi di turisti estatici di fronte a solenni, antichi palazzi. In un angolo la signorina Bianca Giorgieri sfoglia la guida d'Italia come se fosse una margherita.

Alle due e minuti si riparte alla volta di Perugia. Lasciamo le dolci colline del Chianti e quando entriamo in Umbria il paesaggio diventa un quadro incorniciato nel rettangolo di vetro della macchina; è una pittura che si rinnova in continuazione nell'incanto dei suoi mille pastelli che l'ottobre addensa e addolcisce in chiazze di colore che a tratti avvampa di accese tonalità e poi si snerva e illanguidisce sulle rive di un lago colore di perla.

Costeggiamo il Trasimeno, un lago che si sta consumando a causa di una febbre segreta che gli asciuga, attraverso le sue vene sottili, l'alimento vitale. Nel frattempo si è proceduto al sorteggio dei premi messi in palio da «L'Ansaldo» che vengono vinti dalla signora Carabelli e dal signor Filiberto Capponi. La strada si perde tra le colline di un verde assurdo, coltivate metro

per metro, testimonianza di una operosità che fa di questa regione una delle più doviziose d'Italia.

Corriamo incontro al crepuscolo, l'aria d'intorno si fa di seta e una stupenda trama di fili d'aria luminosi è tesa nell'arco del cielo. Ecco dopo una curva apparire, adagiata sul colle, come una bella addormentata, Perugia.

La signorina Olga Lazzaroni, assistente sociale, cita a memoria il «Canto dell'amore» di Carducci. Facciamo l'ultima tappa del viaggio di andata. Una mezz'oretta di sosta e poi via alla volta di Assisi, dove arriviamo in perfetto orario. Siamo ricevuti alla Cittadella dove don Luigi Rossi viene a portare agli Ansaldo il saluto di Assisi. Dopo cena i gitanti dovrebbero andare a dormire perché domani di buon'ora si devono alzare perché c'è tanto da vedere e il tempo è breve. Ma prima di andare a letto, la visione notturna di Assisi nessuno vuol perderla e così alla chetichella e a gruppetti ci perdiamo nell'oscurità e nel silenzio di questa città senza tempo.

Domenica 21. Sveglia di buon'ora, colazione alla Cittadella e poi, come prima meta, l'eremo delle «Carceri» dove S. Francesco si ritirava in preghiera e meditazione. Saliamo su di un taxi e via per le rampe della montagna incontro a un panorama che mozza il fiato.

Non parliamo, ci esprimiamo a gesti. Sotto di noi c'è tutta l'Umbria. Ci circonda un oceano di alberi, nel mezzo del quale spunta un piccolo eremo sperduto nel gran deserto di silenzio.

Il rintocco della campanella all'ingresso sembra un can-



to di capinera. Ci viene incontro un piccolo frate che ci accompagnerà spiegandoci la prodigiosa vita del Santo di Assisi. Sono parole di bontà dalle quali si sprigiona la sovrumana forza dell'amore; parole sempre nuove, antiche come il mondo, che ogni tanto gli uomini dovrebbero ricordare. Scaturite dall'esempio di un piccolo uomo che camminava scalzo ed aveva nel cuore una fiamma meravigliosa.

Torniamo in basso per visitare la tomba del Santo, per recarci a S. Damiano, e quindi sostare nella cattedrale assisiata davanti alle pitture gottesche.

Il tempo fugge, tiranno, e alle 13 ci ritroviamo, per la colazione, alla Cittadella. Consegnati i cestini da viaggio

per il ritorno prendiamo congedo dalla Cittadella, la cui ospitalità improntata alla più squisita cortesia e affabilità rimarrà a lungo nella nostra memoria.

Sulla strada del ritorno sostiamo per visitare la chiesa di S. Maria degli Angeli, splendida opera d'arte eretta per custodire il gioiello della «Porziuncola».

Ci dirigiamo alla volta di Arezzo, ma quando siamo per entrare in città, la mezz'ora stabilita per la sosta ci viene rubata da un malaugurato passaggio a livello. Arriviamo alle venti a Firenze. Andiamo a prendere qualcosa nei bar, poi gironzoliamo per le strade, mentre il nostro Galli ci intrattiene sulle storie mediche.

Si riparte alle 21. Il signor

Biondi, che nel corso del viaggio ha funzionato egregiamente da fine dicatore, riempirà i novanta chilometri dell'autostrada di Migliarino Pisano con un repertorio classico.

Gli ultimi chilometri sono fatti in silenzio. Si sente il fruscio delle ruote sull'asfalto e il pulsare regolare del motore ci sembra il mezzo meccanico implacabile che si è divorato il nostro tempo, velocemente passato. Ma sui volti delle persone che salutiamo c'è una allegrezza che è una sfida alla brevità di tutti i momenti veramente felici. Ogni volta che ci separiamo dai nostri compagni di viaggio sentiamo di avere acquistato, grazie ad una bella gita, dei nuovi sinceri amici.

**Franco Guadagnini**



# GRANDE REFERENDUM ANTINFORTUNISTICO A PREMI

• •

Nell'intento di contribuire in modo pratico alla lotta contro gli infortuni sul lavoro, bandiamo un REFERENDUM a premi, al quale invitiamo calorosamente tutti, operai ed impiegati, a partecipare.

Le risposte devono pervenire entro il 15 novembre p.v. e tra tutti i partecipanti verranno sorteggiati i seguenti premi:

- un rasoio elettrico;
- una piccola radio;
- una penna « Aurora 88 » cappuccio nikargenta;
- n. 100 poltrone (due per persona) alle rappresentazioni del Piccolo Teatro « Eleonora Duse » di Genova.

Inoltre verranno estratti due nominativi, ai quali la « Perugia » invierà in omaggio due astucci del suo pregiato cacao in polvere.

I tagliandi dovranno essere consegnati ai corrispondenti di Stabilimento e precisamente:

DIG: sig.na Lucia Diamante (Relp) - SAU: sig. Giuseppe Sardi (Elet) - COKE: sig. Edilio Orlandi - MEC: sig. Giuseppe Rovegno (Mop/Marb) - CAN: sig. Graziano Merlano (Mop) - FON: rag. Michele Montesorio (Ses) - CMI: sig. Aurelio Maggiolo (Dat) - CMI/CAR: sig.a Dina Pasquino (Per) - MUG: sig. Franco Guadagnini (Coi) - LIV: sig. Dino Dazzi (Per).

## Referendum antinfortunistico

scadenza 15 novembre 1956

- 1<sup>a</sup> Domanda — Siete a conoscenza delle principali norme antinfortunistiche che dovrebbero essere osservate durante il vostro lavoro?  SI  NO
- 2<sup>a</sup> Domanda — Eseguite il lavoro che vi viene affidato con la dovuta precauzione per la vostra sicurezza?  SI  NO
- 3<sup>a</sup> Domanda — Ritenete che molti infortuni si potrebbero evitare creando una più profonda coscienza antinfortunistica?  SI  NO
- 4<sup>a</sup> Domanda — Ritenete che le misure di sicurezza adottate dalla nostra Società siano, nel loro complesso, adeguate allo scopo che si propongono?  SI  NO
- 5<sup>a</sup> Domanda — Ritenete che qualche misura antinfortunistica attualmente in vigore sia di difficile osservanza?  SI  NO
- Se sì, quale: .....
- 6<sup>a</sup> Domanda — Ritenete opportuno bandire un concorso affinché tutti i dipendenti possano suggerire delle misure antinfortunistiche?  SI  NO

Contrassegnare con un semplice tratto di matita le risposte che interessano.

### TAGLIANDO PER LA PARTECIPAZIONE AI PREMI

Cognome e nome ..... cart. .... Sta .....

(Questo tagliando dovrà essere staccato dal corrispondente di stabilimento, all'atto della presentazione del questionario di cui sopra).

# VISITE AL MUSEO DI STORIA NATURALE

« L'Ansaldo », proseguendo nel suo programma di iniziative ricreative-culturali, organizza una serie di visite gratuite ai principali Musei genovesi.

Queste avranno inizio domenica 11 novembre con una visita al Museo di Storia Naturale e proseguiranno nelle altre due domeniche del mese.

Alle 14 partirà un tramway da Genova-Voltri ed un altro da Pontedecimo, ambedue appositamente noleggiati per il solo viaggio di andata.

L'appuntamento — comunque — resta fissato alle 14,30 all'ingresso del Museo in Via Brigata Liguria. La comitiva sarà guidata da egregi professori i quali, gentilmente, hanno accettato di illustrare le inte-

ressantissime collezioni. La visita avrà termine alle 17,30.

L'importantissimo Museo, che annovera — tra l'altro — lo scheletro di un elefante preistorico italo, recentemente scoperto a Viterbo, nonché quello di una balena, una eccezionale collezione di uccelli, tra cui alcuni appartenenti a specie scomparse, ed una non meno eccezionale collezione mineralogica, accoglierà — domenica 11 — 120 ansaldini.

I biglietti saranno distribuiti dai corrispondenti di stabilimento secondo l'ordine di prenotazione e secondo la forza. Le prenotazioni si chiuderanno improrogabilmente entro il 10 novembre. Ogni dipendente potrà condurre con sé non più di un familiare.

## Donatori di sangue alla Carpenteria

Riceviamo:

Quando nel 1951 nella nostra città di Genova sorse, per opera di pochi, ma volenterosi cittadini, l'A.V.I.S. (Associazione Volontari Italiani del Sangue) incominciò nell'interno della nostra azienda, tramite il primo donatore, la campagna di reclutamento per trovare nuovi donatori, essendo in crescendo le richieste di sangue da tutti gli Ospedali della Provincia di Genova.

Alla distanza di cinque anni i donatori della Carpenteria sono saliti al numero di 43 e hanno effettuato 481 trasfusioni, pari a litri 481 di sangue donato volontariamente, gratuitamente ed anonimamente negli Ospedali genovesi.

E' ancora vivo il ricordo in tutta la Valle del Leira, del tragico incidente del Turchino, ma è anche vivo nel ricordo dei cittadini voltresi lo slancio fraterno che in quella triste giornata dimostrarono i donatori dell'A.V.I.S. della Carpenteria, dai quali forse molti feriti gravi riebbero, se non la immediata salvezza, almeno la speranza di sopravvivere.

E tanti altri esempi stanno ad illuminare lo spirito di dedizione altruistica che anima i donatori della Carpenteria e dell'A.V.I.S. tutta; esempi che, se un giorno saranno seguiti e stimati in tutto il loro valore umano e sentimentale, forse allora potremo dire che l'amore per il prossimo non è più una utopia e potremo guardare all'avvenire non come ad una incognita buia, ma come ad una certezza di vita felice.

I DONATORI DELLA  
CARPENTERIA

## CINESELEZIONE

Fermata d'autobus

Non sempre un film deve essere necessariamente portatore di un messaggio. Un film può essere buono anche quando non pretende di parlare al nostro animo o al nostro cervello come se fosse un testo di filosofia, ma si accontenta di divertire e magari ci riesce.

Questo è appunto il caso di « Bus stop », un cinema-scoppe a colori di puro « divertissement », tratto da un testo teatrale, il che si vede chiaramente, specie nella scena finale.

La trama è la seguente: un giovane « cow-boy », vissuto sempre nel suo « ranch », si reca per la prima volta in città, per partecipare al « rodeo ». Sogna, nella sua ingenua purezza, un angelo da scegliersi come compagna della sua vita, e lo trova, ma non proprio nel luogo più adatto, nella bionda Marilyn Monroe. Si capisce però che il regista ha voluto dirci che con lei sarà felice, il che non pecca certo di conformismo.

La vicenda è raccontata con brio e con una sana comicità, e rivela nel giovane interprete, Don Murray, una sicura promessa. Intelligente l'interpretazione di Marilyn, che dimostra di tener fede alla promessa fatta con « Quando la moglie è in vacanza ».

IL PORTOGHESE

# "L'ANSALDINO" RISPONDE

Caro Ansaldo, ho letto che l'Armatore Cavaliere del Lavoro Ernesto Fassio, ha deciso di devolvere a favore dei figli dei dipendenti dell'Ansaldo, sotto forma di borse di studio, la somma di 18 milioni.

Siccome già una volta mi sono rivolto a te per sapere se mia figlia, dato che frequentava la Civica Scuola Superiore Femminile di Tecnica Amministrativa per Segretarie di Azienda, ne avesse diritto, mi rispondesti che nel bando di concorso che l'Ansaldo fa annualmente detta scuola ne era esclusa.

Io mi rivolgo nuovamente a te per sapere se alle nuove borse di studio hanno diritto tutti i figli degli Ansaldo, qualsiasi scuola frequentino, oppure è come prima.

Ti chiedo questo perché anche quest'anno mia figlia è stata promossa dalla 3.a alla 4.a media superiore, con la media superiore ai 7/10.

Sarebbe di grande aiuto per me poichè mia figlia è stata molto ammalata e ho dovuto affrontare molte spese.

Inoltre tali borse di studio spronano chi si dedica con passione allo studio.

Distinti saluti.

LIVIO ORTOLAN (CAN)

Le borse di studio istituite con i fondi munificamente elargiti dall'Armatore Fassio verranno assegnate da un'apposita commissione, secondo i criteri illustrati dal bando di concorso che pubblichiamo in altra parte del giornale. Non sta a noi stabilire se il caso dell'Ortolan rientri o meno tra quelli contemplati dal bando. Dobbiamo perciò limitarci a segnalare alla commissione, con l'augurio vivissimo ch'esso venga preso in giusta considerazione.

Caro Ansaldo,

ti sarei molto grato se tu volessi darmi una risposta in merito a quanto segue.

Sono operatore nell'Officina Meccanica del Cantiere di Sestri e la mia questione è in parte simile a quella descritta dal signor Spanò (su "L'Ansaldo" del 15 marzo 1955) e perciò penso che sia inutile ripetere l'argomento. Al Cantiere di Sestri sono stati approvati nuovi quadri sia fra i diplomati che fra i non diplomati e codesta piccola sistemazione però può dare delle soddisfazioni morali e materiali. Nell'Officina Meccanica dove sono io, questo purtroppo non è avvenuto. Come mai questa differenza? Inoltre sembra che al Meccanico gli operatori siano equiparati. E' vero tutto ciò?

Attendo fiducioso una tua risposta e anticipatamente ti ringrazio.

ARMANDO BADANO (CAN)

La questione posta dal sig. Badano, il quale aspira a migliorare la sua posizione, riflette la sistemazione organica di un Reparto di Officina che è di esclusiva competenza della Direzione di Stabilimento ed è connessa ad effettive necessità tecnico - produttive.

Conseguentemente, dovendosi prospettare la necessità di potenziare l'organico dei Capi, è compito della stessa Direzione di STA di valutare comparativamente, attraverso il giudizio dei superiori, le ca-

pacità tecniche, organizzative e di comando dei possibili candidati la cui scelta non può essere che orientata verso gli operai di maggiore capacità, preferendo fra questi quegli elementi dotati di un titolo di studio e di conseguenza di una più completa preparazione culturale, professionale e generale che la continua evoluzione della tecnica produttiva esige.

Non è comunque da ritenersi esclusa la possibilità per quelli che non sono in possesso di un diploma, ma si siano fatti come autodidatti una buona preparazione professionale e culturale, di poter aspirare ad assumere posizioni di sempre maggior responsabilità nei quadri aziendali.

Pertanto, dovendosi verificare la necessità di creare nuovi capi, la Direzione di Stabilimento non mancherà certamente di valutare anche le capacità e la preparazione del sig. Badano e se queste rispon-

## APPELLO AI LETTORI

Un operaio ansaldino trovandosi ricoverato all'ospedale da circa quattro mesi per infortunio sul lavoro.

Poichè egli non ha la possibilità di comperare un passeggino per uno dei suoi bimbi, rivolgiamo un caldo appello ai nostri lettori affinché uno di essi voglia, con gentile atto di solidarietà umana, offrire l'oggetto richiesto dallo sfortunato operaio.

Rivolgersi nelle ore d'ufficio alla nostra Redazione, telefono 589.349.

deranno ai requisiti necessari non è escluso che egli possa trovare nell'attività della nostra Azienda la sistemazione a cui aspira.

Non ci risulta inoltre che presso lo STA/MEC gli operatori che svolgono mansioni analoghe a quelle del sig. Badano siano stati assegnati alla « categoria speciale », tanto più che anche il nuovo contratto di lavoro stipulato in data 21 giugno 1956 prevede chiaramente l'incasellamento degli operatori nella cat. A (specializzati) degli operai.

Caro Ansaldo,

desidererei sapere perchè nelle officine del Cantiere di Sestri il sistema delle gru elettriche a carrello (quelle attuali sono antiquate) non viene sostituito con quello delle gru a pulsante. Il sistema attuale comporta per noi operai un inutile spreco di energia e costituisce un continuo pericolo, in quanto le maniglie si trovano all'altezza della testa e possono sbattere sulla faccia di chi è costretto a passarvi vicino, e che, inoltre, può rimanere impigliato nelle catene.

Si fa sempre molta attenzione, ma un attimo di distrazione può averlo chiunque, non ti pare?

UN OPERAIO

del Reparto Tubi (CAN)

Le gru elettriche dei reparti TUBI, CARP e MECC del Cantiere di Sestri sono azionate da motori a corrente continua e pertanto il sistema di manovra e a controller, cioè ad avviamento graduale comandato dal basso mediante catena a manopola.

Il sistema di manovra dal basso mediante pulsante è in-

vece proprio degli impianti a corrente alternata con motori in corto circuito (specialmente per impianti a poca potenza) e pertanto la adozione di questo sistema comporterebbe il cambio di tutti i motori e relativa apparecchiatura a tutte le gru dei Reparti di cui sopra.

D'altronde il sistema di comando a controller attuale per impianti a corrente continua è altrettanto sicuro, pur richiedendo da parte dell'operatore la necessaria attenzione.

Caro Ansaldo,

siamo due dipendenti e ti scriviamo a nome di un gruppo di altri operai chiedendoti una chiarificazione in merito alle tante voci che circolano su Case INA da costruire per i dipendenti dell'Ansaldo.

Si dice che la nostra Società abbia comperato del terreno a Cornigliano - Campi, a Mulledo ed in altre zone per la costruzione di dette case. Poichè tu sai benissimo che il nostro principale problema è appunto quello dell'alloggio per noi e per i nostri figli, puoi immaginare quale sarebbe la nostra gioia se la notizia corrispondesse al vero. Sarebbe realizzata, dopo dieci anni di versamenti, la nostra speranza di avere finalmente una casa, e per raggiungere questo fine siamo disposti a cedere la nostra liquidazione accantonata finora.

OSVALDO BRUNO  
PRIMO LIBERTI

Dopo la costruzione di 232 alloggi per complessivi 1231 vani su aree cedute gratuitamente dall'Ansaldo od acquistate per conto della Gestione INA-CASE durante il settennio 1949-1955, la nostra Società ha nuovamente ottenuto, per il settennio 1956-1963, l'autorizzazione alla costruzione di alloggi per i suoi dipendenti.

Il nuovo progetto generale prevede la costruzione di 289 alloggi per complessivi 1618 vani (240 alloggi per 1340 vani a Genova; 25 alloggi per 156 vani a La Spezia; 24 alloggi per 122 vani a Livorno).

Nel mentre sta per iniziarsi la gara di appalto per un fabbricato di 38 alloggi per 200 vani sulla residua area di Cornigliano - Coronata, l'Ansaldo sta attivamente conducendo le trattative per l'acquisizione di aree per le nuove costruzioni sia a Genova che a La Spezia e Livorno. A Genova si incontrano gravi difficoltà per trovare delle aree idonee nei limiti di costo fissati per le costruzioni dell'INA-CASE (500 mila lire a vano legale).

Anche per il secondo settennio tutti gli alloggi costruiti direttamente dall'Ansaldo per conto della Gestione INA-CASE verranno assegnati (con la medesima procedura del primo settennio e senza intervento alcuno della Direzione Generale della nostra Società) da parte di una Commissione presieduta da un alto magistrato, come previsto dalla Legge in vigore.

## BREVETTI d'INVENZIONE

Marchi di Fabbrica

Ufficio Internazionale

GENOVA

VIA MALTA, 4 - Telef-no 52.349

## ESITO DEL "2.º CONCORSO ANTINFORTUNISTICO"

I due operai eseguono il proprio lavoro senza rispettare alcune norme di sicurezza, in quanto il cianfrinatore è privo di occhiali, guanti e schermo di protezione e il saldatore elettrico è privo di grembiule di cuoio, ghettoni, protezione di tela fino alle spalle e guanti alla moschettiera.

Tra i numerosi lettori che hanno inviato l'esatta soluzione, la sorte ha favorito i seguenti signori: 1) Franca Irre della Dig (vince un fucile automatico « Breda » da caccia) - 2) Vincenzo Fiorenzo del Can (vince una caffettiera moderna) - 3) Guido Montarsolo del Mec (vince un ombrello per uomo).

F.lli GRADINO

FABBRICA

OREFICERIA - GIOIELLERIA

ARGENTERIA - OROLOGI

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

# marinus

LIVORNO - Piazza Cavour 3

Abbigliamento per UOMO  
SIGNORA  
RAGAZZO

in un ricco e vasto assortimento



Facis

le accurate

CONFEZIONI

PRONTE IN 120 TAGLIE

PRESTITI mediante  
cessione stipendio  
concediamo ad impiegati

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

CONTINI BORSE  
VALIGIE  
BAULI

PORTICI XX SETTEMBRE, 172 r.

TUTTE le NOVITÀ  
di STAGIONE

SCONTO PRESENTANDO IL TAGLIANDO  
10% DI QUESTO AVVISO

ARTICOLI  
VIAGGIO  
CONFEZIONI  
di alta classe

CALZE  
GUANTI ecc.

# LA RUOTA DEL TEMPO

## Sono nati

31 agosto: LAURA, figlia di Candeloro Bonanno (Mec) e di Anna Zappalà - 1° settembre: FIORELLA, figlia di Antonio Gaggero (Mec) e di Bertolina Bertoli - 4 settembre: MILENA, figlia di Antonio Barca (Liv) e di Mirella Casini - 10 settembre: GIOVANNA, figlia di Leonetto Bernini (Liv) e di Jolanda Rossi - 14 settembre: DIEGO, figlio di Lamberto Casalboni (Mec) e di Iride Ferrari - GASPARE, figlio di Francesco Polizzi (Mec) e di Eleonora Odino - 16 settembre: LIDIA, figlia di Luciano Chiocca (Mec) e di Nella Bonivento - 17 settembre: ADOLFO, figlio di Guglielmo Sterlocchi (Can) e di Bruna Franchi - 20 settembre: DANIELA, figlia di Giovanni Rossi (Can) e di Marta Corbelli - 23 settembre: MARISA, figlia di Lidio Ageno (Liv) e di Anna Maria Perullo - LAURA, figlia di Antonio Massobrio (Can) e di Giuseppina Gnan - MARINA, figlia di Vittorio Barabino (Can) e di Teresa Merello - 24 settembre: MARCO, figlio di Francesco Gaggero (Mec) e di Elia Onofri - 25 settembre: MAURA, figlia di Ugo Parodi (Mec) e di Erminia Peluccio - MASSIMO, figlio di Mauro Archibusacci (Liv) e di Giovanna Paggini - 2 ottobre: ERMANNO, figlio di Aldo Dameri (Can) e di Francesca Repetti.

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

## Si sono sposati

10 giugno: Piero PASTORE (Mec) con Fulvia Giacaglia - 4 agosto: Venio MAZZONI (Liv) con Mariella Risalti - 26 agosto: Giovanni TUMIATI (Mec) con Mafalda Sartini - 2 settembre: Ilio NACCI (Liv) con Albertina Magagnini - 10 settembre: Mario BOLOGNA (Mec) con Angela Ramelli - 22 settembre: Oreste MICHAUD (Liv) con Gina Riccioni - 29 settembre: Santo NOLI (Mec) con Anna Viola - 30 settembre: Lino LOMBARDI (Mec) con Maria Cecchini - 1° ottobre: Giuseppe PARODI (Can) con Rita ROLLERO (Can) - Matteo PASTORINO (Can) con Anna Maria Leoncini - Walter UBALDI (Can) con Elisa Berni - 7 ottobre: Gaetano MULE' (Can) con Milena Parodi - Gerolamo CANEPA (Can) con Maria Gaggero - Romano LENARDUZZI (Can) con Maria Ot-

tonello - Bartolomeo DI TERLIZZI (Can) con Teresa Dagnino - 8 ottobre: Assunta ALFATI (Can) con Giuseppe Consigliere - 9 ottobre: Ivo PAOLI (Can) con Maria Vealto - 13 ottobre: Luigi MANUELLI (Can) con Anna Mascardo - 14 ottobre: Andrea ANSELMO (Can) con Carmela

Dagnino - Vincenzo AIELLO (Can) con Maria D'Ippolito - Claudio CORBARI (Can) con Susanna Amato - Francesco SCOTTO (Can) con Bruna De Marchi - 15 ottobre: Santo BOZZOLO (Can) con Teresa Bignone.

Agli sposi i nostri vivissimi auguri.

## Premi di anzianità

### MECCANICO

Mario ANELLI - Bernardo ANSELMO - Antonio BALBI - Eraldo BAROTTI - G. B. CEVASCO - Bruno CRINITI - Alberto CROVETTO - Mario CURELLO - Francesco DE CARO - Carlo DE MARIA - Temistocle DONNIAQUIO - Vincenzo FOTIA - Giovanni GNaN - Michelino GRIPPA - Giovanni MELONI - Bruno MERETA - Angelo MERLO - Giuseppe NAVONE - Nicolina ONETO - Giovanni PENSAVALLE - Giorgio RISITANO - Rino ROSSI - Domenico SANGERMANO - Remo SCOTTO - Aniello SEMPREVIVO - Michele SPADAVECCHIA - Natale TARANTINO - Francesco TRAVERSO - Francesco UGO - Ada VISANI.

### C. M. I.

G. B. BRUZZONE - Bernardo CALCAGNO - Nicolino CAPANNI - Pietro CHIODI - Giuseppe COSTA - Bruno DENINI - Brunetto GIAGNONI - Francesco GRITTI - Giuseppe GUIDO - Dante MARTINI - Luigi MAZZUCHELLI - Armando MINOLFI - Giovanni MURA - Cosimo PARISI - Mario PONTE - Michele PROIETTI - Giuseppe REPETTO - Andrea SACCO - Nicolò SCALISI - Angelo SEMINO - Mario SEMPREVIVO.

### DIREZIONE GENERALE

Dino LIBERTI - Mentore MAINI - Ernesto OBERTI.

### FONDERIA

Luigi BERRI - Luigi D'ALIO - Stefano GRAFFIGNA - Antonio LA ROSA - Luigi LA STRAIOLI - Alessandro MACCINO - Marco MARUFFI - Luigi RIGHETTI - Dimaste STEFANI.

### LIVORNO

Enzo BIGONGIARI - Eugenio CECCONI - Cesare CHIARI - Ugolino CIARDI - Alfredo DONATI - Luciano LELLI

- Ennio MACERA - Carlo MERLINI - Francesco MORELLI - Aldo PASQUALI - Luciano PINI - Ettore PIRONE - Albertina PITTO - Bruno POLESE - Ignazio RUSSO - Elio SEMINELLI - Piero SPIGONI - Agostino TINTI - Vasco VANNUCCHI - Emilio VANNUCCI.

### CANTIERE DI SESTRI

Giuseppe ANFIONI - Alfredo BOATTINI - Natale BOGETTO - Saverio BORELLO - Alfredo BORGHETTI - Aurelio BRUZZO - Francesco CARIOLA - Gabriele D'ANNUNZIO - Benedetto DASSORI - Vincenzo FANIRA - Domenico GASSI - Bruno GRILLO - Petronio LO RUSSO - Umberto MACCAFERRI - Giacomo MADIANITA - Dario MALASPINA - Letterio MALOMBRA - Andrea PANZANI - Antonio PIRISI - Giuseppe POSTIGLIONE - Pietro PUPPO - Luigi SEMINO - Silvio SOBRERO - Domenico STALTARI - Carlo TAGLIAFICO - Giuseppe TIMOSSO - Ivano VECCHI - Antonio VELLALBO - Sergio ZAPPATORE.

### SERVIZI AUSILIARI

Mario CAPUANA - Luigi CARREA.

### MUGGIANO

Silvio ARECCO - Mario BAUDONE - Settimio BERNARDINI - Florio BERTAGNA - Emilio CABANO - Adelmo CIGLIA - Osvaldo CONTI - Aldo COSTI - Pasquale ESPOSITO - Silvio GIULIANI - Giuseppe GRASSI - Carlo LANDUCCI - Serafino LANGIANI - Biagio LUNARDELLI - Emilio MARIANETTI - Giuseppe MENCARELLI - Bruno MIGLIOLI - Ireneo PASSALACQUA - Alessandro PELLISTRI - Luigi PEZZONI - Eligio PIETRI - Vincenzo SACCO - Benvenuto STEFANINI - Pietro STRETTI - Gino ZUCCALA.

Anche per voi  
è il momento  
migliore!



«È proprio vero!

## Soltanto la Singer

ha una così vasta scelta!»

Nella serie Singer 1956, unica al mondo, potete veramente scegliere la macchina più adatta alle vostre esigenze di lavoro.

In ogni negozio Singer troverete la serie completa e potrete imparare gratis cucito e ricamo. E ricordate: potete farvi rilevare ad alto prezzo la vostra vecchia macchina, pagando la vostra nuova Singer anche a 4.000 lire mensili!

Ecco alcuni modelli:



SINGER PESO PIUMA

SINGER CASA ELETTRICA

SINGER ZIG-ZAG

## SINGER *cuce meglio*

### H O T E C H

HÖHERES TECHNISCHES INSTITUT

Hausersstrasse, 26 - Zürich - Tel. 34.86.33

### SCUOLA LIBERA D'INGEGNERIA

CORSI AUTODIDATTICI IN LINGUA ITALIANA nelle sezioni: Meccanica - Elettrotecnica - Costruzioni civili - Chimica Industriale

Per Informazioni: DELEGAZIONE HOTECH Genova - Via XX Settembre, 14-14 - Telef. 51.493

## MINERVA

SAMPIERDARENA - Via della Cella n. 8 - Telefono 41.818

### Corsi scolastici celeri: 1956 - 1957

Avviamento - Ragionieri - Geometri - Capitani - Macchinisti.

Qualifiche professionali a valore legale - esami interni:

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

## Per i figli dei Caduti di Marcinelle

Pubblichiamo il secondo elenco di dipendenti che hanno risposto all'appello lanciato sul n. 16 del nostro periodico a favore dei figli dei minatori periti della sciagura di Marcinelle.

N. N. Lire 500 - Giovanni Segatori 200 - Tagliascacchi 200 - I dipendenti del Cantiere di Livorno 97.500 - Margherita Buzzi 500 - Francesca Lamberti 1.000 - Giuseppina Veglio 500 - Carlo Biagioni 300 - Brunilde Campelli 1.000 - Pietro Cervini 200 - Renato Tummati 100 - Fausto Mariotti 100 - Giulio Cossa 100 - Giuseppe Parodi 100 - Angelo Dagnino 100 - Luigi Gambaro 100 - Antonio Bottino 100 - Giordano Gianelli 100 - Giunone Olivieri 50 - Luigi Carrara 100 - Angelo Vassallo 200 - Caspare Nervi 150 - Luigi Rosati 150 - Dino Mordini 100 - Umberto Fiallo 100 - Alfonso Lasagna 100 - Orazio Pozzatti 150 - Marino Mo-

rotti 100 - Pietro Ivaldi 200 - Gerolamo Damonte 100 - Dario Leoncini 100 - Angelo Balli 100 - Narciso Ponte 100 - Domenico Bruzone 100 - Giuseppe Parodi 200 - Dario Massa 100 - Gerolamo Vigo 100 - Enrico Farelli 200 - Garibaldi Cosso 200 - Carlo Mascardi 50 - Guido Bonelli 100 - Alfredo Fiorino 200 - Angelo Olivieri 200 - Alfonso Ravera 100 - Francesco Rossi 200 - Marino Putti 150 - Nesio Garbarino 500 - Giovanni Olivieri 150 - Salvatore Dettori 200 - M. Neri 200 - Francesco Sangiorgio 100 - Francesco Caneva 300 - Vaprio Poggi 200 - Cleto Vallebona 200 - Rosa D'Anicco 100 - Gilda Solari 100 - Rosa Bozzano 100 - Gemmaro Chiari 100 - Adriano Ivaldi 100 - Agostino Iecle 100 - Egidio Molinelli 500 - Aldo Traverso 100 - Pietro Crivelli 100 - O. Battaglia 100 - Enrico Bussetti 500 - Pietro Mutolini 100 - Mario Traverso 100 -

Andrea Asero 100 - Mario Zoccola 100 - Giuseppe Sardi 200 - Giovanni Gava 500 - Rodolfo Amato 300 - Nicola Armao 300 - M. F. 300 - Giuseppe Bottaro 1.000 - G. B. Perasso 1.000 - Ottone 500 - Musante 500 - Fausto Dettori 200 - Santo Bottino 300 - Albertina Bellocchio 300 - Aurelia Modolo 200 - Giorgio Giacopello 200 - Gerolamo Rossi 200 - Vincenzo Pezzari 200 - Antonio Piccardi 200 - N. N. 200 - Ada Gho 200 - Lorenzini 200 - Clara Corrao 200 - Luigi Oneto 200 - Remo Bernini 200 - Pietro Rapetti 200 - Ambrogina Canepa Uberti 500 - Impiegati e operai MAG/FON 1.900 - Un pompieri MEC 100 - Teofilo Datti 100 - Ornella Colomba 200 - Bartolomeo Lavagetto 200 - Giuseppe Bommaro 200 - Romualdo Capechi 200 - Armando Soave 250 - Angelo Florito 250. Totale del 2.o elenco: L. 122.250. Totale complessivo: L. 238.950.

# CASSETTA DELLE IDEE

## PROPOSTA N. 20060.

La sbavatura degli ingranaggi eseguita a lima richiede un tempo piuttosto notevole e presenta una particolare difficoltà per certe forme. Propone quindi di sbavare gli ingranaggi usando un motorino munito di fresetta conica a dito. Tale sistema, da prove eseguite, si è dimostrato molto efficace, realizzando un notevole risparmio di tempo.

### Risposta.

La proposta è accettata. Il sistema si è dimostrato veramente buono ed è stato adottato al DEPI. Al proponente è stato assegnato un premio di lire 20.000.

## PROPOSTA N. 15161.

Come già pubblicato sul Comunicato N. 110 - foglio 3, propone un nuovo sistema di foratura per alberi, rotor, aste ecc. su torni o foratrici con punta speciale in acciaio rapido riportato su tubo acciaio comune e dispositivo iniezione acqua refrigerante a

sono pressochè trascurabili: l'inconveniente lamentato non può essere dovuto che a giochi eccessivi.

SAPR, interpellata in proposito, non era a conoscenza dell'inconveniente; questo fa pensare perciò che si sia trattato di un caso particolare. Facciamo inoltre osservare che un aumento delle dimensioni della chiavetta porterebbe ad un aumento delle sedi della stessa; questo è possibile sui settori citati nella proposta, ma non sull'albero che li porta; quest'ultimo infatti è cavo e la sede per la chiavetta citata dal proponente lo forerebbe.

L'inconveniente lamentato nella seconda parte della proposta è dovuto probabilmente a svista da parte della Fonderia.

Si è avvertito il PRO di segnalare nuovamente alla Fonderia l'avvenuta modifica di quota del disegno in questione.

## PROPOSTA N. 19725.

Dis. G. A. 1401 - Dis. Gp. 11429 - Particolare.

Durante la fresatura dell'incastro viene eseguita anche la sgrassatura del foro 16 E9. Propone che questa operazione venga abolita, poiché in seguito ad essa viene ostacolata l'operazione di alesatura quando il particolare viene montato sulla mensola Dis. 12301.

### Risposta.

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

## PROPOSTA N. 20213.

Quando si ordinano i coperchi per mot. 2131 - 265 ecc. occorre segnare sulla bolla di lavorazione se si tratta di motore marino od industriale, destro o sinistro, altrimenti bisogna ricorrere continuamente al Capo commessa per istruzioni.

### Risposta.

PRO/TEMP ha disposto perchè sia precisato quanto richiede il proponente sui cicli di lavorazione.

## PROPOSTA N. 20261.

Propone la sistemazione di una scaletta di accesso alle valvole delle tubolature gas e acqua e targhe indicative per evitare al personale poco pratico perdite di tempo.

### Risposta.

Le manovre delle valvole devono essere eseguite dal personale appositamente incaricato dal servizio MAN.

MAN provvederà alla sistemazione di una scaletta d'accesso ad esse e, appena possibile, a preparare qualche cartello con l'indicazione a colori normalizzati del contenuto delle varie tubolature.

## PROPOSTA N. 18492.

Propone che all'esterno del fabbricato DIS sia sistemato un apparecchio per il sollevamento delle damigiane di ammoniacca destinate al RID.

Queste damigiane sono molto pesanti e sono portate da due manovali fino all'ultimo piano del fabbricato. Se per una causa qualsiasi una damigiana si rompesse, è facile immaginare quel che potrebbe

succedere. Per questo l'apparecchio proposto è quanto mai necessario.

### Risposta.

Le osservazioni del proponente sono giuste. MAN ha in corso lo studio di un montacarichi da sistemare all'esterno del fabbricato DIS per il solo trasporto delle damigiane di ammoniacca.

## PROPOSTA N. 20244.

Propone che siano eseguiti fuori di scarico, vicini alle guide dei portoni calderai (riparto prove caldaie a fuoco per locomotive), per evitare allagamenti quando piove.

### Risposta.

Appena possibile il lavoro verrà eseguito.

## PROPOSTA N. 00447.

Propone che a tutte le macchine della CALD sia applicato un interruttore di emergenza, per poter evitare infortuni.

### Risposta.

Non appena possibile MAN provvederà a sistemare l'interruttore di emergenza alle macchine grandi della CALD.

## PROPOSTA N. 19744.

M/n. da 6.200 T. - Valvole di sicurezza 2 x 50 - Dis. MN 34355/9 pos. 2-3; 34355/10 pos. 10; 34355/18 pos. 18.

Propone che le flange riferentisi ai suddetti disegni, anzichè tagliate di fiamma con s. m. per lavorazione di macchina del contorno, vengano tagliate finite con « Secator »; risparmiando l'operazione di ricottura, tracciatura e fresatura contorno.

### Risposta.

L'Ufficio CAM provvederà alla modifica dei disegni, a partire dalle prossime costruzioni, sostituendo i raccordi esistenti con smussi a 45°, in modo da rendere possibile il taglio con « Secator ».

## PROPOSTA N. 17898.

Costruzioni 1509 - 1510 - 1521. Turbocisterne da 31.500 T. - Riduttore - ruota lenta - 1/2 ralla provvisoria - Dis. T. M. 61599 Pos. 1.

Propone che l'operazione 5/7 del ciclo di lavorazione sia eseguita con stozzatrice, anzichè con pialla.

### Risposta.

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

## Piccoli annunci

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

**VENDESI** «Lambretta 125» in ottimo stato, con e senza carrello tipo Marchetti, eventualmente a rate. Rivolgerti in via Fabio da Persico, 2-1, Genova-Sestri.

**VENDESI** cucina a gas tre fuochi e stufa con relativi tubi accessori, il tutto per lire 5.000. Rivolgerti al sig. Merlano, telefono interno 456 del Cantiere di Sestri.

## MEMENTO

### Ismale VILLAVECCHIA

di anni 52, dipendente del Meccanico, deceduto il 27-9-1956. Era all'Ansaldo dal 1930. Lascia la moglie e due figli.

### Angelo GIRI

di anni 49, dipendente della Direzione Generale, deceduto il 5-10-1956. Era all'Ansaldo dal 1936. Lascia la moglie e un figlio.

Ai famigliari le commosse condoglianze de «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 PACANO-TIP. EDIT. S.p.A.  
Via Monticelli, 11 - Genova  
Telefono 83.825

FOTOCOPIAZIONI A. CERIALE  
Via Lanfrancani, 43 - Genova

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

## SOCIETÀ EDITRICE INTERNAZIONALE

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

### Novità Raccomandate

LIBRI UTILI PER LA PROPRIA CULTURA, INDICATISSIMI PER REGALI

BRAVETTA V. E.

## ALTOMARE

PICCOLA STORIA DELLA NAVIGAZIONE L. 1.600

GNONE T.

PICCOLA STORIA UNIVERSALE dell'ARCHITETTURA

DAL TRILITE ALLA CASA DI VETRO L. 2.500

VALORI F.

## TRENTA SECOLI DI INVENZIONI

DALLA SCIENZA ANTICA ALLA BOMBA ATOMICA L. 1.500

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

SOCIETÀ EDITRICE INTERNAZIONALE

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

## OROLOGI A RATE

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

## Moderna organizzazione vendite rateali a favore di impiegati e lavoratori

### LA S.M.I.T. SOC. MANIFATTURE ITALIANE TESSILI

con sede in Via San Lorenzo, 12 int. 2 p. t. - Genova in cooperazione con importanti fabbricanti — eliminando così ogni maggiorazione intermediaria di prezzo ha costituito per i Sigg. IMPIEGATI e LAVORATORI di STABILIMENTI INDUSTRIALI, vasti depositi di

Tessuti - Confezioni - Impermeabili - Calzature

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

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

SI ACCETTANO IN PAGAMENTO ANCHE I Buoni ENAL

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

## PREMIO "ALMANACCO"

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

18013

Il possessore dell'almanacco contrassegnato con detto numero ha vinto una piccola radio. Egli potrà ritirare il premio in Redazione entro il 30 novembre, presentando l'almanacco completo della pagina numerata. Non presentandosi entro tale data non avrà più diritto al premio.

pressione con protezione del foro dallo scarico automatico del materiale asportato raccolto dentro il tubo. Questo sistema sostituirebbe quello di foratura con punte Loewe.

### Risposta.

A seguito dei risultati favorevoli ottenuti dalle prove di foratura eseguite col sistema suggerito, la proposta viene accettata.

## PROPOSTA N. 20141.

Motore 409 T - Meccanismo di manovra - Settore sull'albero comando valvola interna aria - Dis. 122391 - Tav. 1913 e dis. 122385 - Tav. 1910.

Propone che la cava per chiavetta sia aumentata a 8 mm. perchè attualmente risulta troppo piccola rispetto al diametro ed allo sforzo che deve sopportare durante la manovra, per cui si verificano rotture o slabbature della chiavetta stessa; ne derivano quindi variazioni della posizione del settore.

Propone inoltre che sia modificato il modello per fusione del dis. 122385 Tav. 1910 su. quale è stata modificata una quota.

### Risposta.

Per quanto riguarda la prima parte della proposta osserviamo che slabbature in una chiavetta sono dovute a montaggio difettoso: una chiavetta di dimensioni insufficienti si trancia, ma non si slabbra.

Nel caso specifico della proposta gli sforzi da trasmettere



# L'ANSALDINO



Blocco doppiofondo di una motonave da carico da 15.800 T.D.W. in costruzione a Sestri per la Società panamense « Pansuiza »