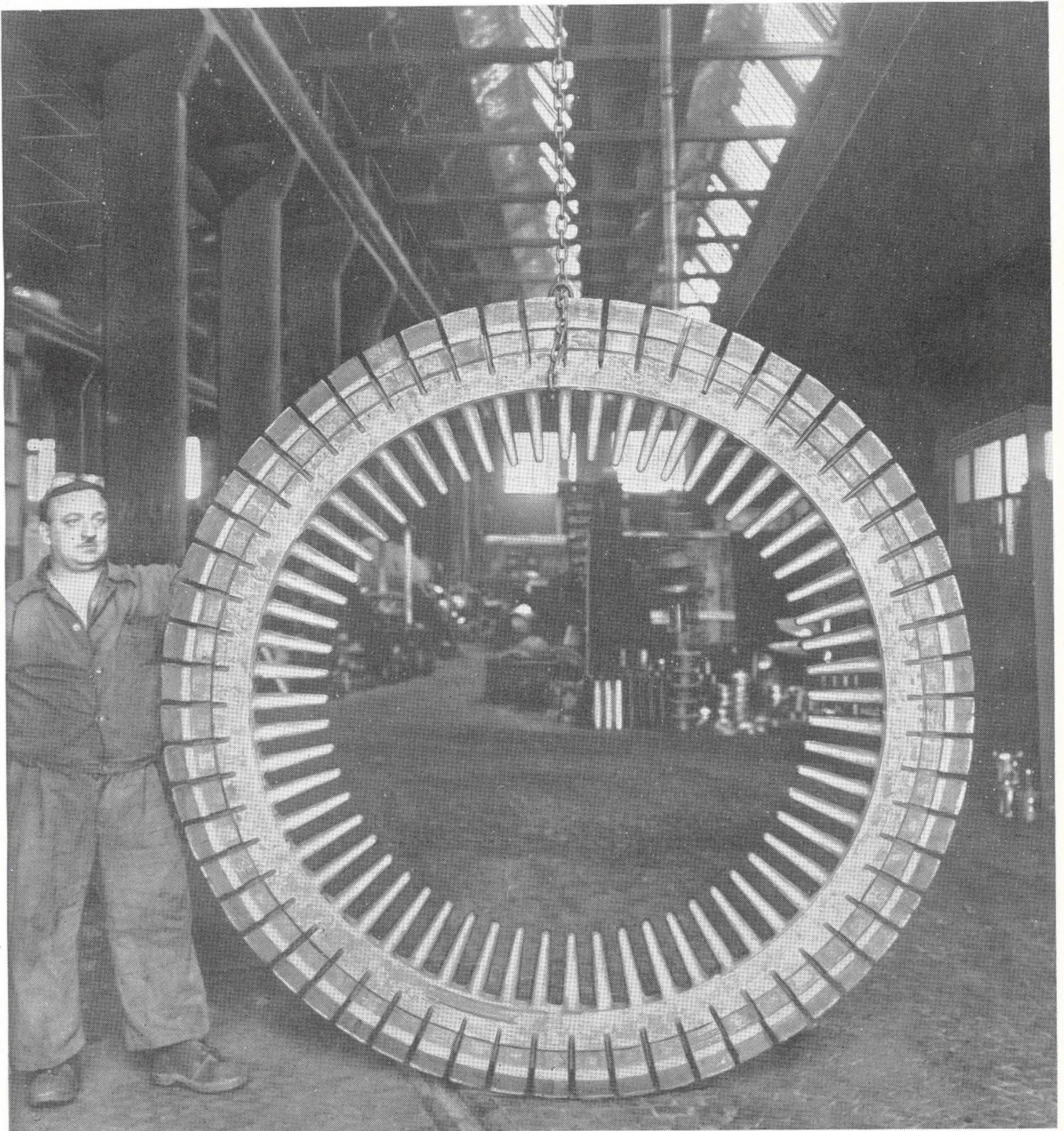


L'ANSALDO

ANNO III - NUMERO 20
Abbonamento gratuito ai dipendenti
ed ai pensionati

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

GENOVA, 15 NOVEMBRE 1956
Spedizione in abbonamento postale
Gruppo secondo



Uno degli anelli di pressione in bronzo ordinati dal « Tecnomasio Italiano Brown Boveri » alla nostra Fonderia. A sinistra l'operaio Antonio Fantini

La storia della «Purfinia Italia», costruita nel Cantiere di Sestri per conto della «Compagnia Marittima Palermitana», può essere riassunta tutta in quattro date: a) 2 maggio 1955, giorno dell'impostazione; b) 15 gennaio 1956, varo; c) 4 ottobre 1956, prova sugli ormeggi; d) 15 ottobre 1956, consegna alla compagnia armatrice.

Dal giorno dell'impostazione fino al varo è un continuo susseguirsi di pannelli prefabbricati che dal piazzale, sollevati dalle teleferiche, vengono a posarsi sullo scalo. Così alla chiglia segue tutto il fasciame del fondo con la sua struttura longitudinale nella zona delle cisterne e trasversale alle estremità, caratteristica e oggi di prammatica per le navi di questa portata.

Un bel giorno appaiono le prime paratie ondulate, paratie che delimitano le varie cisterne per il carico, e poi il fasciame dei fianchi interamente saldato ad eccezione della lamiera del ginocchio e del collegamento al trincarino. Incomincia anche a delinearci il bulbo caratteristico della prora che un bel momento dominerà da sopra la ferrovia tutto il panorama del cantiere. Seguono, con un crescendo sempre più impressionante, il ponte di coperta, la poppa, le sovrastrutture, e così di seguito, finché si arriva al giorno del varo, che lascerà piuttosto impressionati gli spettatori venuti ad assistere. Non trovano il solito scafo che si rispecchia nella darsena col suo colore rossastro per l'antiruggine, ma una nave ben pitturata coi suoi colori definitivi. I reparti dell'allestimento l'avevano di già presa d'assalto mentre stava sullo scalo, iniziando la sistemazione delle tubolature del carico entro le cisterne e delle serpentine di riscaldamento nelle casse per il combustibile. Dopo il varo, i reparti dell'allestimento dominano a bordo con la loro infinità di particolari e generi di lavorazione. Così si può vedere in una breve

La «Purfinia Italia»



area chi si interessa della sistemazione dei cavi per l'apparecchio radiofonico del comandante, chi degli scarichi dei lavandini e apparecchiatura igienica, chi dei pavimenti atti a ricevere il linoleum, chi di tanti altri infiniti particolari che alla fine porteranno, tutti nel loro complesso, alla creazione di una delle più moderne e funzionali navi del mondo.

Passeggiando per la coperta incominciamo a vedere tre coppie di picchi da carico da 5 tonn., delle quali una può servire la zona dell'apparato motore, mentre le altre due servono per le stazioni di imbarco del carico. Poi, ovunque, quasi una selva di tubi che si spargono su tutta la coperta e che, come le radici di un albero, serviranno a dare la linfa vitale a tutta la nave.

Diamo un'occhiata in una cisterna per il carico. Sul fondo si stendono, sinuose, le serpentine di ghisa per il riscaldamento, mentre dei grossi tubi la attraversano da paratia a paratia; servono all'imbarco o allo sbarco del carico, e

fanno capo al locale pompe di poppa ove quattro grosse turbopompe da 850 mc/h. ciascuna fanno sì che la nave rimanga nei porti il più breve tempo immaginabile, e tutta la sua vita possa trascorrere attivamente in navigazione.

Ci giriamo attorno e vediamo dei tubi che vengono fin quasi sul fondo, bucherellati alle due estremità; portano del vapore che servirà a soffocare eventuali incendi. Altri tubi servono per la sistemazione delle sonde a nastro, le quali danno una lettura continua del livello del liquido che si trova nelle cisterne. E poi, degli strani blocchi di materiale brillante si trovano sparsi ovunque. Alcuni sembrano pere, altri dischi, altri ventagli, messi alla rinfusa come per allietare lo spettacolo. Sono dei blocchi di magnesio per la protezione catodica di tutte quelle cisterne che oltre a portare il carico, possono essere adibite a zavorra. Su un totale di 30, ben 11 sono così gioiosamente tappezzate.

Facciamo per uscire da una cisterna ed ecco che scorgia-

mo altri tubi che si dipartono dal vicino portello di accesso; servono da sfogo gas, e fanno capo a quattro collettori confluenti in cima all'albero.

Oltre ai normali portelli di accesso, altri portellini si vedono sparsi per la coperta, e sono tanti. Servono per il lavaggio delle cisterne con sistema Butterworth.

Un giorno visitiamo le cabine per la sistemazione dell'equipaggio e non possiamo fare a meno di pensare a tutti i comforts degli alberghi di lusso. Pareti rivestite con prodotti plastici, mobili di legno finissimo o metallici, pavimenti in linoleum e litosilo; locali igiene indipendenti per tutti gli ufficiali; condizionamento dell'aria con sistema «anemostat» che permette una confortevole vita sia nei climi più rigidi sia in quelli più caldi; materassi permafless ed ogni altro genere di conforto per cui navigare su questa nave è più una gioia che un sacrificio.

Si avvicina il giorno della prova sugli ormeggi, preludio alle uscite in mare, e al defini-

tivo connubio della nave con l'acqua.

Scendiamo nei locali dell'apparato motore, e il primo incontro lo facciamo con due caldaie Ansaldo-Foster Wheeler da circa 30 tonn/h. di vapore alla pressione di 42 kg/cmq. e a 450° C. di temperatura. La combustione è regolata da un impianto automatico di tipo pneumatico Hagan. Un generatore di vapore a bassa pressione fornisce vapore alle pompe, ai vari riscaldatori, alle pompe alternative ed ai macchinari di coperta.

Il gruppo turboriduttore di propulsione è stato costruito nel nostro stabilimento Meccanico, ed è uno dei più moderni come impianto marino, ed a rendimento elevato, tenendo presenti tutti gli accorgimenti che ha scoperto la tecnica moderna per recuperare la massima parte delle calorie disperse e adoperando vapore spillato per preriscaldare l'acqua di alimento.

L'impianto elettrico è a corrente alternata; due turboalternatori producono l'energia elettrica, e sono tali che con i normali consumi di bordo, uno possa fare da rispetto all'altro. Un dieselalternatore d'emergenza può entrare automaticamente in funzione e fornire energia a tutti quegli utenti strettamente indispensabili alla vita della nave.

Eseguite le prove sugli ormeggi, ci prepariamo a lasciare definitivamente la darsena del Cantiere per fare le prove in mare onde mettere a prova quanto è stato fatto dal giorno della impostazione ad oggi. E' bene prima dare un'occhiata al ponte comando. Dalla ormai nota ruota a caviglie che con sistema idraulico comanda la macchina del timone a poppa, originale Hastie, notiamo anche un giropilota e una girobussola originali Sperry.

Oltre ai noti telegrafi di macchina notiamo un impianto di altoparlanti che mette in comunicazione la plancia con i principali posti di manovra. Le ripetitrici della girobussola hanno i soliti rilevatori, ma c'è anche un radar, ed un radiogoniometro, e tutta l'apparecchiatura per la sistemazione di un radiolocalizzatore «Loran».

In mezzo a questi delicatissimi apparecchi non poteva mancare il radiotelefono, corollario indispensabile per una nave come questa!

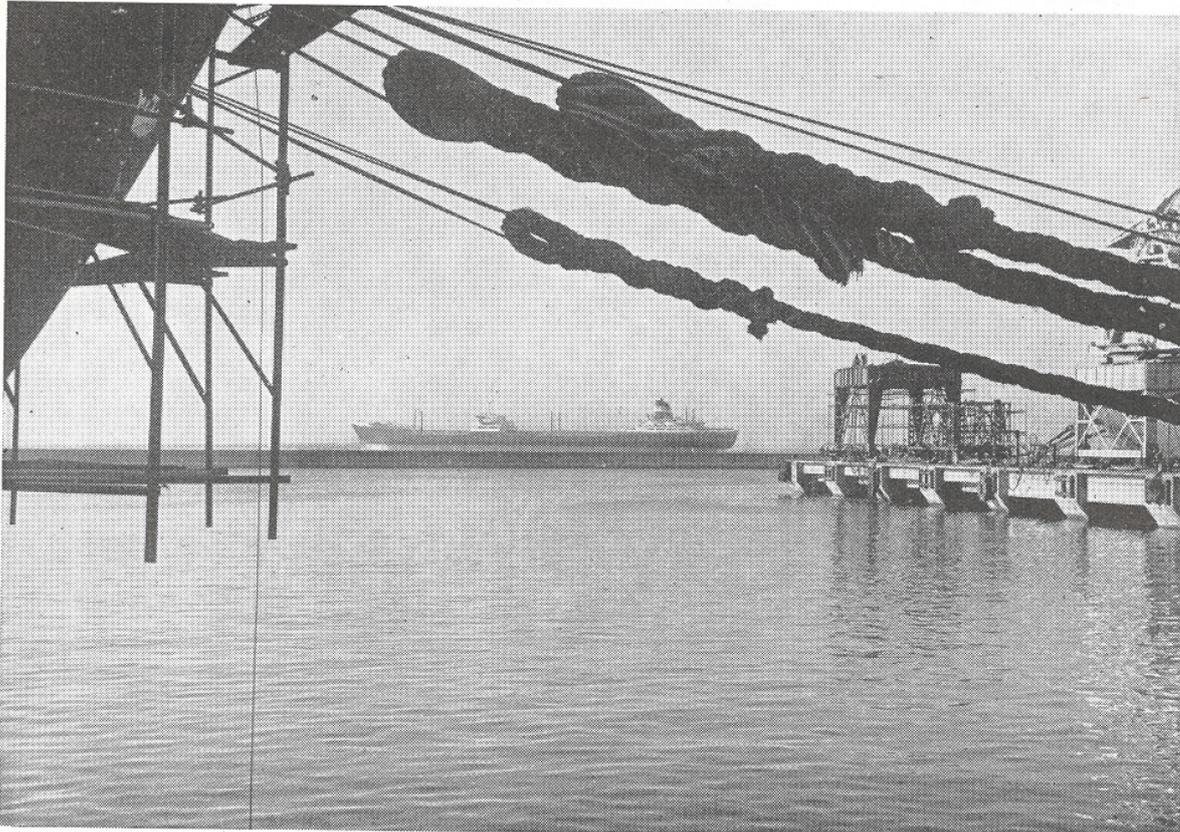
Con complessi come questi siamo usciti dalla darsena il giorno sei ottobre, certi che l'incontro col mare ci avrebbe confermato quanto da noi era previsto. E così è stato. A questo primo incontro ne è seguito un secondo, e poi ancora un terzo, in condizioni di assetto sempre diverse.

Il giorno undici notte siamo rientrati da quest'ultima prova soddisfatti pienamente. Tutti i nostri sforzi, le nostre ansie, ottenevano un epilogo: la nave, completamente ultimata, il giorno 15 ottobre veniva consegnata alla compagnia armatrice.

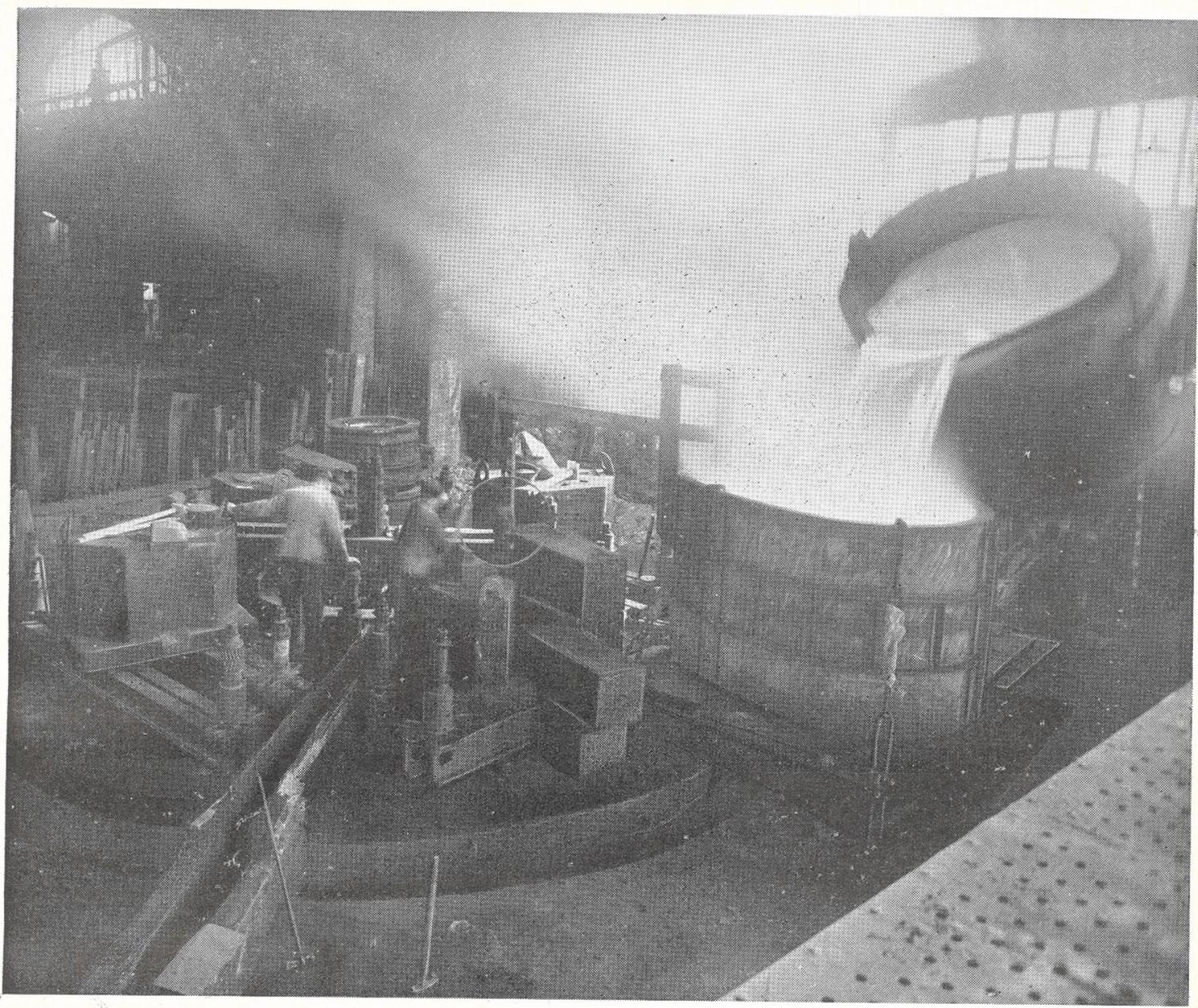
La mattina del diciassette partiva verso le sue conquiste commerciali, ammirata da tutti, e con in grembo una parte di noi tutti.

Nella sua peregrinazione per il mondo verranno tante altre persone ad ammirarla, e son certo che sentiranno sempre il palpito di quel qualcosa che noi tutti vi abbiamo lasciato, e che alimenterà quella fiamma di amore che tutti gli uomini nutrono in fondo al cuore.

Nunzio Valvo



La turbocisterna «Purfinia Italia» esce in mare aperto per la prima volta il 6 ottobre 1956



45 TONNELLATE DI BRONZO per la più grande elica fusa finora all'Ansaldo

L'atto della colata di getti di mole eccezionale e di particolare complessità, che hanno richiesto per la formatura settimane e settimane di paziente lavoro, rappresenta per la fonderia un momento veramente emozionante, paragonabile, sia pure su scala ridotta, al momento del varo di una nave in un cantiere navale. In quell'attimo si conclude la fase più importante della elaborazione del getto e si giudica sul banco di prova dal risultato raggiunto l'esattezza degli studi e dei calcoli dei tecnici di fonderia e la perfezione dell'opera dei lavoratori manuali. Tutti quelli che hanno contribuito alla creazione del getto vorrebbero assistere alla colata, non solo per l'aspetto spettacolare ch'essa

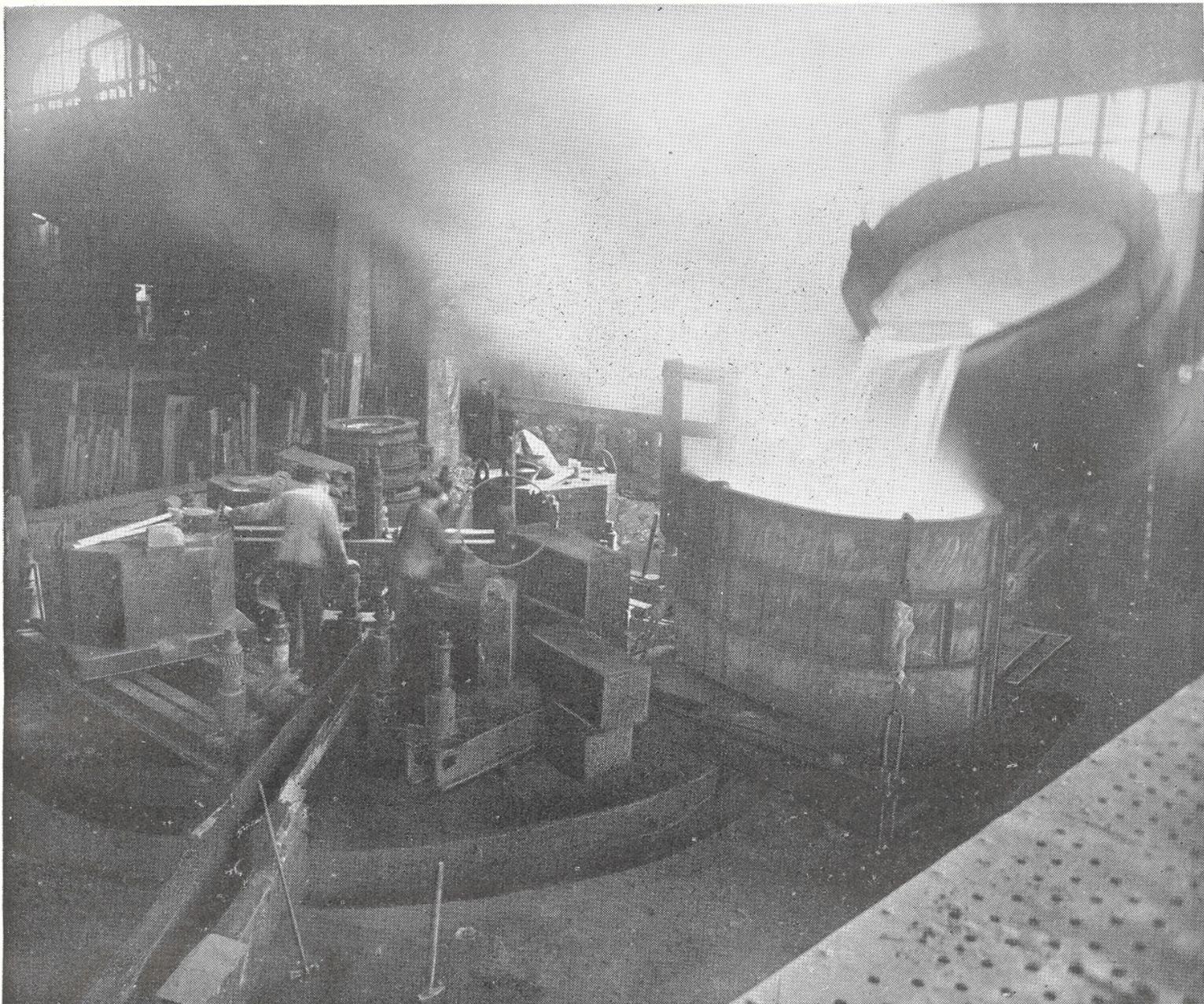
presenta, ma soprattutto perchè, fino a che l'ultima goccia di metallo non è scesa nella forma, è viva in tutti l'ansia di accertare come le molteplici variabili, che sempre possono interferire nell'andamento dell'operazione, ne consentiranno il felice esito. Con la colata le preoccupazioni del fonditore non sono finite, perchè solo quando il getto sarà liberato dalla forma, sarà collaudato nelle sue caratteristiche meccaniche, sarà finito di lavorazione e sarà sottoposto all'ultimo controllo, si potrà essere certi della perfezione del lavoro compiuto. Ma già dall'andamento della fusione e della colata il fonditore può farsi un'idea del risultato finale. La colata di una grossa eli-

ca in ottone speciale al man-ganese, effettuata il mattino del 24 ottobre nella nostra officina grandi pezzi, rivestiva l'importanza di un avvenimento eccezionale. Si trattava di colare l'elica più grossa che sia uscita fino ad oggi dalla nostra Fonderia, un'elica quadripale del peso greggio di 45 tonn. circa che, finita, peserà oltre 30 tonn. e presenterà un diametro di mm. 7100. Essa è stata progettata dall'Ufficio Progetti Navali della nostra Direzione Generale e disegnata dall'Ufficio Studi AMA del nostro confratello Stabilimento Meccanico, mentre il modello e le attrezzature sono stati studiati dall'UTO-ELIC della nostra Fonderia (C. Off. sig. Alberto Repetto,

disegnatore sig. Emilio Carlevaro). L'elica è destinata alla T/C. da 50.000 tonn. in costruzione presso il nostro Cantiere Navale per conto della « Compagnia Trasporti Petroli » di Palermo. Per la fusione sono stati utilizzati i due nuovi forni elettrici a induzione Tagliaferri della capacità di 24 tonn. cadauno, che hanno marciato di conserva e nei quali sono state caricate circa 45 tonn. di metallo. La corrente è stata lanciata nella mattinata del 22 ottobre. Alle ore 10,25 del giorno 24, sotto la direzione del Capo Fonderia ing. Zagnoli e del Capo Sezione ing. Mensa, si è iniziata la spillatura dei due forni, agli ordini del C. Off.

sig. Archimede Ferrari. Raccolto il metallo fuso in una unica grossa siviera, esso è stato, dopo scorificazione, travasato nel bacino di colata. In meno di 90 secondi un torrente di metallo incandescente scendeva così a riempire la forma. L'operazione si è svolta nella massima regolarità. Nella fotografia è raffigurato il momento più spettacolare della colata: il metallo fuso versato nel bacino di colata. All'operazione hanno assistito, ospiti graditi, gli ingegneri De Jan e Facco, in rappresentanza della Società armatrice, nonché l'ing. Gherardi, l'ing. Tarnassi e il sig. Lavazza dello Stabilimento Meccanico.

Davide Masperi



45 TONNELLATE DI BRONZO

per la più grande elica fusa finora all'Ansaldo

L'atto della colata di getti di mole eccezionale e di particolare complessità, che hanno richiesto per la formatura settimane e settimane di paziente lavoro, rappresenta per la fonderia un momento veramente emozionante, paragonabile, sia pure su scala ridotta, al momento del varo di una nave in un cantiere navale.

In quell'attimo si conclude la fase più importante della elaborazione del getto e si giudica sul banco di prova dal risultato raggiunto l'esattezza degli studi e dei calcoli dei tecnici di fonderia e la perfezione dell'opera dei lavoratori manuali. Tutti quelli che hanno contribuito alla creazione del getto vorrebbero assistere alla colata, non solo per l'aspetto spettacolare ch'essa

presenta, ma soprattutto perchè, fino a che l'ultima goccia di metallo non è scesa nella forma, è viva in tutti l'ansia di accertare come le molteplici variabili, che sempre possono interferire nell'andamento dell'operazione, ne consentiranno il felice esito.

Con la colata le preoccupazioni del fonditore non sono finite, perchè solo quando il getto sarà liberato dalla forma, sarà collaudato nelle sue caratteristiche meccaniche, sarà finito di lavorazione e sarà sottoposto all'ultimo controllo, si potrà essere certi della perfezione del lavoro compiuto. Ma già dall'andamento della fusione e della colata il fonditore può farsi un'idea del risultato finale.

La colata di una grossa eli-

ca in ottone speciale al manganese, effettuata il mattino del 24 ottobre nella nostra officina grandi pezzi, rivestiva l'importanza di un avvenimento eccezionale.

Si trattava di colare l'elica più grossa che sia uscita fino ad oggi dalla nostra Fonderia, un'elica quadripale del peso greggio di 45 tonn. circa che, finita, peserà oltre 30 tonn. e presenterà un diametro di mm. 7100.

Essa è stata progettata dall'Ufficio Progetti Navali della nostra Direzione Generale e disegnata dall'Ufficio Studi AMA del nostro confratello Stabilimento Meccanico, mentre il modello e le attrezzature sono stati studiati dall'UTO-ELIC della nostra Fonderia (C. Off. sig. Alberto Repetto,

disegnatore sig. Emilio Carlevaro).

L'elica è destinata alla T/C. da 50.000 tonn. in costruzione presso il nostro Cantiere Navale per conto della « Compagnia Trasporti Petroli » di Palermo.

Per la fusione sono stati utilizzati i due nuovi forni elettrici a induzione Tagliaferri della capacità di 24 tonn. cadauno, che hanno marciato di conserva e nei quali sono state caricate circa 45 tonn. di metallo.

La corrente è stata lanciata nella mattinata del 22 ottobre. Alle ore 10,25 del giorno 24, sotto la direzione del Capo Fonderia ing. Zagnoli e del Capo Sezione ing. Mensa, si è iniziata la spillatura dei due forni, agli ordini del C. Off.

sig. Archimede Ferrari. Raccolto il metallo fuso in una unica grossa siviera, esso è stato, dopo scorificazione, travasato nel bacino di colata. In meno di 90 secondi un torrente di metallo incandescente scendeva così a riempire la forma. L'operazione si è svolta nella massima regolarità.

Nella fotografia è raffigurato il momento più spettacolare della colata: il metallo fuso versato nel bacino di colata.

All'operazione hanno assistito, ospiti graditi, gli ingegneri De Jan e Facco, in rappresentanza della Società armatrice, nonché l'ing. Gherardi, l'ing. Tarnassi e il sig. Lavazza dello Stabilimento Meccanico.

Davide Masperi

PANORAMA AZIENDALE

intenzioni e previsioni per l'avvenire.

Il corso, come i precedenti, avrà la durata di due mesi e gli allievi oltre alla parte pratica nelle officine ascolteranno delle

lezioni teoriche, parteciperanno alle visite degli Stabilimenti Ansaldo ed assisteranno alle proiezioni cinematografiche di carattere motoristico.

G. B. G

C. M. I.

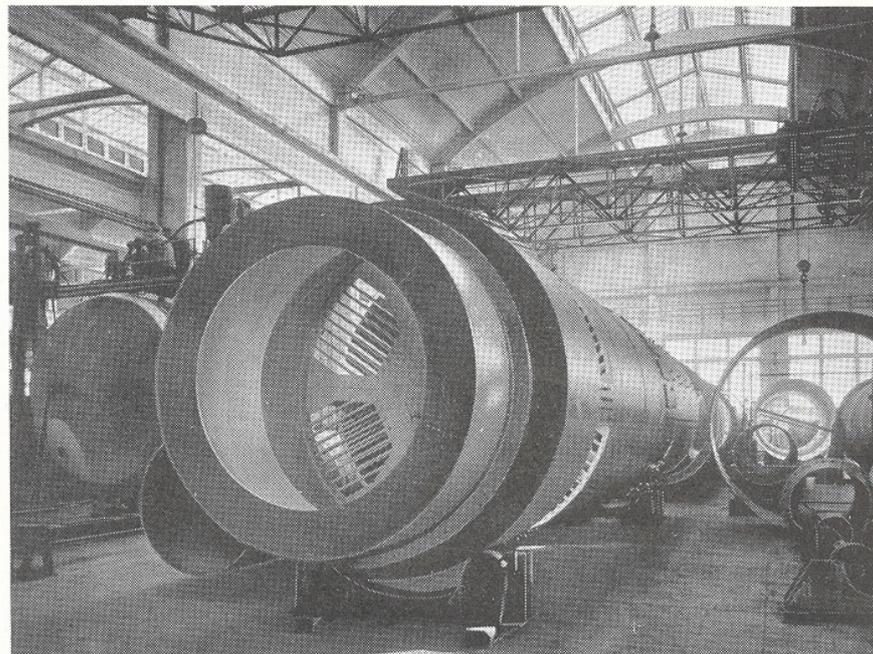
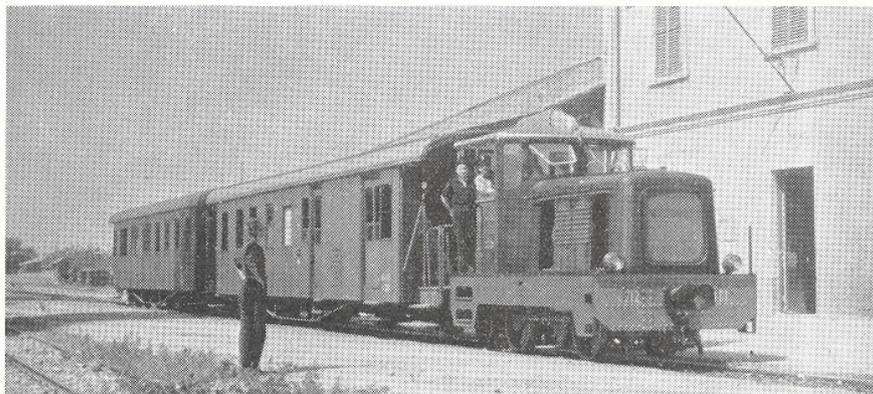
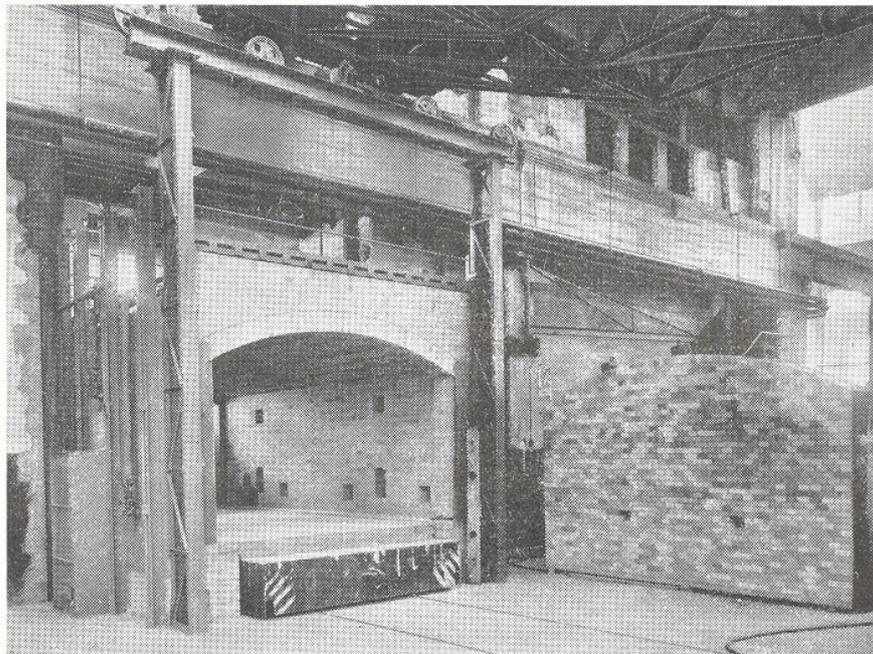
CONSEGNE

Il materiale più importante spedito dal 23 ottobre al 6 novembre è il seguente:

Al nostro Cantiere di Livorno: quattro gruppi riscaldatori di nafta destinati agli AA. SS. «Iman Bondjol» e «Surapati», in costruzione per conto della Marina Militare Indonesiana. - **Al nostro Cantiere di Sestri:** un raffreddatore olio superiore da 117 mq., destinato ad una turbocisterna di 31.500 T.D.W.; una caldaia Ansaldo Clarkson a nafta, un gruppo Diesel dinamo (composto da motore Ansaldo tipo Q. 265/6 della potenza di 310 HP accoppiato a dinamo a c.c. da 200 kW) destinato alla M/n. «Carmela Fassio»; una turbina di B.P. completa di accessori interni ed esterni facente parte del gruppo riduttore principale, destinata alla T/c. «Fina Canada». - **Ai «Cantieri del Mediterraneo» di Pietra Ligure:** basamento motore completo, albero a manovelle completo, montanti, viradore elettrico, volano, guide con controguide per motore Diesel Ansaldo - Doxford, tipo 67 LB 5, destinato alla M/n. «174» in costruzione per conto della Compagnia armatrice «Panarea» di Venezia; stantuffi motore, camicia cilindro, cuscinetti ed altri particolari di rispetto destinati alla M/n. «Francesco Crispi» in costruzione per conto della «S. Francesco», Società di navigazione di Messina. - **Alla «Navalmecanica» di Castellammare di Stabia:** due ultrafiltri Stream - Line completi di riscaldamento elettrico, basamento motore completo di albero a manovelle, incastellatura completa di particolari, colonne montanti, collettore aria lavaggio, stantuffi motore, gruppo cilindri completo di camicie e testate, bielle motrici, teste a croce, pompa aria lavaggio per motore Diesel Ansaldo - Fiat tipo 487 destinato alla M/n. «615»; due ultrafiltri Stream-Line completi di riscaldamento elettrico, due bombole aria avviamento destinate alla M/n. «616» in costruzione per conto della «Tirrenia», Società di Navigazione di Napoli. - **Al Cantiere Navale «M. & B. Benetti» di Viareggio:** un motore marino Diesel Ansaldo tipo 265/7 R. S. completo di tutti i suoi particolari, della potenza di 525 HP, destinato alla M/n. «Mabe 28». - **Al Cantiere Navale «Breda» di Mestre:** due gruppi Diesel-dinamo composti da motore Ansaldo tipo 2131/6 della potenza di 270 HP accoppiati a dinamo a c. c. da 180 kW, destinati alla M/n. «Albatros»

in costruzione per conto della «Compagnia Marittima Napoletana» di Napoli. - **Al «Marinarsen» di Taranto:** due gruppi Diesel-alternatore composti ciascuno da un motore Ansaldo tipo Q. 265/7 della potenza di 350 HP accoppiati ad alternatore trifase da 300/250 kVA destinato ad un pontone carica batterie in costruzione per conto del Ministero Difesa Marina. - **Ai «C.R.D.A.» (Fabbrica Macchine S. Andrea) di Trieste:** un collettore di vapore ed un collettore d'acqua per corpo caldaia per conto della loro sede di Trieste. - **Alla Società «Montecatini» di San Giuseppe di Cairo:** un collettore di vapore per turboalternatore, completo di particolari inerenti, indotto per alternatore, cuscinetti portanti (giunti al Mec per la rimessa in efficienza) per conto della loro sede di Milano. - **Ai Cantieri Navali di Taranto:** due dereatori per acqua alimento da 45 tonn/h, regolatori di livello, filtri doppi spinta nafta, apparecchio per osservazione tubi, muratura caldaie (composta da mattoni refrattari e granulato), plibrico e blocchi isolanti, destinati all'A. S. «Castore» in costruzione per conto della Marina Militare Italiana. - **All'«Ilva», Società Alti Forni & Accierie d'Italia, di Piombino:** telaio per camino ed altri particolari per caldaia della centrale termica, in riparazione per conto della loro sede di Genova. - **All'«O.A.R.N.» di Genova:** tre gruppi Diesel-alternatore con motori Ansaldo - Maybach tipo MD. 160 (giunti al Mec per la rimessa in efficienza) destinati alla corvetta «Triton» in riparazione per conto della Marina Danese. - **All'«ENDE» Combustibles Solidos Minerales di Buenos Aires:** accessori per sistemazione camino a tiraggio meccanico, impianto per la ripresa e messa a silos di carbone ed evacuazione cenere, condotte alimento carbone, turbopompa a vapore per alimento caldaia, pompe centrifughe per servizio acqua greggia, cassa acqua depurata, mattoni refrattari per muratura caldaie, destinati alla centrale termoelettrica da 6.000 kVA in costruzione a Rio Turbio (Argentina). - **Alla «M. T. N. Empresa Nacional de Transportes» di Buenos Aires:** cinque alberi a camme, 14 cuscinetti testa biella, bielle stantuffi per pompa acqua motore Diesel Ansaldo tipo 265/7.

Il peso del materiale sopra elencato e di altro materiale di minore entità spedito è, in complesso, di 546 tonnellate.



Dall'alto in basso: forno a suola mobile, funzionante a nafta, recentemente installato per la ricottura di strutture saldate; carrello automotore da 130 HP costruito per linee a scartamento ridotto delle FF.SS.; forno rotante costruito per la cementeria di Monselice, con i dispositivi scambiatori di calore



Il Magazzino generale

Il Magazzino Generale del Cantiere di Sestri è il più bello e uno dei più razionali fra quelli di tutti i cantieri italiani. Tenendo conto dell'ingranaggio contabile, di tutte le incombenze, di tutti gli oneri derivanti dal disbrigo delle numerosissime pratiche ad esso facenti capo, non è da confondersi con un deposito, sia pur grande, dove le pratiche si riducono, alla fin fine, al carico ed allo scarico dei materiali.

Il MAG, questa è la sua sigla, è tenuto a conoscere le esigenze di ogni altro servizio dello Stabilimento con i quali tutti è, in un certo senso, abbinato, siano essi i reparti tecnici o i settori contabili. E' un servizio, un grande servizio tecnico-amministrativo, da cui, dicevamo, si diramano branche che vanno ad interessare un po' tutti gli altri servizi.

Tanto per dare un esempio, i materiali consegnati dall'Uf-

ficio Produzione per la spedizione fuori dallo Stabilimento, sono ricevuti dal Magazzino, che deve controllare il titolo in forza del quale il materiale esce; in particolare per tutti quelli che escono per lavorazioni, che quindi dovranno rientrare nello Stabilimento. Se si considera che alcuni entrano ed escono più volte, prima di essere sistemati a bordo, se ne avrà già una prima idea. Così per i casi dubbi, nei quali il MAG deve diligentemente,

prima di procedere alla spedizione dei materiali, chiedere a chi di competenza tutti gli elementi mancanti e necessari onde procedere all'esatta operazione contabile. La distribuzione, inoltre, dei materiali dalle forme più svariate e di difficile lavorazione, viene effettuata da personale scelto, poichè questo compito, che sembra fin troppo semplice trattandosi di materiali comuni, assume tutto un altro aspetto nei casi di distribuzio-

ne di macchine, parti di esse, accessori ecc.

Le operazioni, in rapidissima sintesi, che si possono ritenere fondamentali per questo complesso servizio, sono rappresentate anzitutto dal *ricevimento del materiale*. I materiali in arrivo, la maggior parte dei quali imballati od ingabbiati, vengono provvisoriamente sistemati nel magazzino di ricezione, cioè in un ampio locale a pianterreno dell'edificio del MAG. Non ven-

I settori profilati, lamiere e tubi (sopra), utensili e apparecchiature navali (sotto), con gli addetti sigg. Cao, Olivieri, Vescovo, Quadrone, Goldoni e Martini





del Cantiere di Sestri

gono qui depositati, naturalmente, i materiali ingombranti, i legnami in genere, i tubi di ferro e le grandi parti di motori marini, direttamente avviati ai magazzini di destinazione.

Tutti indistintamente vengono controllati e quotidianamente si aggiorna un apposito stampato, che rappresenta la prima nota della serie, che iniziamo ad illustrare. La quale nota servirà, come vedremo, oltre che all'immediata

comunicazione a tutti gli interessati, per le ulteriori operazioni contabili. La fase successiva è rappresentata dalla *presentazione al collaudo*, in ordine di arrivo, di tutte le distinte relative ai materiali pervenuti.

Quindi si procede alla *simbolizzazione* (ad ogni materiale viene dato un numero) ed alla *contabilizzazione* degli stessi (scarico sulle relative ordinazioni per quantità e qualità), con tutte le pratiche

accessorie circa i materiali in arrivo (eccedenti o mancanti; rotti; provenienti dall'estero; vincolati a dazio; controllo delle spese di trasporto e relative operazioni contabili per il pagamento).

Infine si compila la bolletta di entrata in magazzino, in undici copie, smistate agli uffici interessati (tra cui, principalmente, quello di contabilità per la liquidazione delle fatture ed il magazzino di ricezione per l'avvio dei materiali

a quelli di destinazione, presso i quali viene nuovamente controllato e infine preso in carico, con la trascrizione su apposite schede). Materiali questi che verranno poi, a richiesta dei vari reparti di lavorazione, prelevati con appositi buoni (buoni di prelievo), scaricati sulla scheda cui accennavamo poc'anzi, ed inoltrati alla contabilità per la valorizzazione e l'inserimento nei consuntivi della commessa.

Qualche parola su di un

altro importantissimo servizio del MAG, la *spedizione dei materiali di officina*. Quei materiali che escono dal Cantiere, in massa parte su richiesta dell'Ufficio Produzione, o su richiesta di altri servizi autorizzati, vengono consegnati al Magazzino accompagnati da un documento sul quale sono annotati tutti gli estremi che permettono al servizio di fare uscire la merce, al titolo ri-

(continua a pag. 10)

Emiddio Loscalzo

I settori compensati e laminati plastici (sopra), il settore mobili e l'ufficio (sotto) con i sigg. Bardini, Gerli e Ferrando e le sigg.re Ferrogiaro e Franchini

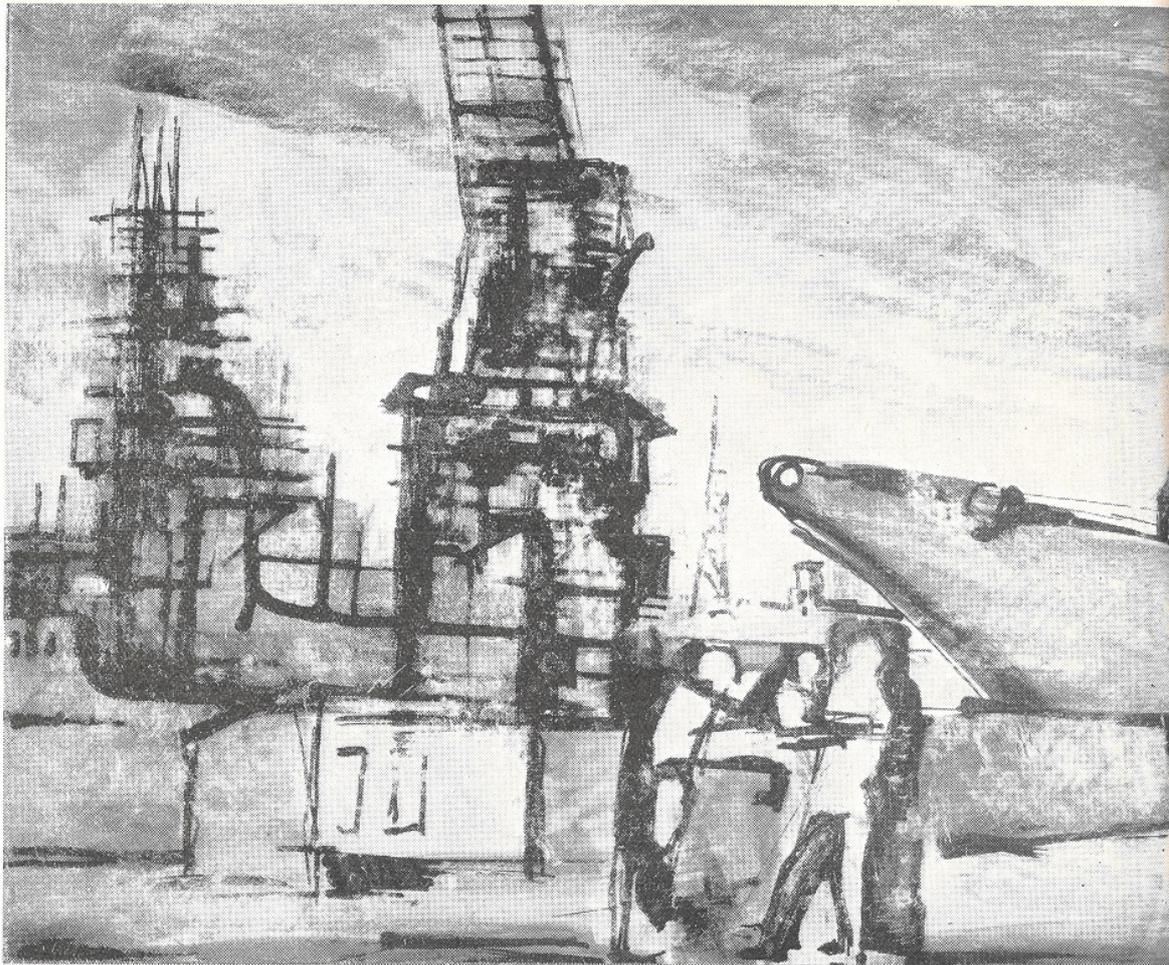


Livorno è una città che porta al mare, con la sua stessa urbanistica, anche se è in pianura. Il dado enorme della stazione si allontana in una specie di metafisico isolamento, in fondo all'interminabile viale alberato e la città vi viene incontro con le sue strade che vi trascinano al porto. Girate come volete, attardatevi a rimirare il «cisternone», illudetevi pure di sottrarvi al calamitato richiamo buttandovi a dritta o a manca lungo l'immenso spazio vuoto di Piazza della Repubblica, distraetevi finché volete di fronte alla moderna e problematica architettura che circonda il risorto duomo: non sfuggirete, perché ora il fosso reale vi farà da cintura e vi condurrà, volenti o nolenti, al porto.

Là vi trovate come calato in un ambiente irreali, tra il rosso mattone della fortezza vecchia e il bianco marmoreo del monumento, il grigio delle installazioni portuali e i colori vivaci delle barche dei pescatori, le sagome chiare delle navi da guerra e i tralci posenti delle gru del cantiere.

Almeno così è parso a me, ed in tale atmosfera surreale ho avuto un incredibile colloquio con Ferdinando I°, lui lassù sul piedistallo col dito teso in avanti ed io in basso, tenuto a rispettosa distanza dalla balaustra di ferro, col taccuino in mano.

Abbiamo parlato della storia e delle sue stranezze, come quella di questo monumento eretto per la gloria del Granduca e coi mori vinti e incatenati ai suoi piedi, che ormai tutti chiamano « il monumento ai quattro mori » quasi a rovesciarne il significato storico e politico. Effetto della nuova filosofia della storia oppure conseguenza della maggiore abilità del Tacca rispetto al Bandini? Oppure i livornesi si sono dimenticati di lui, di Ferdinando, tanto è vero che durante l'ultima guerra loro hanno lasciato lassù a sfidare bombe e cannonate, men-



Viaggio a Livorno

tre i mori sono stati messi al sicuro nei rifugi? Ho confortato Ferdinando riferendogli che il mio amico Bisto dice

che ciò è stato fatto perché « noblesse oblige ».

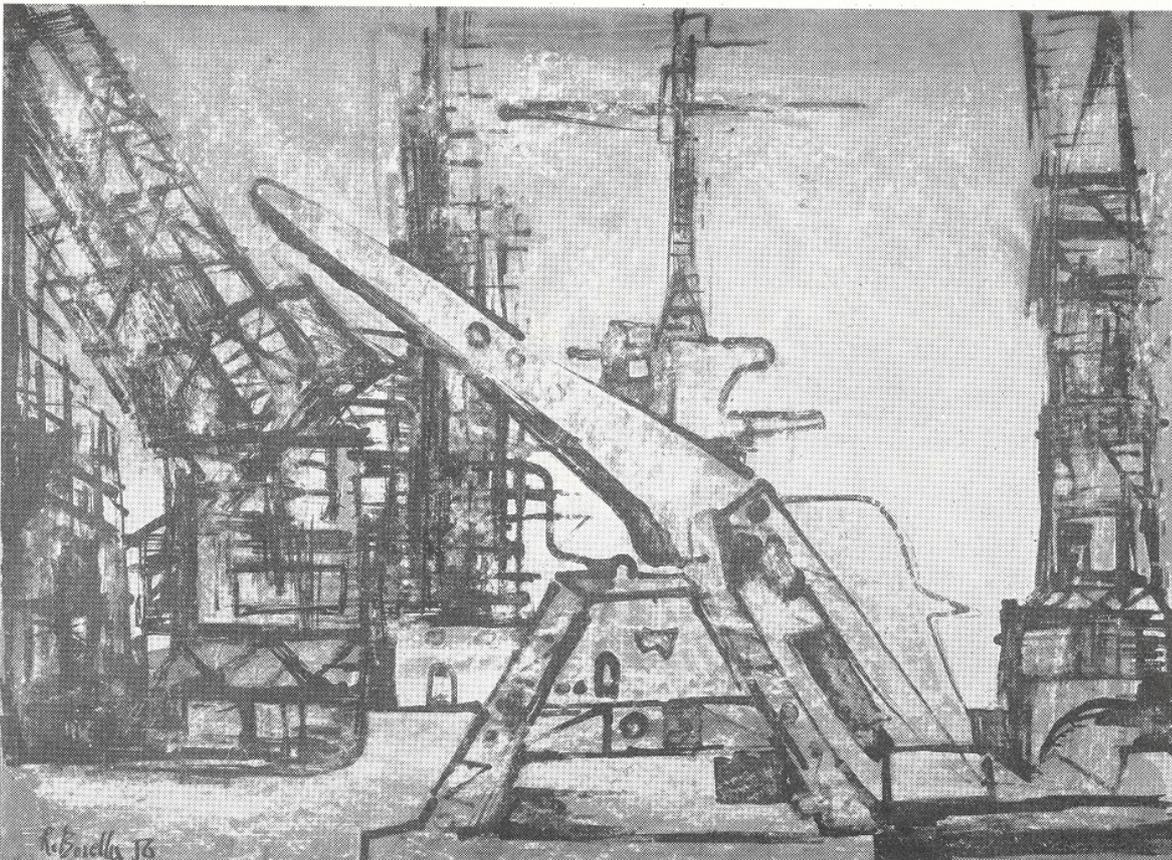
Poi Ferdinando ha ripreso la parola: « Tutto questo per

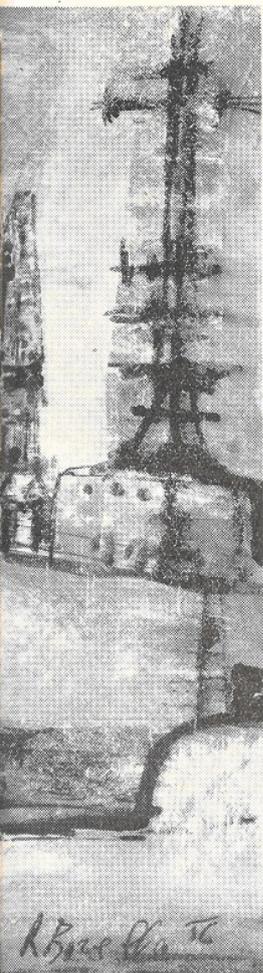
dirti che spesso le cose vanno in maniera strana. Quello che conta, comunque, sono i risultati finali, e come vedi intorno

a quel mio vecchio arsenale la città si è sviluppata e irrobustita, e i cantieri hanno continuato a lavorare e a crescere. Ho visto tante navi scendere in mare, standomene qui di fronte ai cantieri e al mare, e ho visto anche per la prima volta il tricolore sulla poppa di una fregata e ti assicuro che non mi ha fatto poi dispiacere, con tutta quella gente che urlava e applaudiva. In fondo, ti dirò che quei Lorena non li avevo mai potuti vedere! Ah!, io non mi lamento: guarda un po' Ferdinando III. Gli hanno fatto un monumento perché ha portato l'acqua in città (io avevo fatto l'inverso, portando la città all'acqua del mare) ed ora sta lì a riguardarsi una immensa piazza dove non succede mai niente, con quel Leopoldo sempre di fronte, quel Leopoldo in ridicola foggia romana, il cui maggior pregio consiste nell'aver perduto il granduca e acquistata una statua ».

Ferdinando, per essere un monumento, parlava da uomo, con un certo buon senso e un poco di malignità, ed io non seppi che dargli ragione, lasciandolo per avviarmi verso il cantiere.

La « nuova darsena » zeppa di navi in allestimento e sulla quale si affaccia il cantiere mi apparve tutta chiusa, raccolta, quasi accoccolata sotto la strada e le case, in contatto col mare a mezzo di uno stretto passaggio con ponte girevole. La città si piega materna su questo nido, vigilando dalle mille finestre, e covandosi questi scafi che crescono qui, quasi piccoli gabbiani trepi-





tra la città e il cantiere, che fanno tutt'uno, e sotto il lungo collo delle gru a bandiera e il becco ricurvo dei pontoni, come sotto l'ombra dei vicini camini domestici, ci sono le barche multicolori dei pescatori, che rimagliano silenziosi le reti.

Percorsa tutta la fronte del cantiere mi ritrovo in una piazza dove mi attendeva un secondo colloquio, strano e interessante come il primo, con Luigi Orlando che mi squadrava dal piedistallo, nella lunga palandrana abbottonata con cura.

Il « sor Luigi » cominciò col raccontarmi molte vecchie cose, di quando dalla Sicilia arrivò a Genova per sfuggire alla tirannide borbonica, e prese contatto con l'ambiente repubblicano genovese, con Pisacane, Pilo, Manin, Rubatino, Mazzini. Quest'ultimo sempre caparbio, irrequieto, attivo. « Quanto a Livorno » proseguì « è un'altra storia. Cominciata nel 1865, quando ci trasferimmo qui noi, a rilevare questo cantiere che non valeva il peso del suo ferro, essa continua tuttora. Se ne sono fatte, di navi, e di discussioni sotto la vecchia quercia! Si levava una nuova gru e spuntava un nuovo camino fumante sui tetti. Crede: Livorno, il porto, il cantiere sono la stessa cosa. E quando nessuno voleva credere che ce l'avremmo fatta, a varare la « Lepanto »? Ne ho visto di cose, da questo mio piedistallo, e ho visto anche lo squallore del cantiere ridotto in calcinacci, e la rapidità con la quale lo avete rimesso in piedi. La tecnica è cambiata, lo so, e ogni giorno ne vedo una nuova, ma i fattori fondamentali restano sempre gli stessi: volontà, cuore, tenacia, abilità. Dica, dica a tutti che continuiamo così, che lavorino così, per la tradizione del cantiere e per il benessere della città. Badi, non parlo mica così perché il cantiere porta il mio nome: queste ambizioni, da voi, non sussistono più. Ma lo dico per-

ché è nell'interesse di tutti ».

Così si tacque il « sor Luigi »: anche lui parlava da uomo di senno, ed io che potevo rispondergli?

Dopo tali colloqui, il cantiere coi suoi rumori e gli uomini affaccendati fu un brusco richiamo alla realtà, come un bagno di realismo dove uomini in tuta azzurra camminando su e giù per gli scali levavano al cielo lamiere dalle strane forme. Sotto i raggi del sole ormai al tramonto l'ombra delle gru ingigantiva, mentre il rosso ruggine delle lamiere acquistava un tono caldo e pastoso.

Gli ultimi raggi del sole scoprivano ogni tanto qua e là, nella piccola darsena o sui muri delle case, vivaci macchie di colori.

Quella notte sognai a lungo una Livorno surreale e dinamica, ove Ferdinando I^o puntava l'indice contro una prua levata sugli scali, la gente salutava con fazzoletti colorati gli operai del cantiere, una nave in costruzione pareva uno scheletro di balena buttato sulla spiaggia, e Luigi Orlando parlava animatamente col direttore del cantiere, quasi a passargli una segreta consegna. Un sogno che pareva un quadro di Chagall, coi colori di Fattori.

Lucio Bozzano

CINESELEZIONE

Prima linea

Truppe americane della III armata in Europa, sulla fine del 1944. Un colonnello, che coltiva per il suo ritorno in America delle ambizioni politiche, si « coltiva » e protegge un capitano, figlio di un influente personaggio. Il capitano è un incapace, un vile, un inetto, e quindi un presuntuoso, ma resta al comando della compagnia grazie all'appoggio del colonnello; può così combinare ogni serie di errori, che finiscono per costare la vita a una quindicina dei suoi uomini migliori. Due coraggiosi tenenti protestano, ma inutilmente: il vaso trabocca quando, per la testardaggine del capitano, un plotone esce decimato da una insensata missione e perde lo stesso tenente che lo comandava, in una scena drammatica. Il capitano protetto, isolato con alcuni uomini, vuole arrendersi ai nazi, ma il tenente superstite glielo impedisce, uccidendolo. Su questo fatto di un reparto che si fa giustizia da sé uccidendo il superiore è imperniata la morale del film. Ma essa ha una coda, per il fatto che il tenente giustiziere, malgrado che il colonnello voglia mettere tutto a tacere, rivela ogni cosa al generale. Fiducia nella giustizia militare o imperativo categorico della coscienza? Il film, a mio parere, propende per la seconda tesi.

E' comunque confortante che si facciano simili film-inchiesta su soggetti un tempo ritenuti tabù: in questo caso, poi, il film ha una sceneggiatura ineccepibile, che lega lo spettatore alla vicenda come se fosse uno dei protagonisti. Ottima la interpretazione di Jack Palance. Giustamente il film ha ottenuto a Venezia il premio « Pasinetti » dei critici cinematografici.

IL PORTOGHESE

IL LAVORO NEI TEMPI



Il gotico, che si leva orgoglioso verso il cielo, segna quasi una nuova visione del mondo. L'Europa diventa il terreno propizio per un'evoluzione economica e sociale che, in pochi decenni, scardina la fissità dell'ordine feudale e crea le condizioni per la nascita del mondo moderno. Un mondo che nasce dall'incremento del commercio, la fortuna dei grandi mercati e delle fiere internazionali, i movimenti dei servi della campagna che diventano cittadini in città; sorgono così le città libere, gli operai comuni medioevali, una dinamica borghese. In arte, lo stile di tutto questo mondo è il gotico.

Firenze infatti, uno dei centri artigianali e mercantili più floridi, diventa uno dei maggiori centri dell'arte gotica. Le apocalittiche terribili visioni romaniche si placano: lo scultore gotico sente il fascino della vita che finalmente ridiventa umana.

Alla base delle rappresentazioni monumentali si alternano le rappresentazioni della vita pratica: i lavori giornalieri e stagionali, nelle cui rappresentazioni il popolo diventa materialmente soggetto. L'inno alla vita diventa preciso, il lavoro acquista il suo riconoscimento. Come dimostrano le formelle che presentiamo, poste sul Campanile di Giotto a Firenze, scolpite da Andrea Pisano e Luca della Robbia, su cartoni di Giotto.



anti prima di spiccare il volo verso il mare aperto e tempestoso.

Non c'è nessuna barriera



MARCO DIOCIAIUTI (CAN): « Cascatella » (concorso fotografico)

Il Magazzino generale del Cantiere di Sestri

(continuaz. da pag. 7)

chiesto. Anche la compilazione di queste bollette avviene in undici copie, che vengono, è ovvio, smistate agli uffici competenti o interessati (portineria per l'uscita, contabilità per l'emissione delle fatture e così via). Un ulteriore servizio, complementare ma altrettanto importante, è quello dell'ordinazione giornaliera al SAU dei mezzi di trasporto occorrenti, in relazione alle varie esigenze.

Infine, altra incombenza del MAG, forse la più impegnativa, per la rapida e precisa esplicazione della quale tutto il servizio è organizzato, è costituito dalla richiesta dei materiali. Tutte le richieste pervengono al MAG compilate su apposite schede. Questi le numerava progressivamente, dopo essersi esattamente accertato che fra questi non vi siano esistenti materiali residuati da precedenti costruzioni. In tal caso il MAG ne dà tempestivo avviso all'emittente, per il parziale o totale annullamento della richiesta. Quindi vengono indirizzate all'Ufficio Acquisti dello Stabilimento le schede numerate, e quest'ultimo provvederà all'acquisto. Il ciclo è concluso.

Uno sguardo agli impianti, adesso. Diviso in vari settori, il MAG sorge al centro del Cantiere ed occupa un'area di circa 18.500 metri quadrati. Malgrado questo, non tutto l'ingente quantitativo di materiali riesce a trovarvi posto, tanto che si è resa necessaria la sistemazione di alcuni settori in fabbricati vicini il più possibile ai reparti di produzione particolarmente interessati al loro prelevamento. Tra i più importanti magazzini staccati, possiamo ricordare quello dei « tubi », occupante tre campate che confinano con le officine dei tubisti. Sono divise in senso longitudinale; e i materiali, appena prelevati, affluiscono sul posto di lavorazione. Attualmente sono immagazzinate circa 1.000 tonnellate di tubi; e circa 300 sono le tonnellate che hanno ordinata sistemazione sulle aiuole antistanti i capannoni.

Altro magazzino è quello dei « cavi elettrici » e del « materiale elettrico », che occupano rispettivamente il piano terreno ed il secondo piano di un grande edificio sito alla estremità « est » del Cantiere. Sono ingenti i quantitativi immagazzinati, occorrenti soprattutto alle navi in allestimento.

Il magazzino del « legname », costituito da tre grandi capannoni ubicati all'estremo « est » anch'esso del Cantiere, nell'area dell'ex stabilimento dell'ILVA. Attualmente vi trovano posto circa 2.000 metri cubi di legnami, tra comuni e pregiati. Altri materiali, infine, vengono sistemati sui piazzali e sulle banchine, in vicinanza della nave cui sono destinati.

Vogliamo solo ora osservare come i punti principali, costituenti le operazioni di questo più che complesso servizio — animato da un capo ufficio, un vice capo ufficio, 25 impiegati e 70 operai — sono di facilità solo apparente. Si pensi solo al rilevante movimento di registrazioni e di corrispondenza, sia interna che esterna allo Stabilimento, che ora non possiamo illustrare per intero; si pensi al numero delle schede, delle ordinazioni, delle operazioni contabili. O, se si preferisce, alla nave che parte per il viaggio inaugurale. Il che è dir tutto.

Un po' per celia...

LE MACCHINE PARLANO

« Quarto piano, numero undici, prima porta a destra... dunque è questa ».

« Permesso? » chiedo facendo capolino sull'uscio e guardando verso l'interno di uno di quegli uffici. « Avanti! » mi risponde un occhialuto signore sollevando la testa da un quintale di articoli, artefatti e fotografie che stava osservando. « Scusi, lei è l'Ansaldo? » chiedo con un certo timore allo stesso signore, molto serio, che si capisce essere un tecnico dalla testata fino al basamento, che ora mi sta osservando al di sopra degli occhiali calati quasi fin sulla punta del naso, e aggiungo: « Se permette, io sono... ». « Non c'è bisogno di presentarsi, la riconosco, si accomodi prego... » mi risponde sicuro facendo cenno di accomodarmi. « Ma lei davvero mi riconosce?... Eppure sono trascorsi... ».

« Vent'anni; eh!... perbacco, come non la riconosco, allora era uno sbarbatello di diciannove anni... primo impiego... Fuma? ».

« Grazie » rispondo accettando la sigaretta. « Dica pure, in che cosa posso esserle utile? ». « Senta, ho un peso sullo stomaco, devo scaricarlo... scaricarlo qui perché questo è il luogo più adatto... ». « Ma caro mio, perché proprio qui poi non lo capisco... le faccio portare del bicarbonato? » mi risponde preoccupato e premuroso l'Ansaldo, al quale ribatto: « Macché bicarbonato!... Il peso sta tutto in queste cinque parole: — Ho sentito parlare le macchine —, capisce?... ».

Rassicurato dal fatto che il peso sul mio stomaco non era dovuto ad una indigestione, con un largo sorriso mi risponde: « Bè, che c'è di strano?... Il grammofo, la radio, il magnetofono, persino le bilance e il Robot sono macchine che parlano, tutti lo sanno... poi nel sogno tutto è possibile... ». « Ma che sogno d'Egitto! e nemmeno mi riferisce alle macchine che lei ha nominato! ».

L'Ansaldo è visibilmente esterrefatto e mi punta l'indice della destra in direzione degli occhi asserendo: « Senta, qui uno dei due è in folle... o lei o io stiamo dando i numeri... ». « Nè lei, nè io... anzi le preciserò che ho sentito parlare i torni, le fresatrici, le pialle, i carriponte, i magli... ».

Gli occhi dell'Ansaldo sono diventati due uova al piatto, col tuorlo azzurro però; la sua bocca è ora semiaperta. Non so se gli stia prendendo una paralisi; dopo quattro secondi di silenzio sono rassicurato sulla sua salute perché con una fisionomia di ilarità afferma: « Allora è lei lo spostato, mi creda! E dopo un momento di esitazione durante il quale anche la fisionomia si è trasformata riprende: « Davvero ha sentito parlare i torni?... e le fresatrici?... ».

L'Ansaldo sposta poi con rapido gesto gli occhiali verso la punta del naso e mi chiede a bruciapelo: « Quando? dove? come? ». « Quando? da vent'anni a questa parte fino a ieri sera. Dove? Nei diversi suoi stabilimenti: Meccanico, Cantiere, Ferroviario, ecc. Come? sussurrano, bisbigliano, mugugnano un po' in vernacolo genovese... Creda, ascoltando quelle voci, si vive in un mondo meraviglioso e terrificante insieme... ». « Allora lei pensa che anche stasera qualche macchina parlerà?... ».

Ho capito che l'Ansaldo è

passato dalla diffidenza alla curiosità e mi lancia alla carica: « Qualche macchina, dice? Ma tutte le macchine ad eccezione di quelle che lavorano durante i turni della notte, naturalmente. Mi permette una proposta? ». « Dica, dica pure! ». E tremando dall'emozione mi offre e si accende una seconda sigaretta. « Se lei vuole assicurarsene venga con me questa notte all'una! ». « All'una? ». « Sì, all'una... Non so perché ma non parlano mai prima di quell'ora e sentirà che... ». « Ma lei come ha potuto ascoltarle? », mi chiede l'Ansaldo. « Proprio venti anni fa, per caso, ho cominciato a sentire parlare i torni di quella che era la torneria piccola del Fossati, poi quelli del Meccanico, poi perché la vita mi portò in Inghilterra, in Francia, in Germania, in Belgio... ».

L'Ansaldo a questo punto mi tronca il discorso, fa leva sulle mani che ha appoggiato sulla scrivania, si alza, con lui mi alzo anch'io, ci avviciniamo alla porta e, prima di aprirla ripone gli occhiali a tiro giusto e mi pianta due occhi in faccia talji da far rabbrivire anche il meno mansueto dinosauro. Il suo sguardo è tinto color minaccia. Capisco che è la sentenza; e non mi sbaglio perché l'Ansaldo, togliendosi la cicca dalle labbra, dice: « Stanotte all'una meno dieci alla portineria del Meccanico... Mi scusi, ma come vede... ». E mi fa cenno con la mano sinistra, perché con la destra sta stringendo la mia, a quel quintale di carta che sta sul suo tavolo da lavoro. « All'una meno dieci... senz'altro, scusi... e grazie! ».

Vi assicuro che gli avrei buttato le braccia al collo tanta fu la gioia che, così dicendo, in quel momento mi procurava. Uscii dal suo ufficio con la stessa velocità iniziale di un razzo, attraversai via Dante, malgrado il semaforo mi desse il rosso, e me ne andai vagando per i cieli.

All'una meno dieci eravamo seduti, ben nascosti, presso un gruppo di torni di un reparto del Meccanico illuminati dalla luce riflessa di un altro reparto dove si stava lavorando. L'Ansaldo armeggiava per accendersi una sigaretta quando sentì l'ormai noto caratteristico ronzio, qualche cosa come quel-

lo del moscone ma del tutto diverso. Lo avvertì con un cenno (che in realtà è la solita gomitata) di non fare quanto è nelle sue intenzioni e di ascoltare in assoluto silenzio.

E' un tornietto che inizia il discorso, uno di quei tornietti moderni verniciati color « vespa imbronciata » con guarnizioni rosse e gialle, dalla testa bene ingrassata... proprio gagà, insomma. Chiede ad un tornio anzianotto: « Eh, nonno, dormiamo? ».

« Ssst!... Sempre imprudenti voi giovani, sta' zitto, il guardiano non è ancora passato, non capisci che se ci sentisse parlare creperebbe dallo spavento?... che imprudente! » risponde calmo il vecchio tornio. « Ma passa più tardi quello, verso le due... Già con voi vecchi non c'è niente da fare, avete la testa a cono! ». « Bella la vostra... E proprio tu parli? Proprio tu che per quindici giorni sei rimasto inoperoso perché non ti funzionava un ingranaggio nella testa... e naturalmente al tuo operaio hai regalato quindici giorni di inattività... ». « Se il mio ingranaggio non ha più funzionato la colpa è stata sua perché ha sbagliato la manovra... ». « Che cosa vuoi sperare da un giovanotto di vent'anni? » ribatte il vecchio tornio. « Gioventù... Un po' vede roteare il pezzo, un po' vede roteare la Lollo o la Marilina, e allora salutamelà la manovra!... Ai miei tempi anche, sai, si pensava alla Fougez o alla Doiores Del Rio ma se l'operaio sbagliava la manovra nella nostra testa le puleghe erano sempre a posto e le spalle robuste tanto da parare qualsiasi botta... Guardatevi lì... mezzo metro o un metro di roba tra le punt: opposte... dei capelli e dei piedi e vi date tante arie da padreterni... E il bello è che se non ve la date voi l'aria, ve la dà l'operaio, magari compressa ma è sempre aria... E voi vi gonfiate, naturalmente » dice con leggera ironia il tornio anzianotto. « Povero nonno! » ribatte il tornietto che non ha più argomenti.

« Mi spiace per te che non ti degnano nemmeno di un getto d'aria... ».

« Non ne ho bisogno di aria, i trucioli se tritolarmeli da solo... Li polverizzo anche se mi capitano fra le guide, magari me-

lo sento un po' bruciare per le graffiature... ma voi... voi moderni mi sembrate delle signorine... bisogna avere con voi un sacco di precauzioni! Tutti automatizzati... il che significa che marciate a scatti... addirittura fate i pappagalli, se vi applicano il copia... ai nostri tempi invece!!! ». « Puleghe grosse come giostre, chilometri di cinghie... ».

L'Ansaldo è arrivato intanto al punto massimo di tollerabilità delle emozioni, lo capisco... e decido di interrompere questa seduta iniziale.

Tossisco, non molto forte, per avvertire indirettamente le macchine della nostra presenza. Mi spiacerrebbe doversero spaventarsi. Sembra strano, ma sono sensibili, pur non essendo di carne ed ossa come noi: anche loro hanno le nervature di acciaio o di ghisa... e spesso soffrono di tensioni interne.

Così, come me, per esempio, che soffro di carenza... di ferro.

« Cosa ne dice, caro Ansaldo? » gli dico con una punta di fiera pensando alla mia rivincita. E lo prendo sottobraccio. Poco per confidenza ma molto per sostenere.

« Non mi dira niente!... Sono così... non saprei nemmeno come dire!... Ora lo sento io un peso sullo stomaco... proprio qui, mi pare che mi farebbe bene... ».

« Un bel cognac... venga, glielo offro volentieri » lo interrompo io.

« Accetto... grazie dottore! ».

Sì, Dottore... e faccio il veterinario a domicilio... al centro del Sahara, ma un po' più in là.

Renzo Brassesco

Biglietti per la partita di calcio Italia-Austria

Il Dopolavoro Ansaldo, d'intesa con la Lega Regionale della F.I.G.C., è in condizione di poter assicurare agli ansaldini un forte quantitativo di biglietti per l'incontro internazionale di calcio Italia-Austria, che si svolgerà a Genova il 9 dicembre prossimo.

I prezzi dei biglietti sono stabiliti come segue: gradinate, lire 500; rettilineo distinti, lire 1000; rettilineo tribuna, lire 1500.

Le richieste, accompagnate dal relativo importo, dovranno pervenire ai delegati di stabilimento oppure alla Segreteria del Dopolavoro (via A. Stenno 5-1 a Sampierdarena) non oltre il 26 novembre.



GIUSEPPE SARDI (SAU): « Canale di Suez » (concorso fotografico)

IL PRIMO CONVEGNO

Nazionale della Strumentazione

Il primo convegno nazionale della Strumentazione è stato tenuto a Milano, presso il Museo Nazionale della Scienza e della Tecnica, nei giorni 26 - 27 e 28 ottobre u.s. Esso aveva lo scopo di riunire, per la prima volta in Italia, i tecnici interessati alla fabbricazione e all'uso di apparecchi per la misura di grandezze elettriche, termiche o meccaniche, a scopo di controllo, di studio, o di regolazione.

L'enorme vastità dell'argomento ha fatto sì che venissero affrontati, salvo pochi interventi su problemi particolari, soltanto aspetti generali, e di diffuso interesse, di alcune branche della moderna tecnica delle misure. Precisamente è stato trattato in prevalenza il rilievo di temperature, pressioni, velocità, portate, composizioni di miscele gassose: ossia quanto concerne il controllo continuo dei processi di produzione nelle industrie chimica, petrolifera e metallurgica.

La genericità delle esposizioni è stata però tale da mettere in luce anche aspetti interessanti: altre possibili applicazioni delle apparecchiature trattate e delle idee enunciate.

I concetti fondamentali affrontati dalle discussioni sono i seguenti:

- 1) L'introduzione di apparecchiature di controllo in qualsiasi processo produttivo si va estendendo in maniera travolgente.
- 2) Ciò è dovuto essenzialmente al vantaggio economico ricavabile da una migliore qualità dei prodotti e da un migliore rendimento delle lavorazioni.
- 3) Le industrie di avanguardia, dal punto di vista del controllo di massa durante la produzione, sono le industrie petrolifera e chimica, e le centrali termoelettriche; seguono le industrie metallurgica e meccanica.
- 4) Si tende in genere a preferire strumenti sicuri e maneggevoli, anche se di precisione non molto spinta, agli strumenti perfetti ma delicati: cioè si preferisce poter disporre di un gran numero di dati sicuri, anche se non molto precisi, piuttosto che pochi dati di alta precisione, ma di attendibilità condizionata dall'esatto funzionamento di apparecchiature complesse. Naturalmente ciò vale soprattutto per i processi largamente automatizzati, ed anche in questo campo le eccezioni sono numerose.
- 5) I sistemi elettronici di misura si sono ormai affermati decisamente sugli altri per la sensibilità, la prontezza e la pratica assenza di limiti nelle distanze. Per i dispositivi di regolazione e di registrazione si tende invece, in molti casi, a preferire le apparecchiature pneumatiche, che presentano maggiore semplicità ed offrono maggior sicurezza in qualsiasi ambiente. Si prevede in futuro l'accoppiamento sempre più frequente di organi sensibili elettronici con organi di comando pneumatici. Molto ci si attende dagli amplificatori magnetici e dai transistori, per eliminare gli inconvenienti presentati dai tubi termoionici.
- 6) La necessità di una colla-

borazione sempre più stretta fra costruttori ed utenti di apparecchiature è apparsa evidente.

P. BROZZO

Il quarto congresso nazionale dell'A.M.I.

Anche quest'anno l'Ansaldo ha attivamente partecipato con un gruppo di suoi tecnici al IV Congresso Nazionale dell'Associazione Meccanica Italiana che si è svolto a Torino.

Ha preso parte al Congresso anche il Direttore dello Stabilimento Meccanico ing. Cominetti, che è Presidente della Sezione di Genova dell'AMI.

I congressisti in numero di circa 500 hanno ascoltato a Palazzo Madama le parole dell'ing. Vandone e la prolusione del prof. Giuseppe Pugno sul tema «Il volto nuovo della meccanica cinquecentesca».

Nel Salone della Tecnica invece sono stati trattati i quattro temi:

- 1) lubrificazione e refrigera-

L'unificazione internazionale della "piccola utensileria"

Ha avuto luogo dal 22 al 25 ottobre 1956 a Parigi la 7.a Conferenza plenaria del Comitato Tecnico della «International Standardizing Organisation» ISO/TC 29, preceduta da una serie di riunioni dei Gruppi di lavoro «Punte elicoidali», «Alesatori» e «Maschi», per l'unificazione internazionale della «Piccola utensileria», alla quale ha partecipato in rappresentanza dell'Ansaldo e come capo della delegazione italiana l'ing. L. Brandolini.

Attraverso un approfondito dibattito delle numerose questioni in programma, la 7.a Conferenza dell'ISO/TC 29 ha consentito di portare ad una fase conclusiva vari importanti argomenti. Sono state infatti approvate come progetti di «raccomandazione ISO» le proposte presentate dai rispettivi Gruppi di lavoro concernenti: le punte elicoidali a codolo cilindrico serie corta ed extracorta, ed a codolo conico Morse, serie normale e rinforzata; gli alesatori cilindrici a mano, e con codolo Morse a macchina; i maschi serie corta, a macchina ed a mano; gli attacchi per frese e gli anelli distanziatori per alberi porta-

zione delle macchine utensili; 2) macchine a riprodurre; 3) lavorazione dei metalli con abrasivi; 4) dispositivi tecnici per la prevenzione infortuni.

Nello svolgimento del primo e del terzo tema sono stati messi in evidenza i due aspetti fondamentali del progresso della tecnologia meccanica in relazione all'uso della lubrificazione e refrigerazione ed inoltre affidando la lavorazione mediante abrasivi.

Nella trattazione del secondo tema è stato fatto rilevare che i concetti sviluppati in questi ultimi anni possono considerarsi a ragione precursori, in un certo senso, dell'automatismo.

Il quarto argomento ha anche esso un valore importante e di generale interesse in ogni attività industriale, e in particolare nel settore delle macchine, nel quale la prevenzione infortuni deve seguire passo passo non soltanto le nuove applicazioni e lavorazioni, ma anche e soprattutto il progresso tecnologico.

I nostri ingegneri Guazzi e Perrone dello Stabilimento Meccanico hanno svolto due importanti temi e cioè: ing. Guazzi - La lavorazione delle palette delle turbine a vapore su fresatrici a copiare; ing. Perrone - La rettificazione dei fori, relativamente lunghi e di piccolo diametro, in alcuni tipi di acciaio.

G. B. GAMONDI

LE DOMENICHE DE "L'ANSALDINO"

VISITE AL MUSEO di Storia Naturale



Un gruppo di ansaldini guidati dal prof. Conci dell'Università di Genova. In alto lo scheletro di una balenottera

Oltre un centinaio di ansaldini e loro famigliari hanno inaugurato, domenica 11 novembre, una nuova serie di iniziative sociali e culturali del nostro giornale: le visite ai musei e gallerie d'arte di Genova.

E' stato il Civico Museo di Storia Naturale «Giacomo Doria» che ci ha ospitati per primo. Partiti con due speciali vetture tranviarie, una da Pontedecimo e una da Voltri, alle 15 abbiamo varcato la solenne soglia del Museo e subito ci siamo radunati nell'aula delle conferenze. In men che non si dica gli ansaldini si sono trasformati in attentissimi ascoltatori — più attenti degli allievi più sgozzoni — del dott. Conci, professore all'Istituto di zoologia dell'Università di Genova. Infatti abbiamo avuto il privilegio, a differenza dei comuni visitatori, di essere accolti, guidati e informati di ogni cosa — per gentile interessamento del prof. Tortonese, Direttore del Museo — da due eminenti naturalisti: il già nominato prof. Conci e la dottoressa Arbocco, assistente del prof. Tortonese. Con parola chiara e profonda competenza scientifica, eppur accessibile a tutti nella forma volutamente semplice, il prof. Conci ci ha avvertiti in una bella relazione introduttiva sulla storia, funzione e importanza del Museo, richiamando la nostra attenzione sulle collezioni zoologiche e mineralogiche più interessanti, che fanno del Museo «Giacomo Doria» il più importante d'Italia e uno dei più famosi del mondo. Abbiamo così appreso, fra l'altro, che il Museo conserva lo scheletro di un giovane esemplare di «elephas antiquus italicus»,

L. B.



I resti di un esemplare di «elephas italicus»

l'unico completo esistente al mondo, vissuto circa 350.000 anni fa. E qui bisognerebbe lasciar la parola al prof. Conci, per poter veramente vedere con la fantasia, in una affascinante sequenza, le meravigliose foreste, i vulcani ed i laghi di milioni di anni fa, quando vagavano sulla terra torme di elefanti di diverse razze e di altri grandi animali, che si sono estinti nel corso dei millenni per una fatale e misteriosa legge biologica.

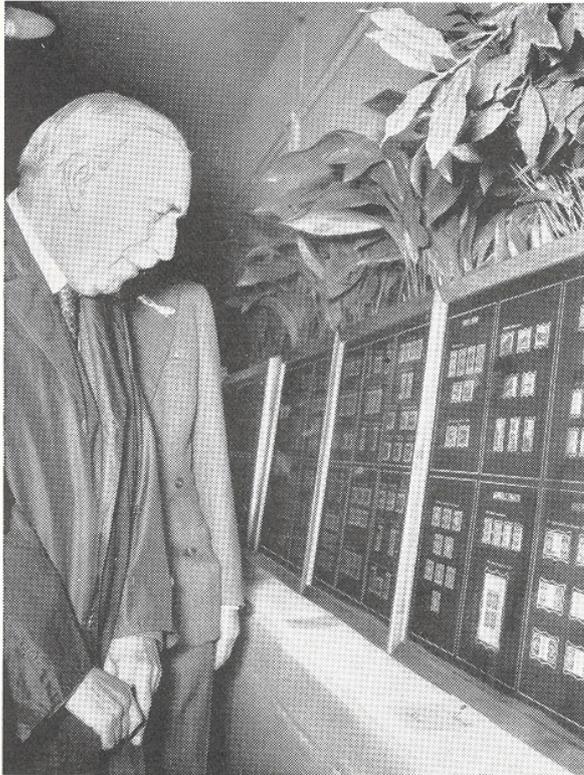
Non meno avvincente è stata quindi la visita intorno alle vetrine che accolgono le collezioni, accompagnati dallo stesso prof. Conci e dalla dottoressa Arbocco, che si sono prodigati in ulteriori spiegazioni. A proposito, quei ragazzetti che la giovane e sorridente signorina Arbocco teneva per mano come una sorella maggiore, credevano mai che la visita a un museo sarebbe stata così divertente?

Abbiamo girato tre ore, poche per vedere tutto, ma sufficienti per imprimere un indelebile ricordo nella nostra mente, che dopo aver conosciuto tutti i segreti delle macchine create dall'uomo, ha voluto conoscere anche il mondo affascinante e spontaneo della natura, sulla cui scena sta una storia di milioni di anni di vicende drammatiche, di cataclismi spaventosi, di lotte per la vita e per la morte, ma anche di romanzi d'amore e di delicata poesia, storia scritta da sterminate popolazioni di creature ancora viventi o già sepolte nei tempi dei tempi.

Andremo ancora due volte al Museo di Storia Naturale con altri ansaldini, a rivedere le meraviglie, gli splendori, i misteri della vita.

DANTE JANNONE

La 1.^a Mostra filatelica provinciale dei CRAL



Il Direttore Generale dell'Ansaldo all'inaugurazione

Inghilterra 1840. In un paesino un signore sta passeggiando tranquillamente quando la sua attenzione è attratta da un alterco sorto tra il procaccia del luogo e una signora di sua conoscenza a proposito di una lettera che la signora vuol respingere.

Incuriosito il signore chiede spiegazioni; gli si risponde che di proposito la donna respinge la lettera, dato che un segno convenzionale sulla busta gliene ha già rivelato il significato. E' un trucco da tempo in atto per evitare al destinatario il pagamento della tassa di recapito.

Al nostro signore balena una idea. Perché non far pagare la tassa al momento dell'invio anziché alla ricezione della posta? E pensa ad un tagliando di carta da appiccicare sulla posta in partenza. Il francobollo è nato.

Ogni Stato, successivamente, adottò, per ovvie ragioni, un tipo di francobollo diverso dagli altri, e le emissioni si susseguirono in numero praticamente incalcolabile. Dimensioni, forme, colori mutarono secondo i tempi e i luoghi. Il francobollo divenne un piccolo mondo aperto alla fantasia creatrice degli artisti.

E con i francobolli nacquero, ovviamente, i collezionisti: i filatelici. Si intrecciarono i primi rapporti internazionali tra collezionisti, e finì per crearsi una fitta rete di corrispondenza e di scambi. Donde l'enorme sviluppo assunto nel mondo della filatelia.

Anche nel nostro CRAL esiste una Sezione filatelica che raggruppa collezionisti seri e appassionati e a cura della quale è stata organizzata nei giorni scorsi una interessante mostra di francobolli. Per la storia, si è trattato della prima mostra

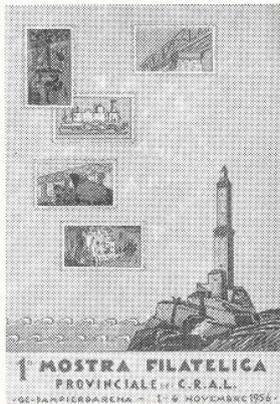
filatelica provinciale dei CRAL.

Che si sia trattato di una mostra importante e bene organizzata, ce lo ha dimostrato il fatto che nei quattro giorni di durata (dal 1.º al 4 novembre c. m.) centinaia di visitatori l'hanno affollata ininterrottamente.

Alla inaugurazione, la mattina del primo novembre, erano presenti il Direttore Generale dell'Ansaldo ing. Federico Lombardi, il Direttore del Meccanico ing. Cominetti, il Direttore dell'ENAL provinciale comm. Munna, il Commissario dell'ENAL provinciale Iginio Piccardi, il consigliere comunale Moreno in rappresentanza del Sindaco di Genova, e molti altri invitati. Gli onori di casa sono stati fatti dal dr. Mario Enrico, Presidente del CRAL Ansaldo e Consciato, e dal Segretario sig. Silvio Rizzo.

Gli ospiti hanno esaminato minuziosamente tutte le collezioni esposte che venivano loro illustrate dai collezionisti e dagli organizzatori della Mostra.

Sono state particolarmente ammirate le collezioni di Ubal-



La cartolina commemorativa

do Bergonzi per la raccolta delle effigi di musicisti di tutto il mondo; quella di Odoardo Pieramati, dello Stato di Israele; la raccolta del Regno d'Italia di Celso Amoldoni. Interessante una collezione di lettere inviate a Nicolò Paganini nel 1839, annullate con bolli precursori.

Domenica 4 novembre il dr. Mario Enrico ha proceduto, presente il comm. Munna, alla premiazione dei collezionisti. Ecco l'elenco dei premiati:

Gruppo "A" (collezioni generali)

1º Celso AMOLDONI - CRAL Sferisterio - per Italia Regno: diploma d'onore e med. d'oro grande - 2º Odoardo PIERAMATI - CRAL Ansaldo - per Israele: diploma d'onore e medaglia d'oro grande - 3º Carlo BRIZZOLARI - CRAL Ansaldo - per selezione Antichi Stati: diploma d'onore e medaglia d'oro.

Premiati con diploma e medaglia d'argento i sigg. Abdone Siri - Riccardo Goldberg - Ezio Peragallo - Mario Capelli - Andrea Godino - Italiano Bartolini.

Coppa per il CRAL di appartenenza del 1.º classificato: al CRAL Sferisterio Lido di Genova.

Gruppo "B" (collezioni a soggetto)

1º Ubaldo BERGONZI - CRAL Mutuo Soccorso - per Musicisti: diploma d'onore e medaglia d'oro grande - 2º Libero TESTA - CRAL Nuova S. Giorgio - per Unione Postale e Centenario del Francobollo: diploma d'onore e medaglia d'oro media - 3º Giletto BADON - CRAL Ansaldo - per Fauna e Sport: diploma d'onore e medaglia d'oro.

Premiati con diploma e medaglia d'argento i sigg.: Angelo Giordano - Agostino Ratto - Dino Monaci - G. B. Ricci - Francesco Fraito - Giuseppe Boccileri.

Coppa per il CRAL di appartenenza del 1.º classificato: al CRAL Mutuo Soccorso di San Fruttuoso.

Gruppo "C" (collezioni varie):

1º Umberto DONNINI - CRAL Ansaldo - per raccolta buste 1.º Giorno di Cecoslovacchia: diploma d'onore e medaglia d'oro grande - 2º Salvatore BRIGNONE - CRAL Ansaldo - per raccolte cartoline analogiche: diploma d'onore e medaglia d'oro - 3º Mario SCRIVANI - CRAL Ansaldo - per tavola cromatica: diploma d'onore e medaglia d'oro.

Premiati con diploma e medaglia d'argento i sigg.: Giulio Tagliati - Manlio Falco - Mario Cristofani.

Coppa per il CRAL di appartenenza del 1.º classificato: al CRAL Ansaldo.

Coppa d'onore al CRAL di appartenenza del maggior numero di espositori: al CRAL Ansaldo.

Coppa per il CRAL secondo classificato per il maggior numero di espositori: al CRAL F.I.T. di Sestri Levante.

Non ci rimane che elogiare i solerti organizzatori tra i quali: Adolfo D'Alessandro, Pietro Alegra, Salvatore Brignone e Giletto Badon.

Questa prima mostra, che è stata ordinata con il patrocinio de «L'Ansaldo», ha riscosso un meritato successo che sprona tutti a fare ancora di più per l'avvenire.

G. S.

DOPOLAVORO

TROFEO "L'ANSALDINO"

Grande gara di scopone

Con il patrocinio del nostro giornale il «Dopolavoro Ansaldo» indice ed organizza anche quest'anno una grande gara di scopone a coppie, riservata esclusivamente ai dipendenti della Società, per la disputa del Trofeo «L'Ansaldo».

Le coppie dovranno essere formate da giocatori dello stesso stabilimento, muniti di cartellino paga e documento d'identità.

Premi in palio

a) Trofeo «L'Ansaldo» (Dono della Redazione de «L'Ansaldo»). Biennale anche non consecutivo da assegnarsi allo Stabilimento avente la squadra 1.a classificata.

b) Coppa «Dopolavoro Ansaldo». Definitiva allo Stabilimento avente la squadra 1.a classificata.

c) Coppa «Enal Provinciale». Definitiva allo Stabilimento avente la squadra 2.a classificata.

1º premio: due medaglie d'oro da 28 mm. con contorno.
2º premio: due medaglie d'oro da 24 mm. - 3º premio:

due medaglie d'oro da 21 mm. - 4º premio: due medaglie d'oro da 21 mm. - Dal 5º al 18º premio: due medaglie d'oro ciascuno da 18 mm.

Programma

Le eliminatorie si effettueranno il 2 dicembre presso le seguenti sedi: *Dopolavoro Ansaldo di Genova* (Via Achille Stennio 5-1 a Sampierdarena); *Dopolavoro Ansaldo di Livorno* (locali della mensa aziendale); *Dopolavoro Ansaldo di Muggiano (La Spezia)* (Dopolavoro Ruffino a Muggiano).

Le finali verranno disputate domenica 9 dicembre alle ore 14 presso la sede del *Dopolavoro Ansaldo di Genova*, via Achille Stennio 5-1 a Sampierdarena.

Le iscrizioni, fissate in lire 200 per coppia, si ricevono presso la segreteria di via Achille Stennio 5-1 per gli ansaldini genovesi, presso il Capo Ufficio Personale sig. Dazzi per Livorno e presso il sig. Guadagnini per Muggiano. Esse saranno ritenute chiuse la sera del 1.º dicembre.



Il pubblico sosta con vivo interesse davanti alle vetrine che custodiscono le preziose collezioni filateliche



Il dott. Mario Enrico, Presidente del Dopolavoro Ansaldo, durante la cerimonia della premiazione dei collezionisti

"L'ANSALDINO" RISPONDE

Siamo un gruppo di operai del Meccanico. Tutti gli anni compiliamo una domanda per ottenere un quantitativo di legna da ardere (30-40 quintali) che poi ci si divide. Detta domanda viene inoltrata alla Direzione del Cantiere di Sestri per l'accettazione e questa a sua volta la rispedisce al Meccanico per il benessere di prelievo. Il motivo per cui la domanda deve andare al Cantiere e non al Meccanico (dato che i rifiuti di legna sono del Meccanico) non riusciamo a spiegarcelo. Anzi quest'anno ci è stato risposto che la legna non si può prelevare al Meccanico, ma direttamente al Cantiere.

Tutto questo arreca, per noi abitanti di Sampierdarena, una spesa non indifferente dovendo affittare un camion, senza contare le difficoltà che comporta la divisione della legna, che viene caricata alla rinfusa.

Al Meccanico sappiamo che il forte quantitativo di legna viene venduto ad un estraneo che a sua volta la rivende maggiorandone il prezzo. E' mai possibile un fatto simile?

Il prezzo della legna, aggirandosi sulle 5 lire al Kg., era per noi un prezzo buonissimo e saremmo propensi, qualora la Direzione ci venisse incontro, a pagarla anche qualcosa di più.

Rimaniamo in attesa di una cortese ed esauriente risposta e distintamente salutiamo.

UN GRUPPO DI OPERAI (MEC)

Ci siamo interessati della questione presso la Direzione dello Stabilimento Meccanico, la quale ci ha informati che la vendita della legna da ardere viene effettuata direttamente dal competente ufficio VIR della Direzione Generale e non dal Cantiere di Sestri, che è estraneo all'argomento.

La Direzione dello Stabilimento Meccanico inoltre ci ha precisato che per varie ragioni — non ultima quella economica — non è conveniente vendere direttamente ai dipendenti piccoli quantitativi di tale materiale.

★

La nostra Azienda si è resa benemerita con il dare ai dipendenti la possibilità di esprimere e discutere le proprie idee su svariati problemi attraverso « l'Ansaldo », giornale che aspettiamo e leggiamo con interesse e che ci informa di quanto avviene all'Ansaldo e di ciò che pensano gli ansaldini.

Però non mi risulta che finora sia stato trattato l'argomento « Ferie e malattie durante le ferie » e pertanto vorrei dire qualcosa in merito.

Tutti sappiamo che le malattie arrivano quando una meno se le aspetta e quindi possono arrivare anche durante le ferie. E' ciò che è successo a me quest'anno, credo per la prima volta dopo ventisei anni di servizio. Infatti il 27 agosto mi sono ammalato mentre stavo usufruendo di un periodo di ferie che doveva durare fino al 31 agosto e mandai al mio stabilimento, il Meccanico, un certificato medico di malattia per sette giorni. Credevo così che mi fossero interrotte le ferie, invece al mio ritorno in servizio, con mia sorpresa, mi fu notificato che fino al 31 agosto io ero stato considerato sempre in ferie.

Desidererei pertanto sapere quali sono le disposizioni che

regolano il trattamento di malattia durante il periodo feriale e perchè non vengono portate a conoscenza di tutti i dipendenti.

VINCENZO VELLA (MEC)

La questione posta dall'impiegato Vincenzo Vella e che riguarda tutte le categorie dei lavoratori, è stata regolata sulla base di sentenze della Magistratura, chiamata a decidere in precedenti controversie.

L'Azienda ha assolto il suo compito relativo alle ferie quando ha posto il lavoratore nella condizione di fruirla. E' vero che il lavoratore che si ammala durante il suo periodo feriale è costretto a rinunciare a quegli svaghi, a quel riposo e comunque a quel programma che egli si era proposto, ma ciò, in senso giuridico non costituisce mancato godimento delle ferie, nello stesso modo che non può dirsi leso nel suo diritto alle ferie il lavoratore sano che le abbia avute funestate da una disgrazia qualsiasi.

Uno spostamento del periodo feriale sarebbe il più delle volte in contrasto con gli interessi dell'Azienda, oltre che con gli interessi del lavoratore, poichè l'Azienda stabilisce il periodo delle ferie cercando di salvaguardare le esigenze produttive. Se poi l'operaio dipendente viene a mancare in un qualsiasi altro periodo a causa di malattia, questo è un

fatto puramente fortuito che non può essere considerato in sede organizzativa.

Infine è da rilevare che la consuetudinaria lontananza del lavoratore, durante il periodo feriale, dalla sede dell'Azienda, renderebbe difficoltoso a quest'ultima l'esercizio di quei controlli al cui diritto essa non può rinunciare.

POSTA IN ARRIVO

Abbiamo ricevuto, da un operaio del Cantiere di Mugugno, la seguente lettera:

Spett. Redazione,

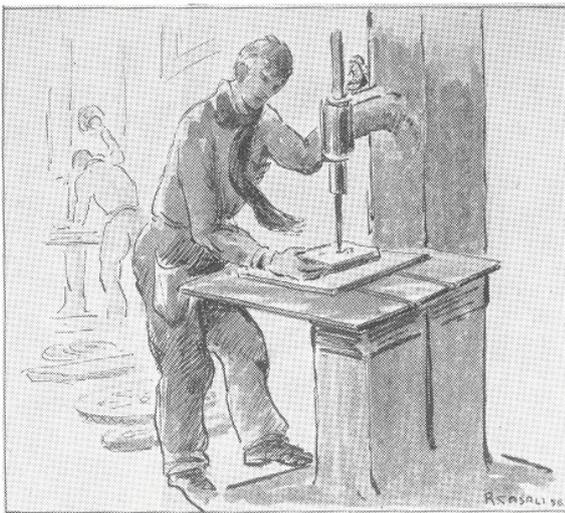
in riferimento alla proposta n. 19408 di applicare corrente accumulativa ai platò magnetici, posso darvi assicurazione che la proposta è ottima, dico ottima perchè la batteria è già stata applicata da diversi mesi al platò magnetico della macchina dove io stesso lavoro e da allora non si sono più visti pezzi roteare per l'officina; ciò dà sicurezza e tranquillità a chi lavora, non si rovinano pezzi e non si rompono mole; potete accertarvene presso l'officina atrezzi.

Cordiali saluti.

CESARE BARTOLOMEONI

Abbiamo informato di quanto sopra il Comitato della « Cassetta delle idee ». Non appena possibile informeremo l'interessato dell'esito della sua osservazione.

3.° CONCORSO ANTINFORTUNISTICO



Un operaio sta trapanando un pezzo e nell'eseguire il suo lavoro non rispetta le norme di sicurezza. Per partecipare al concorso i lettori dovranno sapere dire quali sono le infrazioni commesse dall'operaio, inviando le soluzioni (con l'indicazione del nome e cognome, del numero di cartellino e dello stabilimento di appartenenza) in Redazione, oppure consegnandole ai nostri corrispondenti di stabilimento, entro il 30 novembre. Sono in palio, per sorteggio, i seguenti premi: 1) un servizio di piatti per sei persone; 2) una penna « Aurora 88 »; 3) due astucci di cacao « Perugia »; 4) due astucci di cacao « Perugia ».

BIGLIETTI PER IL "DUSE"

Poichè abbiamo avuto la possibilità di disporre di altri biglietti di poltrona per il Piccolo Teatro della Città di Genova « Eleonora Duse », tra coloro che avevano inviato la esatta soluzione del 2.º concorso antinfortunistico abbiamo estratto ancora i nomi dei seguenti ansaldini, a ciascuno dei quali saranno consegnati due biglietti:

Tito Alesseri - Aurelio Ghilino - Aldo Balli - Francesco Di Caro - Maria Chiarlo - Francesco Mazzoni - Elsa Gatto - Enrico Bisso - Dario Gaffuri - Ugo Traverso - Luigi Marchese - Brunilde Campelli.

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

SORDITA'

VINTA con
ACOUSTICON

APPARECCHI INVISIBILI
E OCCHIALI ACUSTICI

SCONTO 10 %

Presentando questo Buono

ACOUSTICON

VIA XX SETTEMBRE, 14-9

Tel. 51883 - GENOVA

BRILLANTI ORO GIOIE
Compra massimo prezzo
BRUZZONE VIA XXV APRILE, 2 p.p. (rimp. Teatro) - Tel. 26.373

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 Ansaldini 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

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. risparmiere 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

LA RUOTA DEL TEMPO

Sono nati

4 settembre: GIUSEPPINA, figlia di Armando Nicolini (Can) e di Maria Scorzoni — 11 settembre: CATERINA, figlia di Giuseppe Odone (Sau) e di Augusta Biagioni — 24 settembre: LIVIO, figlio di Spartaco Ratto (Mec) e di Ida Pastorino — 28 settembre: GIULIANA, figlia di Pilade Balza (Mec) e di Anna Pecoraro — 29 settembre: RAIMONDO, figlio di Pietro Bonu (Mec) e di Giuseppina Pale — 1.o ottobre: DANILO, figlio di Dino Taddei (Can) e di Luciana Perazzi — 3 ottobre: SUSANNA, figlia di Oreste Mansani (Liv) e di Giovanna Coli — 4 ottobre: ROBERTO, figlio di Angelo Arena (Cmi) e di Irene Rocchi — 6 ottobre: MARIA, figlia di Maggiorino Casagrande (Mec) e di Agnese De Natale — 9 ottobre: ORIETTA, figlia di Renato Cecere (Mec) e di Anna Barettero — 10 ottobre: MAU-

RIZIO, figlio di Giancarlo Flamine (Mec) e di Teresa Bernini — 18 ottobre: LUCIANO, figlio di Mario Bianchi (Can) e di Caterina Causa — 22 ottobre: MARIO, figlio di Davide Saettone (Fon) e di Rosaria Orlando.

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

Si sono sposati

4 agosto: Giuseppe PANETTI (Liv) con Luisa Giusti — 19 agosto: Tito PIOVANO (Mec) con Silvana Cuttiga — 26 agosto: Pietro DAVAGNINO (Mec) con Fiorenza Sirio — 29 settembre: Pasquale RIZZO (Cmi) con Maria Piombo — 4 ottobre: Andrea CO-

STA (Liv) con Adriana Bestetti — 6 ottobre: Enrico BIONDI (Liv) con Sara Nannipieri — Ilario PESCE (Mec) con Rita Carpi — 7 ottobre: Giulio DIVANO (Cmi) con Franca Parodi — Ezio CARTA' (Mec) con Cornelia Traverso — Giglio SIMONI (Mec) con Livia Bellucci — 14 ottobre: Mauro PAGNI (Liv) con Maria Ramagli — Giuseppe BOZZANO (Cmi) con Lina Ratto — 20 ottobre: Luigi MONTUSCHI (Can) con Maria Mora — Naliati PATRONE (Can) con Luigina Merello — Enrico BARILATTI (Mec) con Angiola Sacchi —

21 ottobre: Elvidio BOTTINO (Can) con Miranda Veraggio — Saverio DI TOMMASO (Can) con Iole Rossini — Dario POIRE' (Can) con Laura Carossino — G. B. OTTONELLO (Can) con Marianna Bonvicini — Pietro CONTARDO (Can) con Santina Merlo — Francesco GASTALDO (Can) con Anna Garavini — 27 ottobre: Luigi PERATA (Can) con Giuseppina Bruzzone — 28 ottobre: Lino CASTELLANI (Can) con Emilia Gattorno.

Agli sposi i nostri vivissimi auguri.

NOZZE D'ORO



Il sig. Ruggero Stoppani, pensionato del Cantiere di Livorno, e la sua gentile signora Albertina Benvenuti hanno festeggiato le nozze d'oro.

Al fortunati coniugi gli auguri del nostro giornale e di tutti gli ansaldini.

ANSALDINI IN SEDICESIMO



Daniela, figlia di Francesco Verrina del CMI

PREMIO "ALMANACCO"

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

volete arrivare riposati



Vespizzatevi

Speciali facilitazioni ai dipendenti dell' ANSALDO

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

CASSETTA DELLE IDEE

PROPOSTA N. 18961.

Esprime il suo punto di vista sulla retribuzione a cottimo, sostenendo che, poichè i settori di lavorazione controllabili assorbono solamente i 2/5 degli effettivi, la spesa sostenuta per il « complesso cottimi » e per le bolle inerti non compensa i vantaggi dati dal sistema di retribuzione a cottimo.

Propone in sua vece un punteggio di merito, accordato giornalmente dal Capo ad ogni operaio, in base al quale corrispondere dei premi semestrali.

Risposta.

Il proponente commette l'errore, che d'altronde moltissimi commettono, e cioè ritiene che lo studio razionale dei tempi di lavoro abbia l'unico scopo di determinare la retribuzione dell'operaio. Lo stabilire dei tempi di lavorazione esatti è invece di fondamentale importanza per: fare dei preventivi e quindi delle offerte attendibili; determinare il carico delle macchine ed i corrispondenti fabbisogni; analizzare la potenzialità e necessità dei reparti; fissare dei programmi di produzione e delle date di consegna; stabilire i migliori procedimenti lavorativi; verificare l'efficienza e l'idoneità delle macchine; ridurre al minimo i tempi non produttivi; assumere degli impegni.

Tutte questioni di vitale importanza per qualsiasi azienda. Una volta che questi tempi di lavorazione siano stati determinati, è logico applicarli anche per corrispondere a ciascun operaio una retribuzione proporzionale alla sua attività ed al contributo da lui dato alla realizzazione dei programmi di produzione della Azienda.

Come si vede il problema del cottimo, se vogliamo così semplicemente chiamarlo, è molto più complesso di quanto possa apparire ad un esame superficiale.

PROPOSTA N. 20100.

Propone che anche sulle freiatrici Kendall venga, come alle altre macchine, disegnata la freccia indicante l'ALT per fermare la macchina in caso di pericolo.

Risposta.

Al più presto MAN provvederà ad eseguire quanto viene proposto.

PROPOSTA N. 19930.

Al nuovo reparto Tubisti (CALD) sono state installate due nuove grue; ma le loro bottoniere di comando risultano troppo basse; bisognerebbe sospenderle ad una molla in modo da poterle abbassare all'occorrenza per mezzo di una cordicella.

Risposta.

Non riteniamo che la molla suggerita costituisca la migliore soluzione; si provvederà invece a sistemare la bottoniera in posizione più elevata.

PROPOSTA N. 20098.

Il fondo dei cassoni porta trucioli, porta saldati esternamente due angolari; questi cassoni vengono allineati sul

piazzale di fronte al MAME in attesa di essere scaricati. Succede così che col loro peso fanno penetrare gli angolari nell'asfalto rovinando il fondo stradale.

Propone che venga eliminato questo inconveniente.

Risposta.

L'osservazione è giusta. Appena possibile la MAN provvederà per la modifica del fondo dei cassoni.

PROPOSTA N. 20234.

Propone che agli addetti alla lubrificazione delle macchine venga data una tabella sulla quale siano segnate le diverse qualità di olio da usare per ogni macchina, per evitare errori.

Attualmente si verifica che al MAG sui recipienti contenenti l'olio le denominazioni non corrispondono a quelle segnate sulle targhette delle macchine.

Risposta.

Quanto prima verranno date disposizioni ed istruzioni agli addetti alla lubrificazione.

PROPOSTA N. 20509.

Due imbragatori hanno consigliato l'uso di quattro golfari speciali da loro ideati e costruiti in SAPR per un migliore e più razionale sollevamento dei gruppi elettrogeni da 100 kVA.

Risposta.

La proposta è accettata.

PROPOSTA N. 18655.

Propone che il particolare pos. G. C. V. 1 (dis. MT. 61210 turbina B.P. - Cassa - Parte superiore composta - Gruppo E) sia ricavato da lamiera e non da ferro piatto perchè attualmente dopo la saldatura, si verificano deformazioni che portano inconvenienti durante il montaggio.

Risposta.

La proposta è accettata. Il PRO/TEMP provvederà a modificare i cicli di lavorazione.

PROPOSTA N. 20585.

Propone che gli attacchi delle tubazioni d'aria del MOGR siano rialzati perchè essendo troppo bassi, causano inconvenienti.

Risposta.

La MAN provvederà ad eliminare l'inconveniente segnalato.

PROPOSTA N. 20132.

Propone l'eliminazione dei rubinetti 8 A.T. 1372 D. 24020 e 8 B.T. 1330 - D. 24170 sui tubi gas di scarico per motore 2131-3-4-6 e di sostituirli con vaschetta.

Risposta.

La questione citata dal proponente è già stata oggetto di esame da parte del DIL e di SAPR ed è stato deciso di adottare in futuro la soluzione con vaschetta.

Si provvederà quindi, non appena possibile, alla modifica dei disegni (naturalmente non soltanto sul 2131, ma su tutti i motori) prevedendo però di portare la flettatura esterna

della vaschetta a 3/4", onde permettere l'utilizzazione dei fori quali alloggi per i termometri Negretti - Zambra.

PROPOSTA N. 20338.

Molte volte capita che si devono rettificare pezzi conici che per la loro grandezza non si possono applicare sul piano magnetico inclinabile. Perciò il proponente suggerisce di eseguire due fori filettati sulla base del piano magnetico comune per poterlo inclinare con due viti.

Risposta.

Per esigenze di lavorazione abbiamo applicato ad un piano magnetico due viti poggianti sul banco della macchina, in modo da portare il piano di appoggio dei pezzi all'inclinazione desiderata.

La stessa applicazione verrà fatta agli altri piani, non appena se ne rileverà la necessità.

PROPOSTA N. 19679.

Scatola flangiata motore Maybach MD. 430/8 - Comm. 36023 - 28492 - B. 53937 - 46114 - Dis. 092132/1.

Propone che sia eliminata la lamatura dei fori dell'operazione 8/10 e sia inclusa nell'operazione 5/10 la spianatura della flangia lato opposto dadi.

Risposta.

La proposta è stata 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. Rivolgersi ai nostri corrispondenti di Stabilimento.

CEDESI « Vespa » 125 cc., in ottime condizioni, a lire 40.000 trattabili. Rivolgersi al sig. Luigi Bruno, tel. interno 416 del Cantiere di Sestri.

CERCASI macchina da scrivere usata da 80 spazi, in buone condizioni. Scrivere al sig. Floriano D'Isop, via Fereggiano 87-23, Genova.

OFFRONSI due caloriferi marca « Zerowatt », fabbricazione tedesca, quasi nuovi, tensione industriale 220 Volts, da 2000 e 1000 Watt rispettivamente, con unificatore interno e commutazione del calore. Prezzo da convenire. Telefonare al n. 291.521 oppure al numero interno 326 della Direzione Generale.

VENDESI bicicletta da corsa seminuova, cambio « Simplex - Tour de France », due tubolari nuovi di ricambio e tutti gli accessori, per lire 20.000 trattabili. Telefonare al n. 44.351.

VENDESI camera seminuova per scapolo, composta di guardaroba a quattro ante con due cassetti uso comò, letto, comodino, tavolo e seggiola imbottita. Telefonare al numero interno 520 dello stabilimento Meccanico, oppure rivolgersi in via privata C. Vianzon 8 A-11, Genova Pegli.

VENDONSÌ moto « Sertum 250 » a lire 50.000, moto « B.S.A. 500 » a lire 100.000 e moto « M. V. 175 » quattro tempi a lire 140.000. Telefonare al numero 472.566 ore pasti.

MEMENTO

Edilio CAVAGNARO

di anni 45, dipendente del Cantiere di Sestri, deceduto il 17-10-1956. Era all'Ansaldo dal 1933. Lascia la moglie e due figli.

Carlo SAGLIASCHI

di anni 38, dipendente del Meccanico, deceduto il 23-10-1956. Era all'Ansaldo dal 1944. Lascia la moglie e tre figli.

Carlo BALESTRERO

di anni 58, dipendente del Meccanico, deceduto il 25-10-1956. Era all'Ansaldo dal 1925. Lascia una sorella.

Paolo SANFRATELLO

di anni 30, dipendente della Fonderia, deceduto il 29-10-1956. Era all'Ansaldo dal 1943. Lascia la moglie.

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

L'ANSALDINO

QUINDICINALE
DEI DIPENDENTI
DELL'ANSALDO S. A.

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

*
LORENZO REBORA
Responsabile

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

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

*
FOTOCOINCISIONI A. CERIALE
Via Lanfranconi, 43 - Genova

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



marus

LIVORNO - Piazza Cavour 3

Abbigliamento per UOMO
SIGNORA
RAGAZZO

in un ricco e vasto assortimento



le accurate

CONFEZIONI

Facis

PRONTE IN 120 TAGLIE

CONTINI

PORTICI XX SETTEMBRE, 172 r.

TUTTE le NOVITÀ
di STAGIONE

SCONTO PRESENTANDO IL TAGLIANDO
10% DI QUESTO AVVISO

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



L'ANSALDINO



Fusione dell'elica di bronzo del peso grezzo di 45 tonn. destinata alla turbocisterna da 50.000 T.D.W. in costruzione a Sestri