

L'ANSALDO

ANNO III - NUMERO 22

Abbonamento gratuito ai dipendenti ed ai pensionati

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

GENOVA, 25 DICEMBRE 1956

Spedizione in abbonamento postale Gruppo secondo



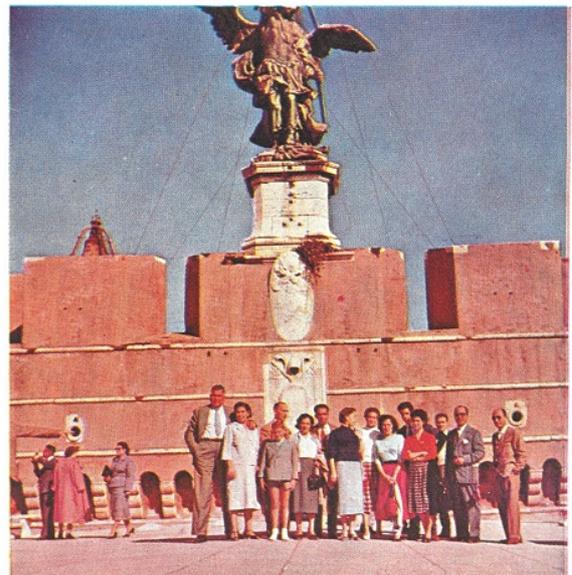
Il cacciatorpediniere venezuelano « Almirante José García », subito dopo il varo al nostro Cantiere di Livorno, il 12 ottobre di quest'anno



Nelle due fotografie sopra: gruppi di bambini alla Colonia montana di Montemaggio. In questa modernissima Colonia, che sorge sull'Appennino ligure in una zona ricca di boschi, sono ospitati, l'estate di ogni anno, 650 fanciulli genovesi, spezzini e livornesi, figli di dipendenti dell'Ansaldo. Il soggiorno viene effettuato in due turni, ciascuno della durata di un mese, una volta per i maschi e una volta per le femmine. I bimbi sono amorevolmente assistiti fisicamente e spiritualmente da un gruppo di maestre, da un insegnante di educazione fisica, da un medico e da un sacerdote.



Molte migliaia di persone hanno partecipato quest'anno alle varie manifestazioni organizzate dal nostro giornale. Nelle foto gruppi di ansaldini durante la crociera sul transatlantico « Cristoforo Colombo » e in gita a Venezia e a Roma.



PERSEVERARE

Un altro anno si è chiuso, un altro anno si apre. Il centesimoquarto, dopo quello nel quale nacque l'Ansaldo.

L'anno, del quale abbiamo strappato dal calendario l'ultima data, rimarrà nel nostro ricordo come quello durante il quale lo sviluppo del lavoro e la acquisizione di nuove commesse ci consentono ragionate previsioni su un futuro abbastanza favorevole.

Un concorso di molte circostanze propizie si è verificato: la legge sulle nuove costruzioni navali ha trovato un terreno particolarmente fertile sul quale operare, essendo intervenuta in un periodo caratterizzato da un aumento velocissimo dei traffici e da uno spostamento di essi, in misure veramente imponenti.

Così nel campo dei petroli come in quello dei minerali solidi, consumi rapidamente crescenti ed apertura di nuove fonti di produzione, non soltanto hanno provocato la richiesta attuale di maggiori mezzi di trasporto, ma lasciano prevedere il perdurare di tale richiesta almeno per un periodo di tempo pari a quello al quale deve limitarsi ogni ragionevole previsione del futuro.

Tuttociò porta ad un certo ottimismo, che, però, non può disgiungersi da un fermo impegno: se oggi la nostra grande Azienda è in grado di adempiere alle proprie funzioni, lo è in diretta conseguenza di uno sforzo organizzativo, tecnico, produttivo e commerciale, che è costato grandi fatiche e notevoli sacrifici. Soltanto perseverando nel nostro sforzo comune, possiamo sperare di mantenere quel costante ritmo di progresso e di affinamento, senza del quale qualsiasi organismo, per robusto e

potente che sia, sarebbe destinato ad essere inesorabilmente stritolato dalle ferree ed invincibili leggi economiche.

L'incitamento che vi rivolgo, perciò, è di perseverare insieme nella nostra comune fatica, operando in un clima di sempre migliore collaborazione, a fini non egoistici, ma di mutuo interesse, per la vita e lo sviluppo della nostra Ansaldo.

L'augurio è di vedere la nostra Azienda operare in un mondo nel quale a ciascuno essere umano sia consentito di onestamente lavorare nella pace e nella libertà.

Buon anno!

FEDERICO DE BARBIERI

Le prove preliminari dell'avviso - scorta "Centauro"

Prima unità costruita dall'Ansaldo nel dopoguerra per la Marina Militare Italiana, l'A. S. « Centauro » è uscito, nelle prime ore di martedì 11 dicembre, nelle acque del Tirreno, per le prove preliminari e delle attrezzature di bordo.

A bordo erano il comandante Murzi, presidente della Commissione di collaudo, il vice presidente e comandante di Marinalles, comandante Baroni; il comandante di fregata Azzoni, membro della Commissione di collaudo e comandante designato della nave; il colonnello Gazzo, direttore del Navalgenarmi; i tenenti - colonnelli Rossi, Innamorato ed Izzo; i tenenti Galbo, direttore VIP di Taranto e Maltinti di Marinalles di Roma; i capitani di corvetta Cristani e Bedeschi ed i maggiori Conforti e Giuliana, tutti di Marinalles.

Per la nostra Società erano a bordo il direttore del Cantiere « Luigi Orlando » ing. Francesco Rovetto, i vice-direttori ingg. Ettore Di Pietran-

tony e Giancarlo Grillo, l'ing. Bozzo e numerosi tecnici del Cantiere stesso e degli altri stabilimenti genovesi direttamente interessati.

Agli ordini del comandante Aimone Simonetti, capitano di armamento dell'Ansaldo, la nave si è avviata rapidamente verso il golfo di La Spezia, mantenendo una costante velocità di crociera. Lo scopo principale era, infatti, quello di accertare la funzionalità delle attrezzature di bordo, e quindi il comando non ha ritenuto opportuno spingere al massimo del rendimento i due gruppi di turbine.

Giornata plumbea e fredda, visibilità circa 10 miglia, assenza quasi totale di vento in mattinata, abbastanza sensibile, invece, nel pomeriggio. L'unità è stata costantemente « scortata » da un folto gruppo di elegantissimi gabbiani, che ha voluto divertirsi a ripetere le stesse leggiere evoluzioni del « Centauro ».

Primo ad essere sottoposto al collaudo è stato il timone, seguito dall'argano a salpare;

la manovra ha visto riunirsi a prora buona parte dei presenti ed è riuscita in maniera perfetta. E così via via sono state provate le varie attrezzature marinaresche e gli impianti nebbiogeni.

Verso le 13 venivano eseguiti tiri di prova, cominciando dal castello di prora.

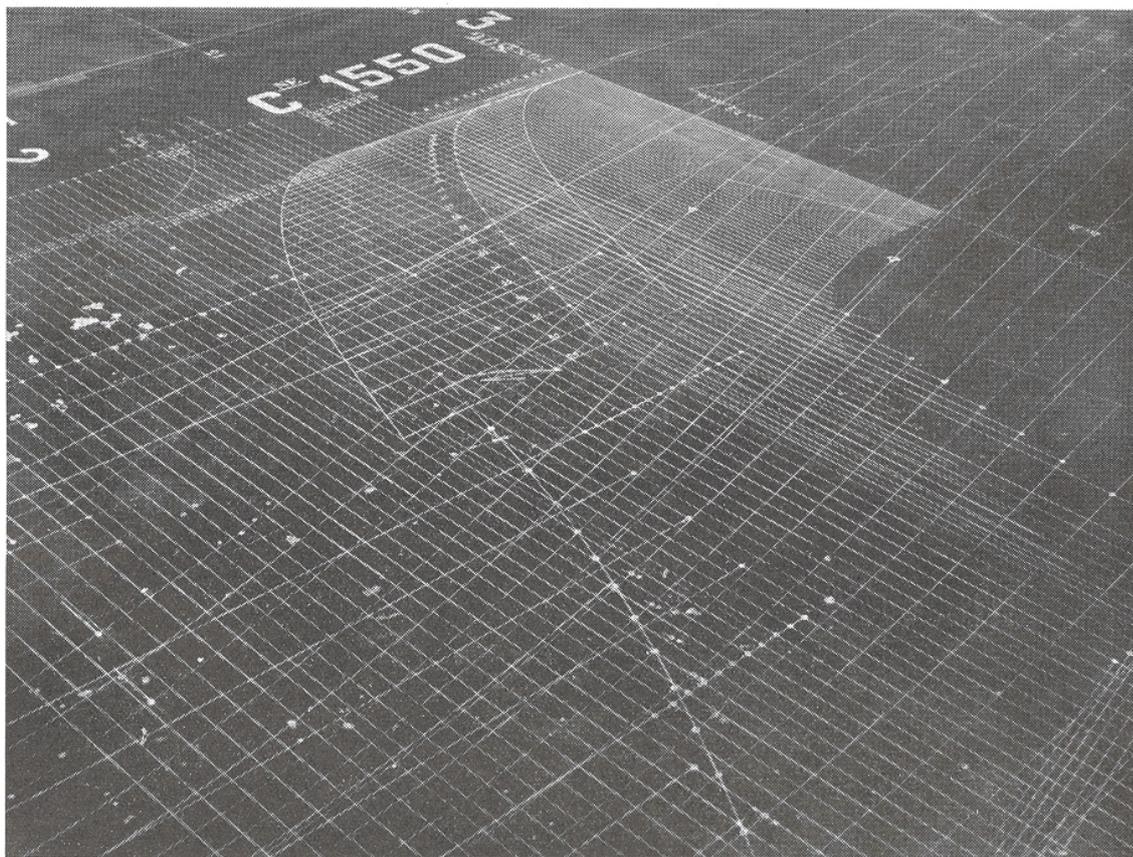
E, nel tardo pomeriggio, lieti tutti del più che soddisfa-

Come è ormai consuetudine « l'Ansaldo » non uscirà alla data del 1.º gennaio. Le pubblicazioni saranno riprese il 15 gennaio.

cente esito delle prove, il comandante Simonetti ha diretto di nuovo la prora verso il Cantiere livornese. « E' una nave che ha ottime qualità tecniche e manovriere, veloce, razionalissima, dalla linea elegante: è, insomma, una nave fatta... per navigare », ci ha detto.

e. l.

“COSTRUZIONE 1550”

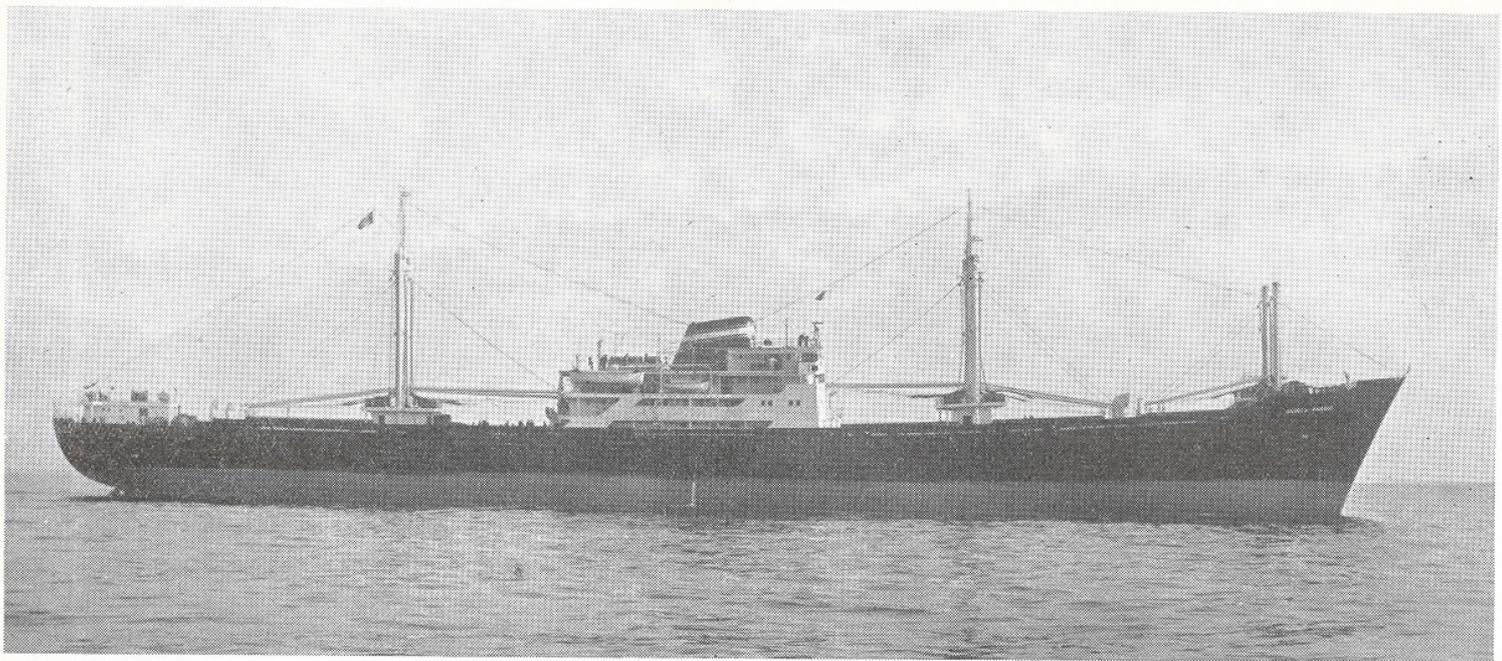


Sul nero pavimento della Sala Tracciato del Cantiere Navale è in corso di lavorazione la parte preliminare di una nuova nave, la « Costruzione 1550 ». Dietro la maschera di un numero è però un nome caro a tutti, alle maestranze, ai dirigenti e al popolo italiano: « ANDREA DORIA ». Bisogna ritornare a quel non

lontano giorno, quando ancora notizie non precise sulla tragedia circolavano per il Cantiere, per comprendere come le maestranze tutte erano orgogliose di quella loro opera, come le erano affezionate! Ora l'« Andrea Doria » ritorna, anzi risorge; infatti sarà la Costruzione 1550 che andrà a colmare il grande vuoto

lasciato sia nella flotta mercantile italiana, sia nei cuori di coloro che l'avevano ideata, studiata e costruita. La fotografia che presentiamo rappresenta il tracciato del verticale della nuova costruzione. Da questo tracciato, con l'ausilio dei disegni costruttivi delle strutture dello scafo, si passerà successivamente alla lavo-

razione preparatoria nelle officine e infine, nel prossimo anno, l'impostazione. Per gli stessi sentimenti che hanno legato maestranze e dirigenti, in occasione della grande perdita, siamo certi che l'« Andrea Doria » che sorgerà, a somiglianza della prima, costituirà vanto e orgoglio per noi e desterà sempre maggiore ammirazione in terre lontane.



Le prove della "Angela Fassio"

Ci sono dei romantici che salgono sulle cime delle montagne e si alzano alle quattro per assistere allo spettacolo del giorno che scaccia la notte.

Ci sono anche dei giovani, entusiasti della tecnica, che implorano un ingresso in uno stabilimento o in una centrale per osservare da vicino le meraviglie del mondo nuovo.

Tali categorie di persone potrebbero soddisfare interamente le loro esigenze, in una misura che li meraviglierebbe tanto più in quanto sarebbe totalmente inattesa, se potessero ottenere un invito a partecipare alle prove in mare di una nave dell'Ansaldo.

Come ho fatto io venerdì 7 dicembre, sulla M/n. «Angela Fassio».

Sapevo che la cosa era importante, che si trattava di una motonave da carico alla rinfusa costruita secondo gli ultimissimi ritrovati della tecnica, la prima di una serie di sette gemelle ordinate dall'armatore Fassio ai Cantieri Ansaldo; che si dovevano realizzare in quel giorno quelli che erano stati i calcoli dei progettisti, che si doveva «provare» se il comportamento reale della nave era quello dimostrato dalla «vasca» e così via.

Ma non sapevo certo quale meravigliosa avventura tale prova comportasse.

La nave era al bacino n. 4 delle Grazie, che io ho raggiunto percorrendo nel buio ancora fitto le viuzze e le calate dell'antico «mandraccio», culla delle gloriose galee della Repubblica.

Nell'acqua che già aveva riempito il bacino si riflettevano le luci di bordo e dei fari, disegnando quasi una danza di lucciole. Sulla banchina arrivavano ogni tanto delle auto, e le persone che ne scendevano salivano in fretta il lungo scalandrone. Nel cielo ancora buio sciabolavano le luci della Lanterna.

In coperta i marinai del Cantiere erano indaffarati attorno a grosse gomene attorcigliate come pitoni.

Ho visto, attraverso le sagome dei picchi di prora, impallidire a levante l'ultima

stella. Poi ho visto il rosso diffuso dell'aurora attraverso i tralicci di una gru lunga come una giraffa; e attraverso le bocche di redancia ho visto il sole sorgere dietro le cupole di Carignano, e scontornare i rilievi del colle di Sarzano come fossero deliziose «silhouettes». Guardando da poppa, ho visto il porto come un gigantesco anfiteatro con la corona dei monti sopra le prorie dei piroscafi all'ancora, cinque, sei, sette prorie rosse, verdi, bianche, nere, come in un quadro di Luxoro.

A questo punto, erano ormai le sette e mezza, si ode un fischietto e un ordine secco: «Mollare il cavo! — Tirare a bordo il cavo!». La nave si stacca dalla terra, ma non è ancora sola: ci sono quattro poderosi rimorchiatori (leggo due nomi sulla poppa «Vortice» e «Canadà») che la trainano fino all'ingresso del porto. Poi se ne tornano indietro, con l'aria di dire «t'ho messo innante, ora per te ti ciba».

La nave comincia ad allontanarsi con i propri mezzi: si sentono brontolare i motori.

Incrociamo il piroscifo «Palmaiola» che sta entrando; fa sempre un certo effetto, incrociare un'altra nave sul mare. Si sente un senso di vicinanza e di solidarietà umana che a terra, diciamo la verità, manca spesso. Laggiù, Genova sorge sopra un leggero banco di foschia, e i suoi palazzi sembrano davvero la «sky line». Solo da qui si può capire che uno scrittore americano l'abbia paragonata a New York.

Naturalmente, dietro di noi abbiamo già una ventina di gabbiani che planano graziosamente.

A bordo sono tutti indaffarati, nelle macchine, in plancia, in coperta: uomini in tuta blu, bianca, nera, osservano gli strumenti.

Sono a bordo il dott. Alberto Fassio col conte Perzolo e l'ing. Donnini; per l'Ansaldo, il Direttore Centrale ing. Rougier, l'ing. Cristofori Direttore dei Cantieri di Sestri, il comandante Beretta coadiuvato dal sig. Longobardi; per la Fiat, che ha fornito l'apparato motore, gli ingg. Filippini e

Gregoretti, e i tecnici del «RINA», del «Lloyd's Register» e della «Vasca Navale».

La nave gira e rigira su sé stessa, e i grattacieli appaiono e scompaiono ora alla mia destra, ora a sinistra. Salgo in plancia, lucida e accogliente come un salotto, anche se ingombra di persone indaffarate: si sta procedendo alla taratura del radiogoniometro e alla compensazione delle bussole. Un uomo guarda attraverso uno strumento che a me pare un telemetro, graduato, e grida degli ordini che sono trasmessi di sopra: punto di riferimento il radio-faro della Lanterna. Io ascolto in religioso silenzio: «Attenzione! Lesta! Stop! Venti! — Attenzione! Lesta! Stop! Trenta! — Attenzione! Lesta! Stop! Quaranta!» e così via. Il comandante Beretta, in dignitosa serietà con un giaccone di pelle e un baccello nero, osserva dalla plancia con occhi mobilissimi, ogni tanto guarda col binocolo, poi ordina: «Leva due gradi di barra!» e ancora «Nave a prua, cinque gradi a sinistra! Via così! Ora centro! Via così!».

Alla ruota del timone, scultorei, i nostri timonieri Vincenzo Caminita e Carmine Cotugno, con maglione nero e scritta rossa «Cantieri Navali Ansaldo - Genova Sestri». Appena ricevono un ordine si passano le caviglie della ruota da una mano all'altra, con gesto pacato e sicuro, antico.

Scendo in macchina, dove mi fa piacere ritrovare un po' di caldo. L'ambiente è amplissimo, alto, pulito nei suoi colori chiari: il bianco delle pareti, dei tubi, delle scalette, il verde pisello del grosso motore.

Si sente il pulsare ritmico dei cilindri: gli uomini osservano la grande lavagna nera con quadranti, numeri, leve. Un gigantesco cruscotto che ci dice tutto quello che avviene dentro le impenetrabili pareti del motore.

Mi fermo a leggere un foglio di servizio, appiccicato in alto: indica i posti di guardia. «Motore principale, piano superiore Rezzagno e Barzaghi, piano intermedio Parodi, piano manovra Mantero, linea assi Gaggero e Pastor, macchi-

nari ausiliari - gruppi elettrogeni Olivari e Roccatagliata, compressori aria Gaggero e Basetti; circolazione acqua MP Langella e Garrone, filtri olio Puppo e Cantuzzi, EP incendio Gentile, depuratori d'olio Gasperrini e Ferrando. Il personale prenderà imbarco alle ore 5. Firmato: Cantiere Navale - Sezione Montaggi Apparat Motori - Caorsi».

Sulla tabella degli indicatori leggo (sono le otto e trenta) che andiamo «Avanti adagio», il motore fa 50 giri al minuto, il contagiri che scorre veloce segna già 69.983 giri, ma appena ho scritto segna già 70.004. Alle 9,50 siamo «Avanti mezza» e il motore è a 70 giri al minuto. Tutto bene, naturalmente, si sente il solito ritmico ronzio e un leggero odore di olio, come quando uno si frigge due uova al tegame.

Guardando in alto si vedono fuggire le nubi, attraverso i «finestroni» sollevati: pare di essere nel fondo di un cortile urbano. Ad un certo momento mi trovo vicino a due cilindri «di rispetto»: hanno la mia stessa statura.

Risalgo e vado a curiosare negli alloggi dell'equipaggio: non credo esista di meglio sulle navi da carico di qualsiasi bandiera. Cabine a due posti, ampie (dico ampie), linde in colori verde chiaro e mobili col piano di formaica, oserei dire addirittura eleganti. Così alcune sale e salette che ho visitato. Queste attrezzature sono quanto di più riposante si possa dare al marinaio, dopo le fatiche dei turni.

Alle ore 11 si inizia l'andirivieni «in base», cioè l'inizio ufficiale delle sei ore prescritte, col motore a «tutta forza». La nave percorrerà fino alle ore 17 le basi stabilite, che sono Punta di Portofino - Villa Spinola e Punta Chiappa - Casa Raggio, per una lunghezza di metri lineari 6.030,5, con rotta 95° 35'.

In plancia continuo a incontrare visi ben noti, persone che, per quanto abbiano tutte qualche cosa da fare, trovano il modo di conversare gentilmente con me, che sono l'unico disoccupato a bordo. Ho parlato con l'ing. Rougier, dal-

l'aria sicura di «uno che ne ha viste tante», e abbiamo parlato di quelle lontane e ormai famose prove di macchine del «Taskent» davanti a Sebastopoli; ho parlato con l'ing. Cristofori, colla sua espressione di giovanile «topman», e mi son fatto raccontare di tutto il lavoro che ferve nei cantieri, con tutte quelle navi in preparazione, e le cisterne «colosso»; ho incontrato l'ing. Mori, del Mugugno, e l'ing. Fanfani, col quale abbiamo parlato di impianti elettrici e di tante altre cose.

Intanto le prove continuavano, ed io posso dire soltanto che la nave correva come un levriero, e che dal comportamento di tutti capivo che le cose andavano nel migliore dei modi. Alle 16,50 la lavagnetta nera appesa in macchina segnava i primi risultati: «Corsa 1.a: giri al minuto 127, velocità 16,057; Corsa 2.a: giri al minuto 127,08, velocità 16,464; Corsa 3.a: giri al minuto 125,92, velocità 15,948; Corsa 4.a: giri 125,83, velocità 16,349».

Nella cabina radio si parla al radiotelefono, e si sente meglio che a stare a terra. Qualcuno parla con Milano. La cabina radio, con tutti i suoi modernissimi impianti automatici, assieme al «radar» in plancia, è quella che attira di più l'attenta curiosità dei 24 studenti universitari di ingegneria che il «Convegno» ha portato a bordo.

Poi calano le tenebre, in plancia si ordina: «pronti e fannali di via», e quindi, allo scadere delle sei ore, tutti si dichiarano soddisfatti. Torniamo a Genova che si avvicina rapidamente con le sue collane di luci splendenti, e ho appena il tempo di intervistare rapidamente il dott. Alberto Fassio, che sottolinea l'importanza di queste nuove navi, la loro caratteristica di modernità e velocità, e si complimenta con il Cantiere che ha dimostrato ancora una volta, anche su di una nave da carico come questa, di possedere una inconfondibile «personalità» di costruttore di gran classe.

I TRATTAMENTI TERMICI PRESSO I CLIENTI NEI MONTAGGI DELLE GRANDI CENTRALI TERMICHE

L'efficienza delle costruzioni meccaniche moderne è legata, come è noto, essenzialmente ai trattamenti termici dei metalli che le compongono. Non si parla qui dei trattamenti termici classici effettuati dai "siderurgici"; noi ci riferiamo a tutta una altra classe di trattamenti termici, quelli di origine ben più recente che si può dire siano propri dei "meccanici"; essi si sono andati

sviluppando in quest'ultimo ventennio della storia della tecnica moderna.

L'Ansaldo Meccanico ha sempre più esteso questo genere di lavorazione con una specializzazione minutissima negli impianti e nel personale, secondo la necessità della propria produzione, in qualche caso anche per un singolo pezzo di produzione.

Si ritiene utile far cono-

scere questa specialità almeno per gli impianti più particolari, illustrando soprattutto le ragioni tecniche che li hanno determinati.

Incominciamo con un articolo riguardante impianti di grande attualità, del tipo a carattere mobile, per compiere trattamenti termici presso i clienti per i montaggi razionali delle grandi Centrali termiche.

Nel presentare queste note, dobbiamo ricordare il nome di Demetrio Calabrò, Vice C. Sezione dei Trattamenti Termici dell'Ansaldo Meccanico, che da oltre 15 anni si occupa di tale branca di attività con particolare competenza e che ha curato fra tutti i nuovi impianti creati, anche quelli ora in descrizione per il trattamento razionale delle giunzioni saldate con la migliore intesa fra accorgimenti costruttivi e utilizzazione pratica.

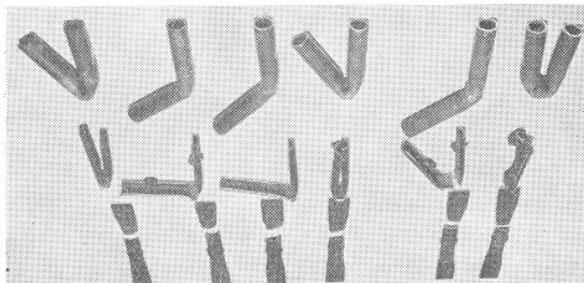


FIG. 1. - Prove sperimentali per lo sviluppo dei trattamenti termici nelle giunzioni saldate (1940-41). Tubi piegati completamente dopo ricottura razionale. Tubi fragili senza ricottura

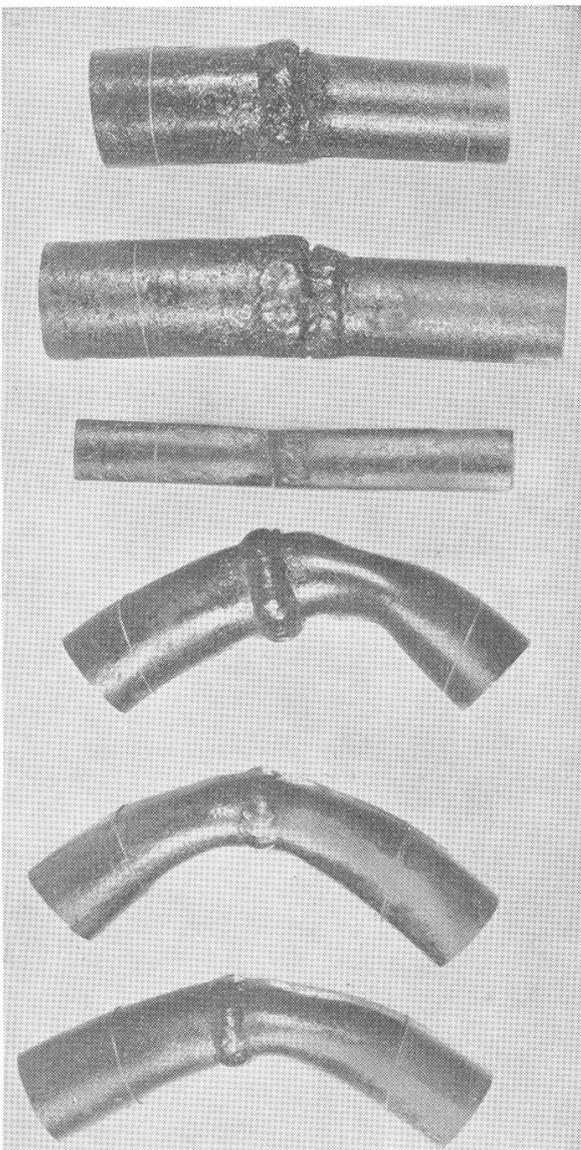


FIG. 2. - Ricerca sul metodo più efficiente dei cicli termici per ridurre la fragilità nelle giunzioni saldate. Acciai al 5% di cromo e al molibdeno. Sopra: giunzioni fragili (senza trattamento). Sotto: giunzioni efficienti con studiati cicli termici

Gli acciai, come è noto, quanto più sono legati o con carbonio, o con altri elementi di lega, tanto più sono sensibili ai cicli termici; ossia a quei cicli che comportano riscaldamento a temperature piuttosto elevate con raffreddamenti e con tempi diversi di permanenza a tali elevate temperature.

La saldatura degli acciai comporta nei pressi del giunto delle temperature elevatissime che provocano delle alterazioni strutturali assai rilevanti quando si tratta di acciai molto legati come quelli che debbono resistere a caldo per le tubolature di vapore delle Centrali termiche.

Nei pezzi saldati si possono generare, o sul cordone di saldatura o nel materiale base, delle strutture irregolari per elevata durezza, o, per surriscaldamento dei grani degli stati di tensioni interne anche con deformazione del pezzo per effetto degli sforzi di ritiro che diminuiscono la resistenza del giunto in servizio e nei casi più gravi provocano l'inefficienza ed anche il peri-

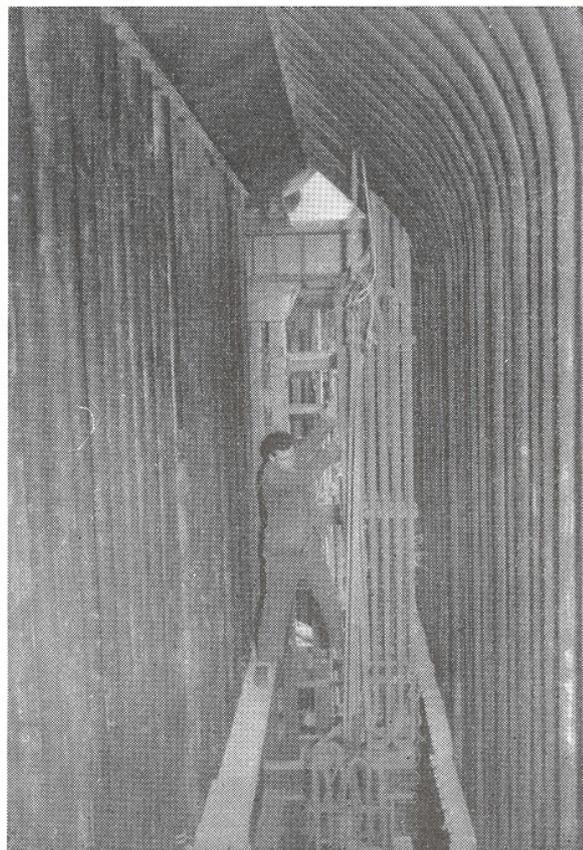


FIG. 3. - Montaggio dei tubi surriscaldatori a 25 e 30 m. di altezza, con gravose condizioni di ricottura in posto

colo dell'organo per incrinature più o meno evidenti.

Per evitare tali inconvenienti oltre a molti altri accorgimenti come speciali mezzi di controllo, oculata scelta dei materiali, del metodo di saldatura, della preparazione del giunto e simili, si ricorre ad appropriate operazioni di trattamento termico quasi per governare i cicli termici che avvengono nella saldatura con altri cicli termici razionalmente studiati caso per caso, tanto da attenuare e rendere

tecnicamente accettabili le alterazioni strutturali e le tensioni interne subite dall'acciaio per opera della saldatura.

Tali operazioni che consistono praticamente in preriscaldamenti e successive ricotture dei giunti saldati vengono generalmente eseguite in forni per trattamenti termici anche sull'intero complesso saldato.

L'Ansaldo nel caso delle costruzioni riguardanti le caldaie ed in particolare per le Centrali termiche ha affrontato questo problema da antica

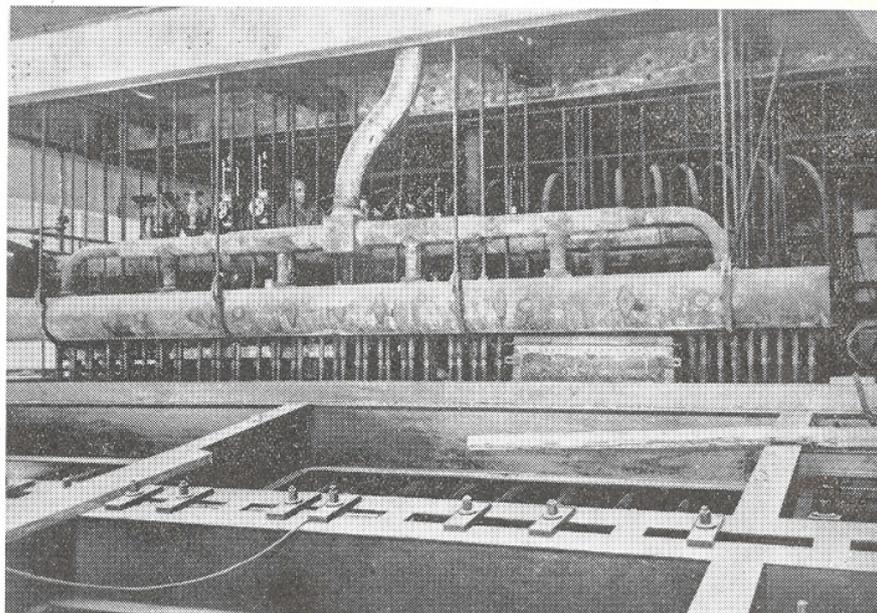


FIG. 4. - Metodo a «camera» con resistenze elettriche per la ricottura a «gruppo» dei giunti saldati dei surriscaldatori

data. Sedici anni or sono quando si trattò della costruzione delle caldaie Benson-Ansaldo e furono introdotti gli acciai legati resistenti al calore per i tubi dei surriscaldatori e per tutte le parti soggette alle più alte temperature, dopo esaurienti prove sperimentali, furono studiati e quindi sviluppati i trattamenti termici più razionali per l'efficienza delle giunzioni saldate (fig. 1).

Da qui la creazione di una tecnica e di impianti, come forni speciali, che mano a mano si sono andati sviluppando con gli anni presso lo Stabilimento Meccanico.

Con l'aumentare poi delle dimensioni delle Centrali e con l'aumentare delle temperature in esercizio di esse, nel dopo guerra sono sorti dei nuovi problemi.

Le grandi dimensioni degli impianti, gli aumentati spessori e diametri dei tubi, l'im-

dall'Ansaldo stesso delle particolari attrezzature per permettere dei razionali cicli termici durante e dopo la saldatura in modo da ottenere in esercizio quei risultati che erano stati richiesti dai progettisti e che erano stati previsti dalle prove sperimentali di Laboratorio (fig. 2).

Occorre fare presente che le condizioni di lavoro in tale genere di montaggi sono particolarmente gravose e difficili data anche l'altezza a cui spesso occorre operare (25-30 metri e anche più dal livello del terreno) e con difficile accessibilità trattandosi alle volte di vere selve di tubazioni fra le quali occorre addentrarsi per compiere, non solo le saldature, ma soprattutto i trattamenti termici razionali ad esse collegati (fig. 3).

Quindi furono studiati degli appositi forni a resistenza elettrica che potessero compiere due tipi di trattamento

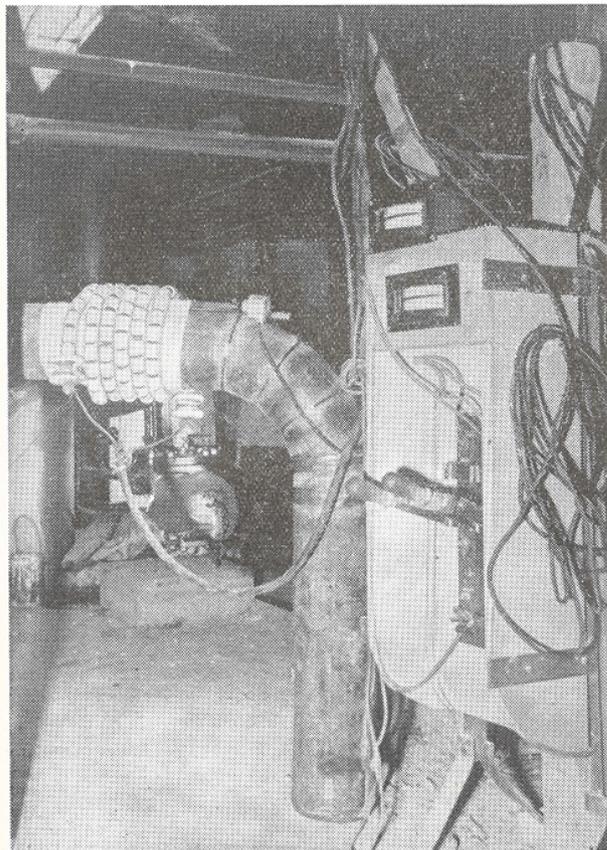


FIG. 5. - Metodo di ricottura «singola a manicotto» con controllo e regolazione della temperatura seguiti e corretti dall'operatore con l'indicazione dei pirometri

piego di acciai sempre più difficilmente saldabili per gli elementi di lega in essi contenuti, la necessità di compiere trattamenti localizzati presso le sole giunzioni e non sull'intero complesso saldato ed infine la necessità di compiere tali operazioni anche al montaggio, presso il cliente, per l'unione dei vari tubi e relativi raccordi, valvole, ecc. ha indotto a creare qualche cosa di nuovo per compiere quei trattamenti termici così indispensabili non più soltanto in stabilimento ma anche presso i clienti stessi con appropriati mezzi.

In occasione della Centrale termica dello Stabilimento Siderurgico della Società Cornigliano (che alla data attuale resta sempre la costruzione più spinta fatta dall'Ansaldo nel campo degli impianti termici per temperatura e pressione del vapore e per impiego di acciai pregiati e di difficile applicazione), furono studiati

diversi; uno per i tubi dei surriscaldatori riuniti a gruppi in modo da accelerare il lavoro stesso attraverso delle vere e proprie camere a resistenze elettriche ed un altro per il trattamento singolo delle tubazioni principali di vapore di maggior diametro ed importanza con installazione di mezzi di riscaldamento per ogni tipo di giunzione (figg. 4 e 5).

Nelle figure allegate, si possono vedere questi sistemi di riscaldamento come furono allora adottati tenendo presente che il problema non è tanto quello del riscaldamento quanto quello per la regolazione dei mezzi di riscaldamento e della registrazione secondo programmi ben prestabiliti con velocità di riscaldamento e di raffreddamento razionali. Allora tutto ciò fu realizzato attraverso l'opera e la collaborazione dell'uomo in quanto le regolazioni e le registrazioni furono fatte singolarmente a

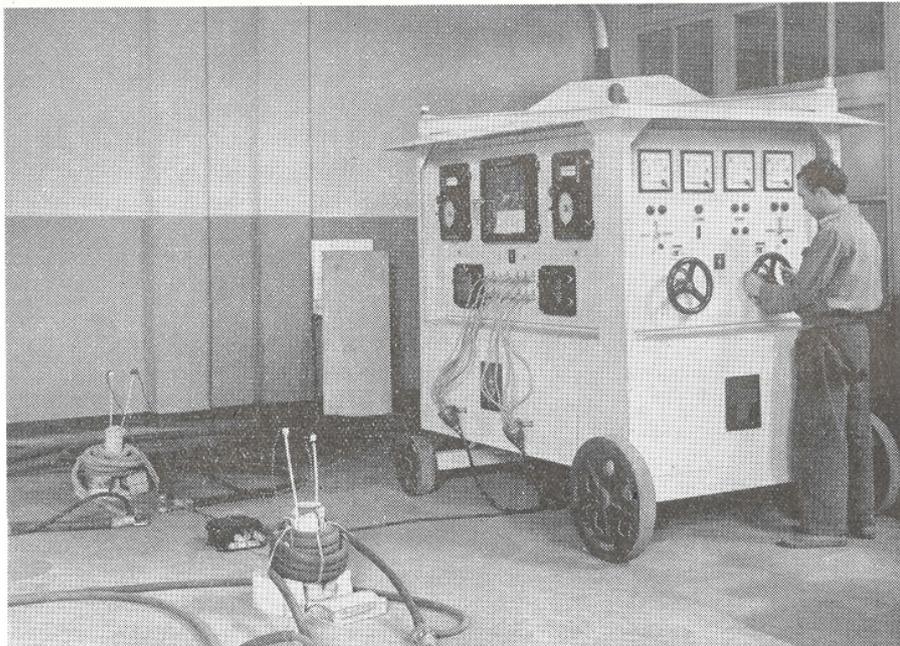


FIG. 6. - Nuovo impianto con riscaldamento ad induzione completamente automatico per i cicli termici di saldatura presso i clienti. A sinistra due posti di utilizzazione con spirali in condizioni di taratura

mano operando giorno e notte con turni di lavoro continuativi. Il metodo impiegato si dimostrò tecnicamente adatto; oggi alla distanza di parecchi

Però dal punto di vista industriale ed anche umano tale metodo è risultato troppo gravoso; troppo tempo impiegato, troppo sacrificio da parte degli

problema della Centrale termica da 60.000 kW per la SIP di Chivasso, pur avendo acciai leggermente più facili di quelli già usati per l'impianto della

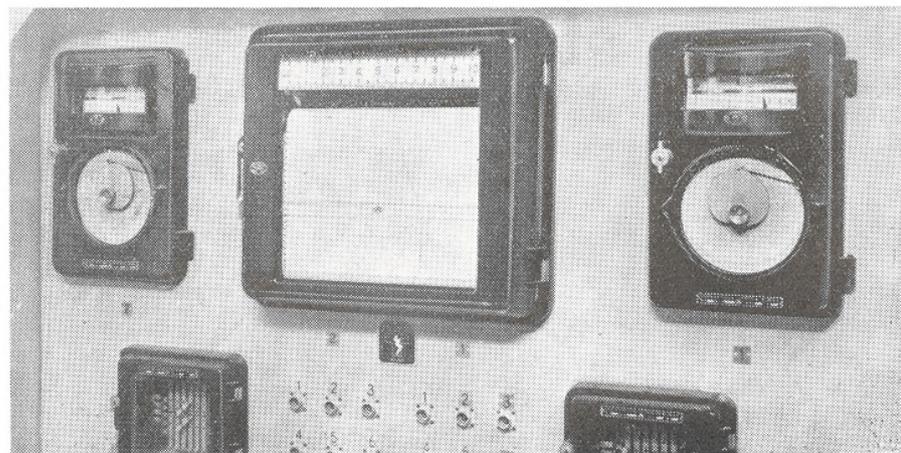


FIG. 7. - Cuore e cervello della nuova apparecchiatura elettronica per il controllo e l'autoregolazione a programma dei cicli termici prefissati

anni possiamo dire che quelle giunzioni sono state e sono tuttora efficientissime rispondendo pienamente allo scopo. uomini, nel seguire con la massima attenzione e nel comandare i cicli termici voluti. Quando nel 1952 si presentò il

Società Cornigliano, fu vista la necessità di rivedere tutto il metodo di lavoro e pertanto creare un impianto apposito

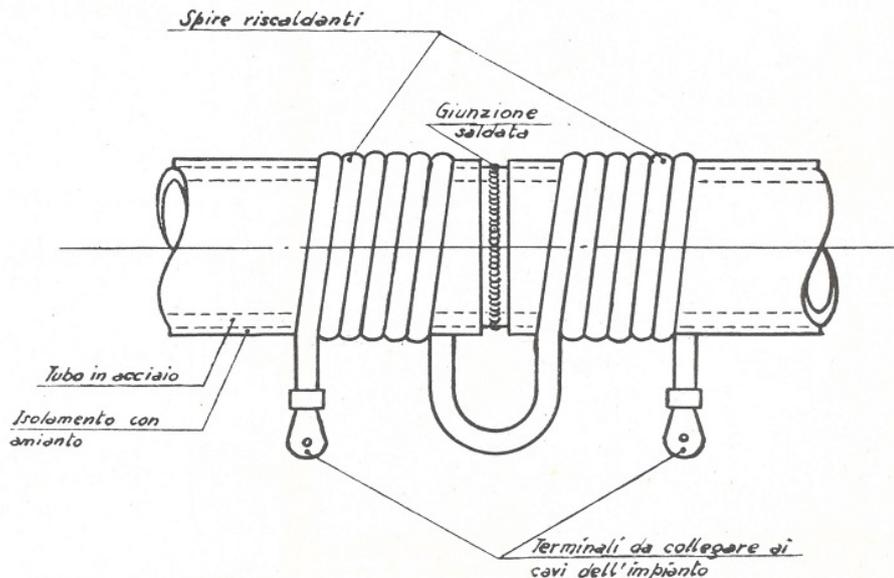


FIG. 8. - Schema di utilizzatore attorno a un giunto saldato per effettuare cicli termici con riscaldamento ad induzione

che rispondesse alle nuove esigenze moderne. Queste esigenze possono essere riassunte in quantità enormi di lavoro per il numero elevatissimo di giunzioni da saldare e da trattare termicamente data la grandiosità dell'impianto, la precisione e la velocità richiesta ed infine una certa comodità di lavoro a garanzia della riuscita del lavoro stesso.

La soluzione del problema risiedeva su un impianto di riscaldamento ad induzione a bassa frequenza del tipo trasportabile con regolazione, temperatura e tempi, automatica a programma (fig. 6).

Tali impianti vengono prodotti negli Stati Uniti d'America e le Società termoelettriche italiane che hanno acquistato direttamente Centrali in America sono state dotate di tali tipi di forni.

L'Ansaldo pur avendo a disposizione uno di questi forni americani ha dovuto acquistarne un secondo per necessità di lavoro ed ha preferito farlo costruire in Italia sotto i propri dettami. Con la collaborazione di esperti nella costruzione dei forni e nel campo di

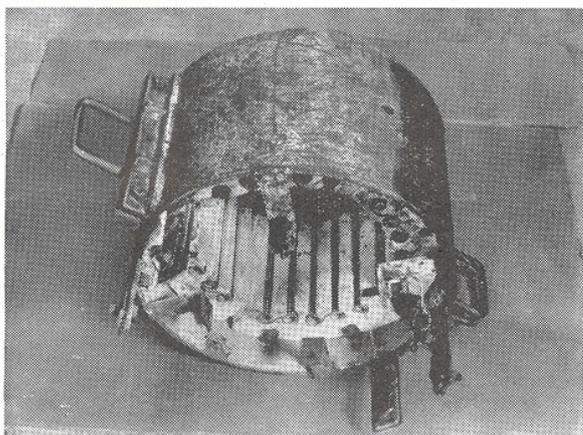


FIG. 9. - Apparecchiatura volante per i cicli termici di saldatura con riscaldamento a resistenza per giunzioni particolari

regolazione e registrazione delle temperature, è stato creato un impianto che è servito per la costruzione della Centrale di 60.000 kW della SIP di Chivasso, impianto che ha lavorato in tandem con il forno americano con il vantaggio però di eseguire da solo contemporaneamente il trattamento di due giunzioni saldate con circuiti elettrici e di autoregolazione separati ed indipendenti e quindi con maggior produzione ed elasticità di impiego.

Senza entrare nei particolari costruttivi di tale impianto è bene precisare che la questione tecnica investe due problemi distinti, quello che riguarda la creazione del mezzo di riscaldamento ad induzione con temperatura e con programma voluto e quello di utilizzare tale calore a mezzo di apposite spire tanto da realizzare il ciclo termico voluto sul pezzo nella posizione e nella forma voluta. Questo secondo problema anche se sembra assai modesto rispetto al precedente, è di fatto molto importante dal punto di vista operativo ed è stato risolto esclusivamente dall'Ansaldo.

L'impianto vero e proprio, come si vede nella fig. 6, è stato costruito da una importante ditta italiana; tutta l'apparecchiatura elettrica, di co-

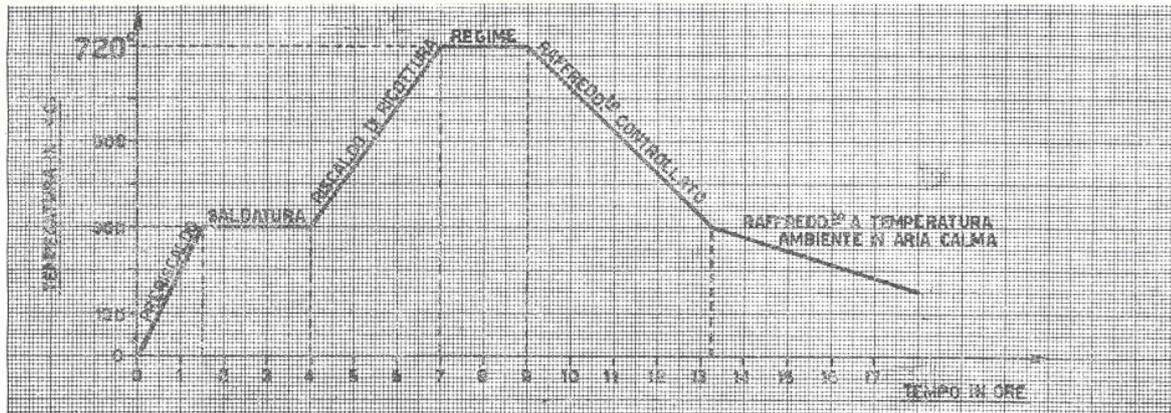


FIG. 11. - Diagramma dei cicli termici per la saldatura razionale dei giunti di tubazioni d'acciaio legato resistente al calore

mando e di regolazione è montata in una robusta cabina metallica chiusa, carreggiabile, provvista di un sistema di areazione forzata per il raffreddamento. Esso oltre a poter funzionare con qualunque tensione di rete, permette di variare la tensione di esercizio con commutazioni a più posi-

a 6 termocoppie da fissare nell'interno del giunto stesso.

Ma la parte più delicata ed importante dell'impianto risiede nelle apparecchiature di controllo e la autoregolazione delle temperature comprendenti i pirometri autoregolatori a programma, con dischi graduati in temperatura e tempo, ove è possibile intagliare il profilo a camma voluto per tutte le velocità e i tempi di riscaldamento richiesti (fig. 7).

La sicurezza poi del trattamento contro il pericolo dei surriscaldamenti è data da un pirometro elettronico, sempre a due linee indipendenti, che registra la temperatura e che dispone di un contatto di sicurezza tale da arrestare il funzionamento, qualora, per un disservizio, il valore massimo della temperatura superasse quello previsto dai regolatori a programma.

Gli utilizzatori, studiati dal personale dell'Ansaldo, praticamente consistono in conduttori flessibili, generalmente cavi di rame, che possono realizzare un determinato numero di spire attorno al tubo da trattare, a cavallo del giunto saldato come in fig. 8. Si deve notare che questa semplice attrezzatura comporta però vari problemi, come l'isolamento delle spire, la rapidità e la flessibilità della manovra per tutte le necessità del la-

voro dovute ai diversi diametri dei tubi ed ai diversi raccordi con figure complesse, distanze, alcune volte anche notevoli, del giunto saldato da trattare, del generatore di corrente e soprattutto problemi inerenti alla durata di questi utilizzatori. Quando si tratta di compiere centinaia e centi-

tarne la durata in esercizio, con gli inevitabili inconvenienti per la avvolgibilità dei cavi stessi intorno ai tubi, ed i cavi a semplice treccia che invece semplificano tale avvolgibilità. Anche l'isolamento di tali cavi ha formato oggetto di particolare attenzione e studio.

Senza dilungarci ancora sul-

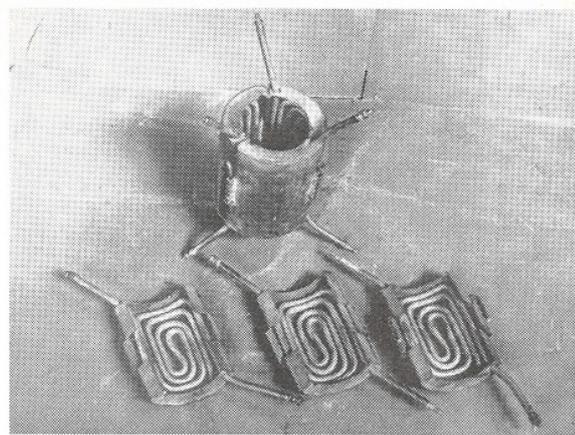


FIG. 10. - Apparecchiatura speciale per riscaldamento a resistenza di giunzioni in posizioni complesse

naia di trattamenti per durate di migliaia di ore il problema diventa sempre più complesso.

Da qui sono sorti gli studi dei cavi raffreddati internamente ad acqua per aumen-

l'argomento desideriamo solo far presente come la tecnica costruttiva moderna imponga dei problemi importanti spesso molto gravosi nella loro soluzione e che richiedono oltre che una sufficiente sperimentazione per la messa a punto, una fattiva collaborazione di esperti di vario genere partendo soprattutto dalla esperienza e dai consigli che possono venire da chi usa e deve praticamente compiere i trattamenti stessi.

E così l'Ansaldo ha avuto l'occasione di trarre ancora una volta dalla sua annosa esperienza, gli elementi per determinare un progresso ed una realizzazione anche in impianti così specializzati che finora era possibile acquistare soltanto all'estero.

Con questo si è voluto illustrare, anche se in maniera sommaria, l'importanza industriale di tali metodi di trattamenti termici nei montaggi razionali delle grandi Centrali termiche, che offrono tutte le garanzie per la sicurezza dei giunti saldati in qualunque posizione essi si trovino e per lo sviluppo degli acciai più complessi secondo le necessità più spinte della tecnica attuale con ampia visione per il futuro.

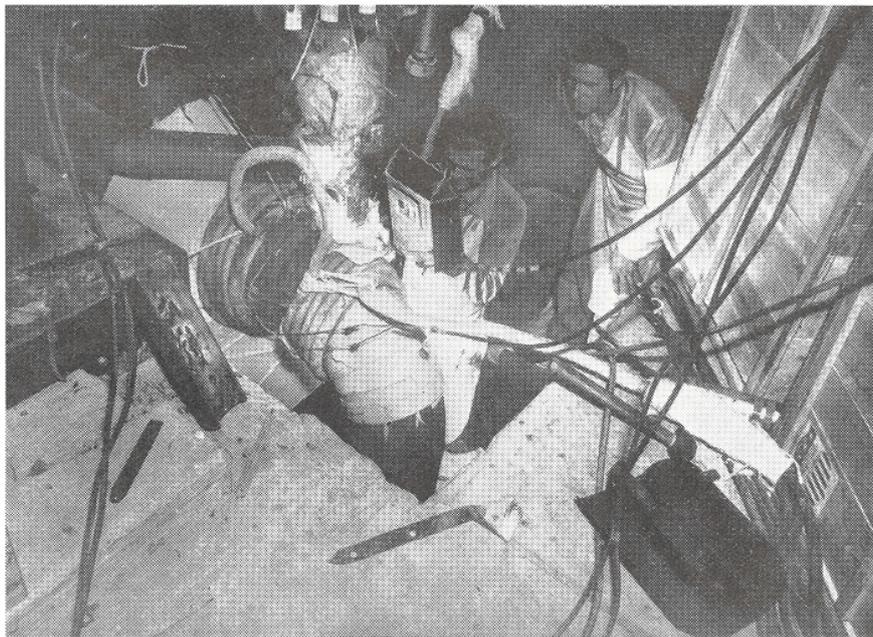


FIG. 12. - Saldatura con ciclo termico controllato (ad induzione) di una tubazione del vapore principale della Centrale della S.I.P. a Chivasso

MECCANICO

NUOVE COMMESSE
per 3 milioni di ore lavorative

Ecco l'elenco delle commesse più importanti acquisite dal 23 ottobre al 6 dicembre:

— Cinque apparati motori a turbine della potenza normale di 14.500 C.A. a 110 giri e della potenza massima di 16.000 C.A. a 114 giri per cinque turbocisterne da 31.500 T.D.W. (tre da costruirsi al nostro Cantiere di Sestri e due al nostro Cantiere di Muggiano).

— Quattro apparati motori a turbine della potenza normale di 21.000 C.A. a 115 giri e della potenza massima alle prove di 23.000 C.A. a 119 giri per quattro turbocisterne da 52.000 T.D.W. (due da costruirsi al nostro Cantiere di Sestri e due al nostro Cantiere di Livorno).

— Due apparati motori a turbine della potenza normale di 14.500 C.A. a 110 giri e della potenza massima di 16.000 C.A. a 114 giri per due turbocisterne da 34.500 T.D.W. (da costruirsi al nostro Cantiere di Sestri).

— Riparazione turbine del piroscavo « Nassau » della Società « Ingres Nassau Lines » (agente Paolo Scerni di Genova).

— Un apparato motore Diesel Ansaldo - Fiat tipo 757 S per una motonave da costruirsi al nostro Cantiere di Muggiano.

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo Q 265/7 R, sovralimentato, della potenza di 600 cav. eff. a 410 giri al 1',

per un peschereccio in costruzione presso il Cantiere « Gardano & Giampieri » di Porto Recanati.

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo Q 370/9 R, sovralimentato, della potenza di 1350 cav. eff. a 275 giri al 1', per la motonave « Punta Stilo » della Società di navigazione « Sant'Elmo » di Genova, in trasformazione.

— Un motore marino Diesel Ansaldo tipo 2131/4, ad aspirazione atmosferica, da 110 cav. eff. a 390 giri al 1', per il peschereccio « Livio » degli armatori Angelo Paolucci, Domenico e G'io Recchi e Angelo Recchi di Termoli.

— Un motore industriale Diesel Ansaldo tipo Q 150/2 ad aspirazione atmosferica, da 27 cav. eff. a 650 giri al 1', per la nave « Lucrino » della « F'otta Lauro » di Napoli.

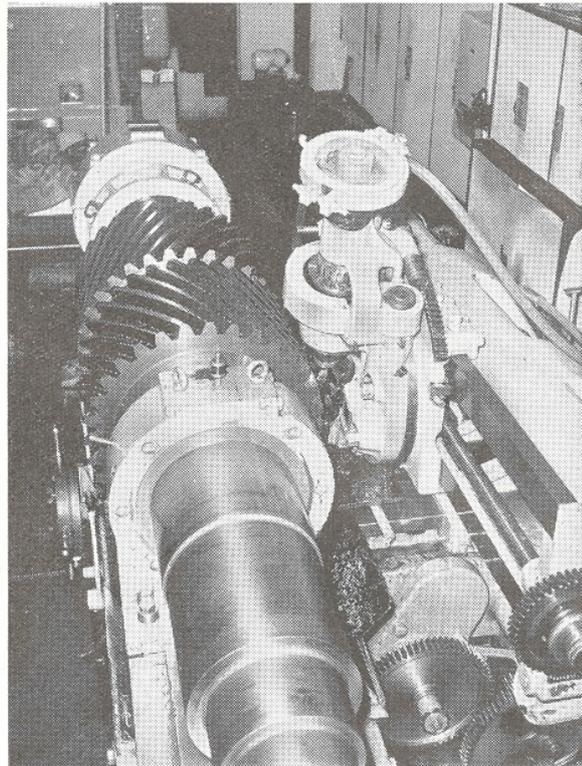
Dette commesse comportano un carico di lavoro di circa 3.000.000 di ore.

CONSEGNE

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

Al nostro Cantiere di Livorno: due condensatori principali per gruppo turboriduttore, due refrigeranti olio da 52 mc., due pompe d'alimento Weir, due pompe verticali Weir per estrazione, due eiettori d'aria a vapore Weir a tre stadi, destinati all'A. S.

« Iman Bondjol » in allestimento per la Marina Militare Indonesiana; quattro complessi assieme contr'albero, una ruota lenta, un pignone veloce di 1.a riduzione, pattini reggispinta ed altri particolari per turboriduttori principali, destinati al C. T. « Indomito » in allestimento per la Marina Militare Italiana. - Al nostro Cantiere di Muggiano: una pompa acqua salata, una pompa acqua dolce e due pompe sentina (giunte al MEC per la rimessa in efficienza), destinata alla M/n. « Daronia » in riparazione. - Al nostro Cantiere di Sestri: una rotopompa a vite ad asse verticale per servizio circolazione olio lubrificante, un gruppo spinta nafta, un evaporatore distillatore, un raffreddatore acqua distillata uno sfioratore regolatore di livello, un pozzetto acqua distillata, per la T/c. « Fina Canadà »; due gruppi Diesel - dinamo costituiti da motore Ansaldo tipo Q. 265/6 da 310 HP accoppiato a dinamo da 200 kW e un gruppo Diesel - dinamo costituito da motore Ansaldo tipo 2131/3 da 80 HP accoppiato a dinamo da 50 kW, destinati alla M/n. « Elettra Fassio »; particolari per accoppiamento caldaie, materiale coibente per muratura fronte caldaie e mattoni refrattari, destinati alla T/c. « Italia Martelli Fassio ». - Ai « Cantieri del Mediterraneo » di Pietra Ligure: un aspiratore pompa aria, quadro manometri con tachimetro, polverizzatori, un serbatoio aria compressa da 500 lt., collettore gas di scarico, riscalda-

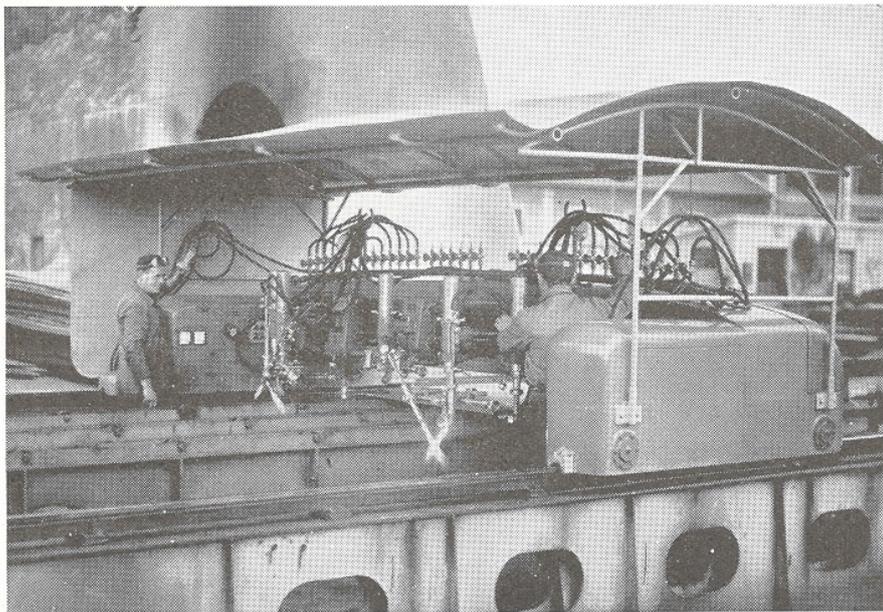


Lavorazione di un rochetto per laminatoio ordinato al Meccanico dalla Ditta « Innocenti » di Milano

tori nafta, due filtri doppi per olio, casse valvole aria compressa, porte di visita, guide stantuffo superiori con bilancieri, grigliato e scale per motore, pompa premente, pompe combustibili, valvole avviamento e sicurezza, fasce elastiche ed altri particolari per motore Diesel Ansaldo - Doxford tipo 67 LB 5, destinati a una motonave in costruzione per conto della « Panarea S. p. A. » di Venezia. - Alla « Breda S. p. A. » (Cantiere Navale di Venezia): un collettore aria lavaggio, un collettore gas di scarico, volano, stantuffo, cuscinetti testa biella motrice e pompa aria, viradore completo di motore elettrico, gruppo manovra ed avviamento, montante esterno lato manovra (completo di prigionieri) ed

altri particolari per motore Diesel Ansaldo - Fiat tipo 757, destinato alla M/n. « Albatros » in allestimento per la « Compagnia Marittima Napoletana » di Napoli. - Alla « Navalmeccanica » di Castellammare di Stabia: collettore aria lavaggio, collettore gas di scarico, tubazione completa per servizio nafta, olio ed acqua, basamento motore in tre tronchi (completo di albero a manovelle e cuscinetti), incastellatura in tre tronchi (completa di guide pattino ed altri particolari inerenti), gruppo cilindri (completo di testate cilindro e camicie), volano, colonne montanti, stantuffi motore, teste a c'oce complete di pattino, bielle motrici, biella pompa aria, copertura ingranaggi, supporto completo di

CANTIERE



Nuovo portale ossitaglio entrato recentemente in funzione al Cantiere di Sestri. Ha cinque cannelli trasversali e offre ogni possibilità di taglio longitudinale delle lamiere

RISULTATI DELLE ELEZIONI
per la Commissione Interna del MEC

Nei giorni 28 e 29 novembre si sono svolte, presso lo Stabilimento Meccanico, le operazioni di voto per l'elezione della Commissione Interna. Nella tabella che segue diamo i risultati dello scrutinio, comparati con quelli del 1955:

	IMPIEGATI				OPERAI				E. ETTI			
	1955		1956		1955		1956		1955		1956	
	n.º	%	n.º	%	n.º	%	n.º	%	1955	1956	1955	1956
Iscritti . . .	934	—	964	—	3481	—	3477	—				
Votanti . . .	875	93,68	889	92,22	3289	94,48	3212	92,38				
Schede bianche . . .		5,60	36	4,05	125	3,80	126	3,92				
Schede nulle . . .			8	0,90			47	1,46				
Voti validi . . .	822	93,94	845	95,05	3164	96,20	3039	94,62				
VOTI DI LISTA												
CGIL - FIOM . . .	314	38,20	278	32,90	2375	75,07	2209	72,9	1	1	7	7
CISL - FILM . . .	285	34,67	297	35,15	449	14,19	407	13,39	1	1	1	1
UIL - UILM . . .	223	27,13	270	31,95	340	10,74	423	13,92	—	—	1	1

viradore, pompa aria lavaggio completa, fasce elastiche, pompe combustibili ed altri particolari riguardanti motori Diesel Ansaldo - Fiat tipo 437 destinati a una motonave in costruzione per conto della Società di navigazione «Tirrenia» di Napoli. - *Al Cantiere «De Ceglie» di Molfetta:* un motore marino Diesel Ansaldo tipo 2131/4 S, della potenza di 165 HP, completo di tutti i particolari, per un motopeschereccio in costruzione per gli armatori Adolfo, Michele, Matteo e Luigi Salvemini di Manfredonia. - *Al sig. Ignazio Blandina di Lampedusa:* un albero a manovelle per motore Q, 265/3. - *Alla S.T.E.S. di Palermo:* tubazione acqua alimento caldaia, tubazione ripresa condensa, tubazione vapore 12° stadio, tubazione acqua circolazione condensatore, tubazione acqua di raffreddamento locale turbine, condensatore per degasatore, particolari per apparecchiatura degasatore acqua alimento

caldaia ed altri materiali per la Centrale da 30.000 kW. - *All'«ENDE Combustibles Solidos Minerales» di Buenos Aires:* un gruppo turboalternatore Ansaldo tipo assiale a condensazione, con tre spillamenti intermedi di vapore, per la produzione del distillato d'integrazione e per il preriscaldamento dell'acqua di alimento caldaia (previsto per le seguenti condizioni di funzionamento: potenza normale continua 6.000 kW, corrente alternata trifase, tensione 6.600 Volts, fattore di potenza cosfi 0,8, frequenza 50 per/sec.), materiale refrattario per muratura caldaia, pompe centrifughe verticali di circolazione, pompe centrifughe a disposizione orizzontale per alimento caldaia, mattoni refrattari per muratura caldaia ed altri materiali per la centrale termoelettrica da 6.000 kW.

Il peso del materiale sopra elencato e di altro materiale di minore entità spedito è, in complesso, di 600 tonnellate.

FONDERIA

COMMESSE

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

— Lingottiere di ghisa tipo L. 4, placche e griglie di ghisa, travi di sostegno di ghisa ematite per la Società «Cornigliano».

— Boccole e barrotti di bronzo BZN 7/6 per la Società «Ansaldo - Fossati».

— Elica di bronzo al manganese a quattro pale per la Società «Lo Faro» di Napoli.

— Getti di ghisa meccanica per la Società «Alfa Romeo».

— Camicie di ghisa Meehanite per la Società «CAI» di Milano.

— Travi di serraggio per la Società «Terni» di Roma.

— Settori di ghisa ANC per la Società «Ansaldo - San Giorgio».

— Dette forniture ed altre di minore entità comportano circa 197.000 ore lavorative.

CONSEGNE

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

Un'elica a quattro pale di bronzo al manganese, del peso di 30 tonn. circa, ai «Cantieri Riuniti dell'Adriatico»; quattro eliche di bronzo al manganese, del peso complessivo di 43 tonn., ai «Cantieri Navali Riuniti», alla Società «Campanella», al nostro Stabilimento Meccanico e alla Società «Italia»; dodici eliche di bronzo al manganese, del peso complessivo di 7 tonn. al nostro Stabilimento Meccanico; 262 tonn. di getti di ghisa e bronzo al nostro Stabilimento Meccanico per motori Diesel e costruzioni varie; 16 tonn. di getti di ghisa e bronzo al nostro Cantiere di Sestri e al nostro Stabilimento CMI; 56 tonn. di getti vari di ghisa e bronzo alle Società «S.I.A.C.», «Ansaldo - S. Giorgio», «Ansaldo - Fossati» e a clienti vari; 249 tonn. di getti di ghisa meccanica alla Società «Alfa Romeo» per costruzioni automobilistiche; 582 tonn. di lingottiere di ghisa alla «Fiat» e alla «Cornigliano».

VISITE

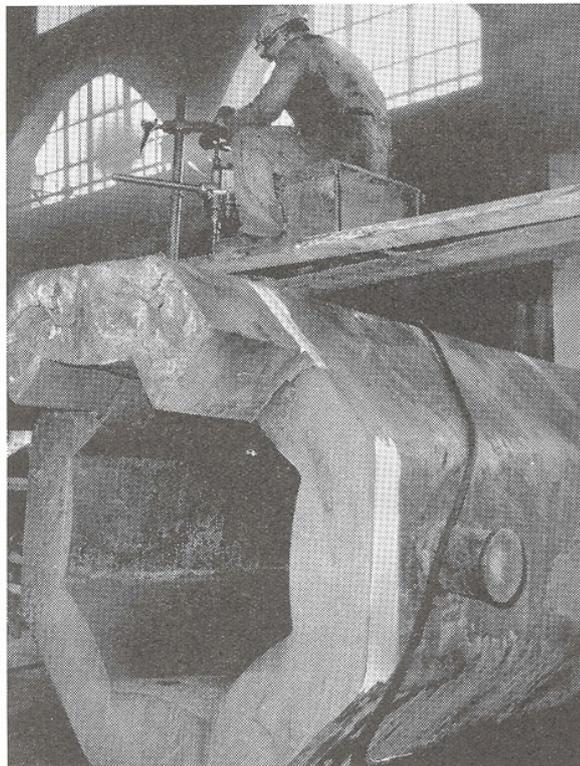
Nella mattinata del 29 novembre, un gruppo di tecnici appartenenti a diverse Fonderie liguri, al termine di un corso di aggiornamento sulla tecnica di fonderia — organizzato dall'Associazione Industriali della Provincia di Genova per conto del Comitato Nazionale della Produttività — ha effettuato una visita al nostro Stabilimento Fonderia.

I graditi ospiti, che erano accompagnati dal sig. O'Connor, consulente tecnico americano, e dall'ing. Morgani del Comitato Nazionale della Produttività, sono stati ricevuti dal V. Direttore dott. Davide Masperi, dal Capo Fonderia ing. Vincenzo Zagnoli e da alcuni tecnici dello stabilimento. Ha porto loro il benvenuto e ha illustrato la storia e la organizzazione della Fonderia

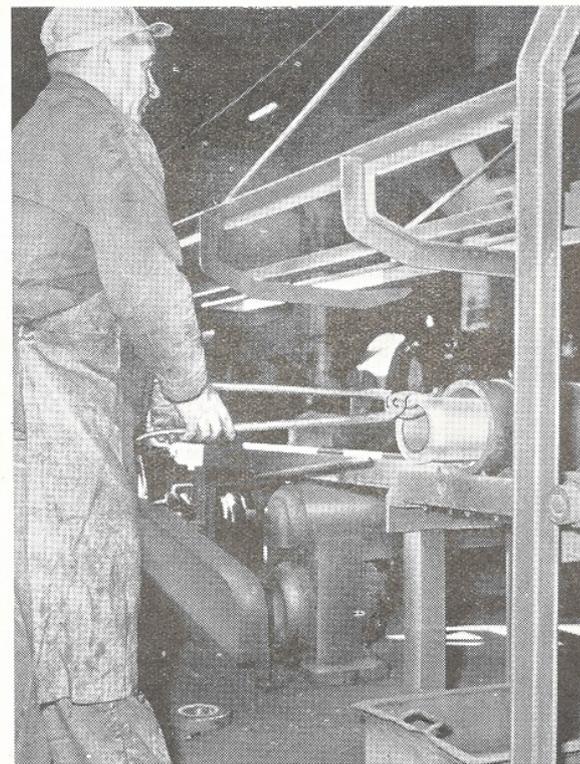
Ansaldo il dr. Davide Masperi. Successivamente i visitatori si sono recati al Laboratorio chimico metallografico, all'Officina ghisa grandi e medi pezzi, all'Officina piccoli pezzi,

all'Officina bronzo ed infine all'Officina modellisti.

Al termine della visita gli ospiti hanno esternato il loro compiacimento per le realizzazioni tecniche constatate.



L'operaio Giuseppe Statiglio mentre prepara una lingottiera da 40 tonnellate per il completamento della smatterozzatura



Camicie centrifugate per motori «Alfa Romeo». L'operaio Giacomo Gaggero estrae un getto dalla conchiglia

MUGGIANO

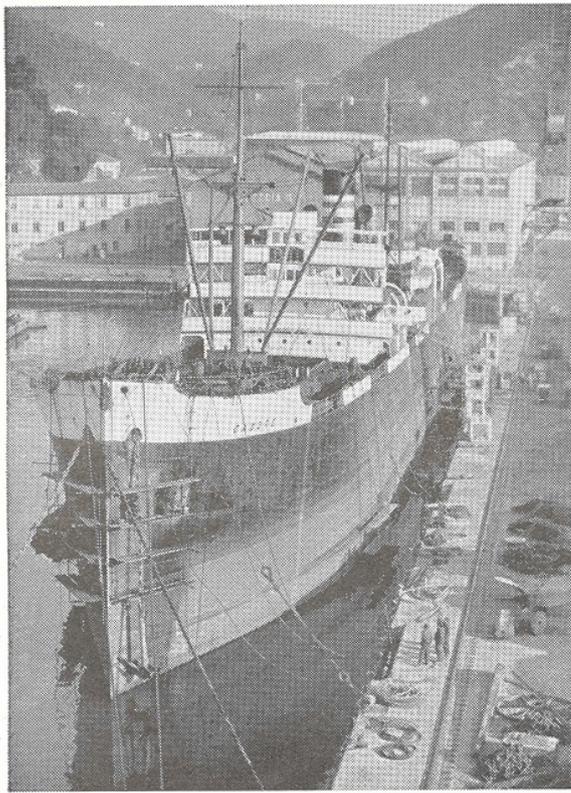
RIPARAZIONI

— Ha lasciato recentemente il Cantiere di Muggiano il piroscalo «Rayo» di 7.000 T.D.W. della «Compañia de Navegacion Gaviota» di Panama. Il «Rayo» era arrivato al Muggiano il 26 ottobre per subire importanti riparazioni.

— Il 24 novembre è giunto nella darsena del Cantiere il piroscalo «Pietro Bibolini» di 10.000 T.D.W. della «Com-

pagnia Transatlantica Genovese», per essere sottoposto a lavori di riclassifica e di riparazioni varie.

— Il mattino del 27 novembre è stata immessa in un bacino dell'Arsenale di La Spezia la motocisterna «Daronia» della Società «Shell Tankers Ltd.» di Londra, per importanti lavori di riparazione della durata di oltre un mese.



Il piroscalo «Cadore» di 5.575 tonn. di stazza, durante i lavori terminati il 10 dicembre



ALI ANSALDO



Quando nell'album di famiglia ci sono pagine come questa, esso non può più rimanere in un cassetto di casa a far storia di azienda, perchè appartiene alla storia del Paese e della civiltà.

La conquista del cielo fu una delle più belle conquiste umane, con la quale si realizzavano finalmente i sogni di Icaro e le visioni di Leonardo, affrontando un cammino nuovo che ancora oggi non sappiamo dove ci porterà.

Ebbene, all'apparire dell'arma nuovissima (come fu detta allora, quando noi per primi la impiegammo nell'impresa libica e quindi sui fronti della prima guerra mondiale, affiancandoci alle potenze dell'Intesa), quando l'uomo osava veramente affrontare il cielo su un guscio di compensato, con ali di tela e l'elica di noce stagionata, quando la gente girava il naso all'aria con stupore, ogni volta che quel moscone ronzante si disegnava nel cielo, con le doppie ali dai cavi robusti, simile ad una cavalletta spaventata, il nome « Ansaldo » fu presente e stabilì una tradizione che, per quanto relativamente breve, fu gloriosissima.

Per affrontare in grande tale produzione d'avanguardia (dati i tempi, costruire aerei era come oggi costruire una centrale atomica, affrontando con mezzi totalmente nuovi una produzione nuovissima, in un campo ancora bambino) l'Ansaldo dovette nel 1917 creare tutta una serie di impianti nuovi, cantieri, campi di volo, quindi specializzare tutta la mano d'opera, creare stabilimenti collaterali e se è vero che per le parti metalliche qualcosa era già stato approntato dall'industria automobilistica, per le parti in legno e per i rivestimenti in tessuto il problema fu affrontato partendo da zero.

L'album presenta a questo

punto alcuni nomi che vanno segnalati: i fratelli Perrone, che nel loro slancio instancabile per fornire armi alla Patria vollero affrontare senza risparmio anche tale nuovissimo campo, e l'ing. Giuseppe Brezzi, direttore generale dei

precisamente a Calcinaro, là dove in seguito furono i depositi della Ford ed ora è la Scuola Apprendisti, su un'area fabbricabile di circa 60.000 mq., con una superficie coperta di 35.000 mq.

Tra i reparti più notevoli,

taggio degli apparecchi di oltre 5.000 mq. e dove potevano essere allineate oltre trecento fusoliere.

Il Cantiere Aeronautico n. 2 sorse a Bolzaneto, in riva al Polcevera, per il montaggio e il collaudo degli apparecchi

sione, ciminiere e costruzioni, e battuto da vento quasi perenne, furono collaudati oltre mille apparecchi senza alcun incidente importante.

Il Cantiere n. 3 sorse a Torino, di proporzioni grandiose, sopra un'area di circa 1.600.000



Cantiere Aeronautico n. 1 - Collegamento della tela alle centine

cantieri aeronautici, che vide chiaramente le possibilità future del nuovo mezzo. L'ideazione del primo nostro apparecchio si deve ai maggiori Savoia e Verduzio, della Direzione Tecnica dell'Aviazione Militare; da qui il nome SVA: Savoia - Verduzio - Ansaldo.

Il Cantiere Aeronautico n. 1 sorse a Borzoli mare, e più

vanno segnalati l'hangar con scalo per il varo degli idrovolanti in collaudo, il grande magazzino legnami, i padiglioni per la lavorazione delle parti metalliche e quelli per la lavorazione delle parti in legno collegati dal salone centrale di montaggio ali, della superficie di circa 4.000 mq., e il vastissimo salone di mon-

che in regolare produzione di serie uscivano dal Cantiere n. 1.

Con i caratteri orografici della riviera ligure non fu facile trovare il posto adatto, che si ottenne infine spianando e livellando un'area di oltre centomila metri quadrati. Va notato che su tale campo, circondato da cavi di alta ten-

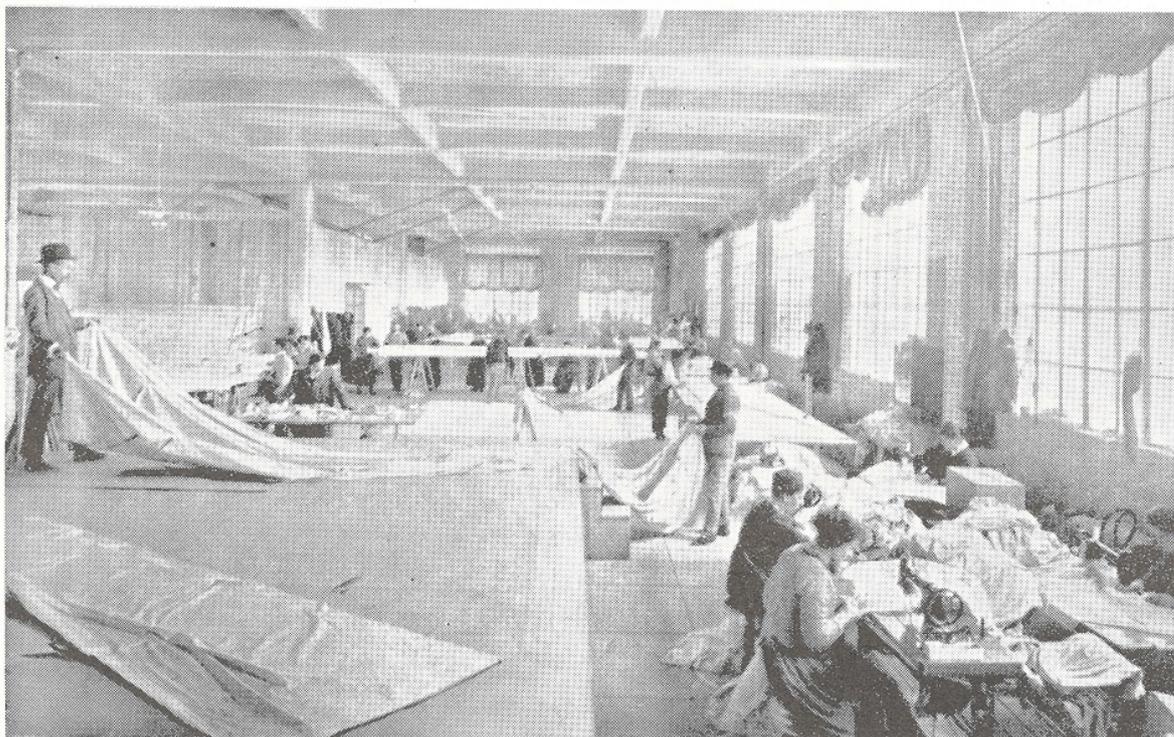
mq., con una superficie coperta di 61.100 mq. e con un grandissimo campo di aviazione per i collaudi in volo.

Il Cantiere Aeronautico n. 4 sorse a Cadimare, nel golfo della Spezia, soprattutto perchè tale specchio di mare, perennemente tranquillo, consentiva il collaudo degli idrovolanti in qualsiasi stagione. Il Cantiere sorse su 65.000 mq. di terreno, e il prospiciente arenile fu adattato con una gettata su palafitte. Si costruirono anche cinque hangars aventi ciascuno una luce netta di venti metri per un'altezza di m. 9,50 che avrebbero consentito il varo giornaliero di almeno dieci idrovolanti.

Il Cantiere Aeronautico n. 5 infine, sorse fra Torino e Rivoli, su un'area coperta di circa 31.000 mq. e con annesso un vasto campo di volo.

La produzione vide parecchi tipi, per gli usi più diversi richiesti dal sempre maggior impiego bellico della nuova arma, e si impose all'ammirazione mondiale, stabilendo parecchi records e partecipando a diverse imprese memorabili in guerra e in pace.

Primo apparecchio prodotto fu il biplano « SVA », un apparecchio ad ali ineguali e a cellula rigida, con motore « Spa 6 A » da 210 Cv. o « I. F. V. 6 » alquanto più potente. Lo « SVA » aveva una autonomia di volo da tre a nove ore, e poteva servire per ricognizione, con due macchine fotografiche con telai di sostegno dietro il serbatoio della benzina e per bombardamento, con installazioni di lancia-bombe e lancia-spezioni al posto delle macchine fotografiche. Lo « SVA » fu prodotto in due tipi: sul monoposto



La preparazione dei rivestimenti in tela per le ali

L'armamento consisteva in due mitragliatrici Vickers, con tiro attraverso la rosa dell'elica; nel biposto vi era una sola mitragliatrice Vickers anteriore in caccia ed una posteriore Lewis montata su cerchio o su supporto a snodo, per il tiro in ritirata.

L'aereo « A 1 » o « Balilla » come fu chiamato, era un biplano da caccia a fusoliera, monoposto, monomotore, con ali uguali e con cellula a montanti e cavi. Aveva una eccezionale capacità ascensionale, tanto da poter raggiungere la quota di 4.000 metri in soli 10 minuti e 20", 5.000 metri in 14 minuti e 10".

L'aereo « A 300 » era un biposto da ricognizione, con motore Fiat A. 12 bis. Cellula biplana ad ali uguali, fusoliera completamente in legno formata da due longheroni superiori semplici e da uno inferiore biforcuto a circa un terzo dall'estremità di coda. Una serie di ordinate in compensato completavano l'ossatura. L'armamento era formato da una mitragliatrice Vickers fissa, col tiro attraverso l'elica, comandata dal pilota, e da una mitragliatrice Fiat o Lewis su torretta girevole comandata dall'osservatore.

Sull'« A 300 » si potevano installare macchine fotografiche e apparecchio radiotelegrafico.

Il tipo « A. 5 » era un apparecchio a grande autonomia (oltre duemila chilometri) che poteva raggiungere la velocità effettiva di duecento chilometri orari. Era cioè un apparecchio che si prestava ottimamente per il bombardamento, anche di obiettivi lontani, ed era quanto di meglio esistesse per un servizio postale di pace e trasporto di un passeggero, potendo oltre tutto atterrare con velocità bassissima. Aveva un motore « Ansaldo E 14 » da 300 Cv., cellula biplana con 4 serie di montanti in tubi di acciaio e crociera in cavi di acciaio, le ali con rivestimento in seta « Avisine » Ansaldo.

L'idrovolante « AM » (Ansaldo Marino) era un apparecchio biplano molto simile nella fusoliera, nella cellula e nelle disposizioni generali allo SVA monoposto. Caratteristica principale, naturalmente, erano i galleggianti, di due tipi: il primo costituito da cilindri in legno compensato con estremità sagomata e con alette in acciaio fissate alla parte cilindrica del galleggian-

te, in modo da rendere facile il decollaggio; il secondo a fondo piatto, con « redan » di forma analoga a quella degli ordinari idrovolanti « a flotteurs ». Due timoni applicati all'estremità poppiera dei galleggianti servivano per la direzione in acqua. La velocità era (malgrado i pesanti galleggianti) di duecento chilometri orari, mentre in poco più di mezzora l'idro poteva raggiungere la quota massima di 6 mila metri.

Quanto alle imprese, divenute digià quasi leggendarie, di guerra e di pace, esse sono tali e tante da meritare un discorso a parte. Basterà accennare qui che nel solo 1918 si ebbero i voli su Innsbruck e la Valle dell'Inn; su Cettigne, Scutari, Durazzo; su Costanza-Bregenz, Lindau e Friedrichshafen; su Sebenico, Spalato, Metkovic; su Trieste e Pola; sull'Istria e Trieste; il famoso « raid » della « Serenissima » su Vienna; su Bressanone - Innsbruck e il volo Padova - Torino - traversata delle Alpi - Campi della Champagne e ritorno.

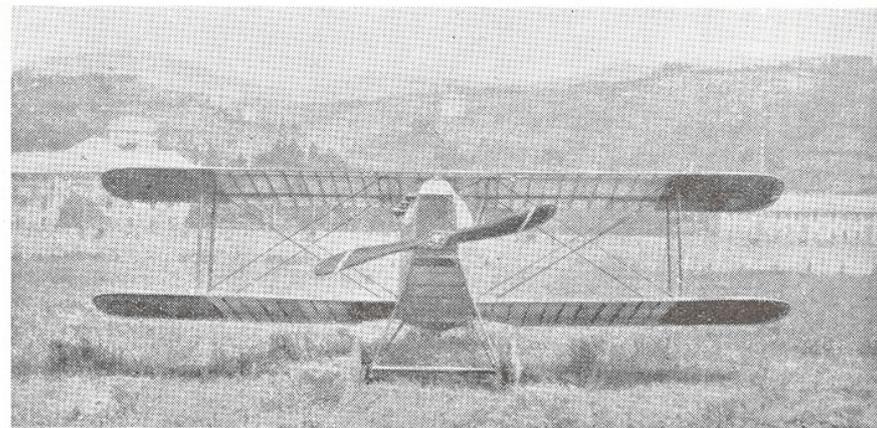
Tra i « raids » di pace più famosi, ricorderemo quelli Torino - Barcellona, Salonico - Roma, Roma - Costantinopoli, Buenos Aires - Cordova, Buenos Aires - Mendoza, Madrid - Roma, la duplice traversata della Cordigliera delle Ande, e il « raid » delle capitali europee. Tutta una messe di allori e di « record » di risonanza mondiale, ottenuti dagli apparecchi che uscivano in sostanza dal triangolo tra la Polcevera e il Chiaravagna, dove il valore dei tecnici e delle maestranze riuscivano a trasformare in ali d'aquila dei materiali che oggi, a soli quarant'anni di distanza, fanno già sorridere.

Guardateli, questi uomini in paglietta e coi lunghi baffi; guardatele, queste donne con la cuffietta, al lavoro dietro le macchine da cucire, che paiono uscite da un quadro di Delleani o di Toma; osservate questo artigiano che piccozzando un pezzo di noce sembra che faccia una « lippa », e ne caverà invece un'elica che trasvolerà le Alpi; tutti quadri romantici che ci dicono, con commovente linguaggio, quale cammino la civiltà meccanica abbia fatto in pochi anni, e quale posto, in tale cammino, occupi il nome faticoso di « Ansaldo ».

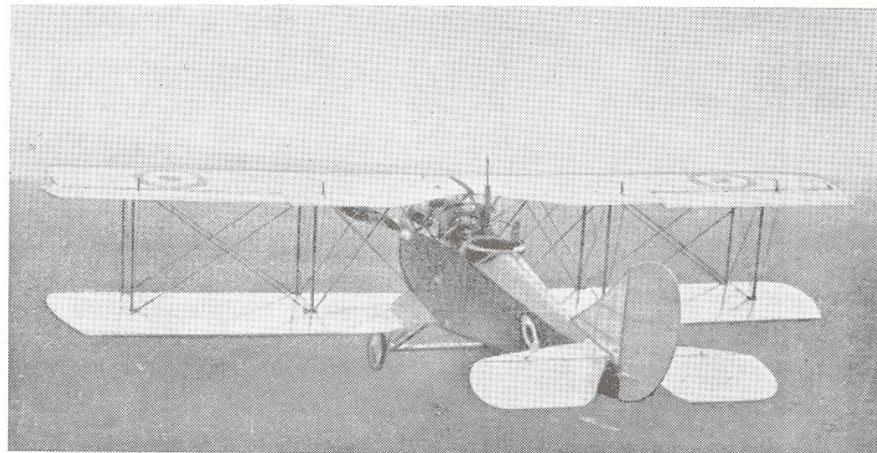
Lucio Bozzano



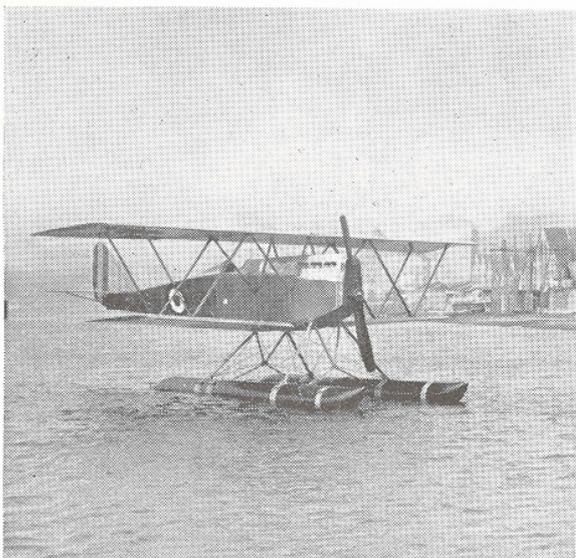
Lo « S.V.A. » monoposto visto di fronte



Il monoposto da caccia « Balilla » A. 1



L'apparecchio da ricognizione « A. 300 »



L'idrovolante Ansaldo



Lo « S.V.A. » biposto da ricognizione

Il montaggio alla S.I.A.C. del laminatoio 3750

E' di questi giorni la notizia apparsa sui giornali dell'entrata in funzione del grosso laminatoio da mm. 3750 presso lo Stabilimento di Campi della S.I.A.C. Del grande complesso, comprendente macchinari diversi, sia per mole che per prestazione, il montaggio della parte più importante, rappresentata dalla linea di laminazione, è stato affidato alla perizia dei tecnici e delle maestranze del nostro stabilimento CMI. Il lavoro, iniziato a giugno, si è concluso verso metà novembre con la prova generale dell'impianto, prova riuscita di piena soddisfazione del committente.

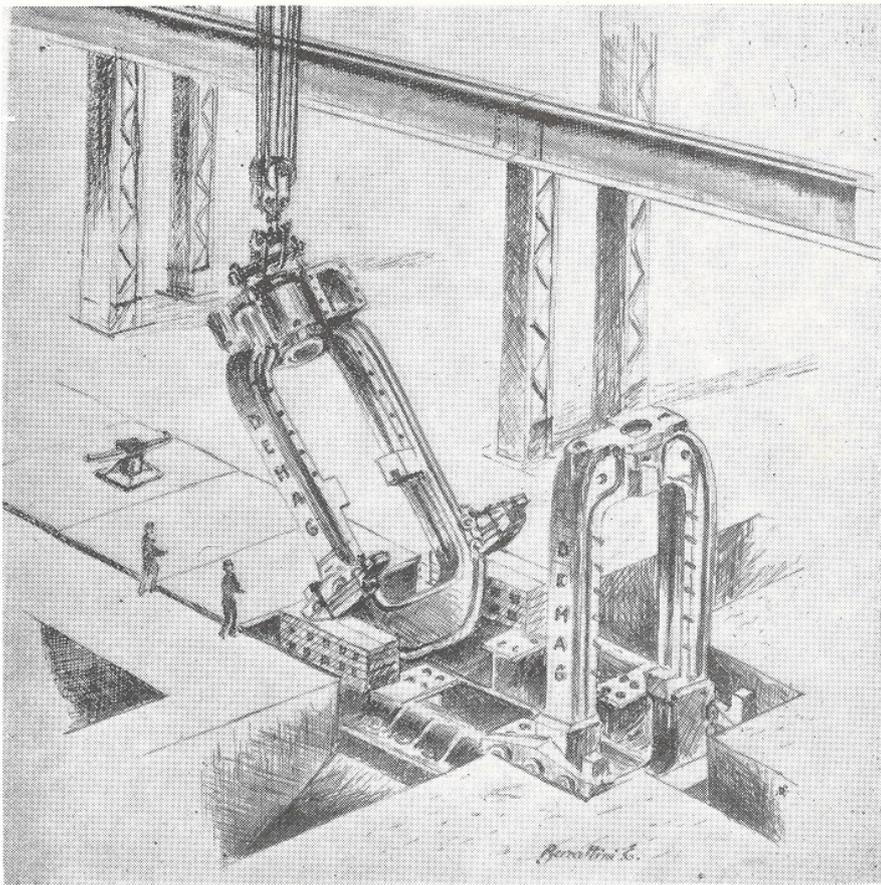
Nel corso del montaggio non sono mancati problemi presentanti qualche difficoltà. Uno di questi, relativo al collocamento in sito dei due montanti da 135 tonnellate della così detta gabbia orizzontale, è stato risolto con gli accorgimenti esposti in appresso.

Tali montanti si dovevano trasportare dal vagone (un carro speciale a 12 assi fatto giungere all'inizio della navata) fino alle fondazioni predisposte in fondo alla navata stessa ed unico mezzo allora disponibile per il sollevamento era un carro ponte della portata di 80 tonnellate. Che fare? Si sono costruiti due grossi piedistalli di lamiera saldata; gli stessi, muniti di ralle e controralle, si sono applicati uno al piede e uno alla testa dei montanti. Facendo gravare il pezzo ora su una ralla, ora sull'altra, e sostenendolo all'estremità opposta col gan-

cio del carro ponte, si è riusciti a dividere il peso del montante in due, circa 70 tonnellate per parte. Conseguentemente, col far perno sulle ralle e mettendo in moto il carro ponte, si è fatto descrivere al pezzo un semicerchio di raggio uguale alla lunghezza del montante (circa 9 metri). In tal modo si è ottenuto, mediante un movimento a compasso, di far compiere ai montanti il percorso dell'intera navata.

Altro problema da risolvere è stato quello della erezione dei montanti. Data la portata insufficiente e la limitata altezza del tiro del gancio della gru, non era possibile metterli in posizione verticale utilizzando soltanto questa. Si è allora ricorsi a due armature, aventi la forma di mezzelune, che, applicate alle basi di appoggio dei montanti, hanno creato un insieme che può ricordare la sedia a dondolo.

Trasportato il montante nel modo sopra descritto nella giusta posizione su delle tacche erette in prossimità del vano formato dalle fondazioni, il pezzo si è innalzato con una semplice manovra di rotolamento, manovra che ha avuto svolgimento in pochi minuti. Lo sforzo di sollevamento si è così ridotto a poche tonnellate e l'altezza disponibile del gancio della gru è risultata sufficiente perchè la parte inferiore del montante è entrata nel vano della fondazione. Successivamente, per portare alla giusta altezza i montanti, si sono dovute eliminare le



Montante in fase di sollevamento

tacche su cui appoggiavano. Questa operazione di calaggio è stata eseguita con l'impiego di grossi martinetti idraulici, eliminando di mano in mano le travi di legno costituenti le tacche stesse.

Aggiungiamo ora alcune notizie riguardanti il laminatoio. E' stato chiesto perchè veniva chiamato anche « treno quar-

ta ». Tale denominazione deriva dal fatto che il complesso principale, a cui vien dato il nome di gabbia, è costituito da quattro cilindri, due funzionanti da sostegno e due formanti i veri e propri cilindri di lavoro, fra i quali sono costretti ad introdursi i lingotti incandescenti con un movimento di va e vieni. I lingotti

ad ogni passata si riducono di spessore mentre ad intervalli vengono investiti da potenti getti d'acqua per essere liberati dalle scorie. I due cilindri di lavoro sono azionati da due motori indipendenti, soluzione questa che ha portato a semplificazioni meccaniche offrendo notevoli vantaggi tecnici.

Dati i 3750 mm. corrispondenti alla lunghezza dei cilindri, dal nuovo laminatoio si possono ottenere lamiere della larghezza di mm. 3600, mentre fino ad oggi la misura massima delle lamiere prodotte dagli stabilimenti nazionali non sorpassava i mm. 2800.

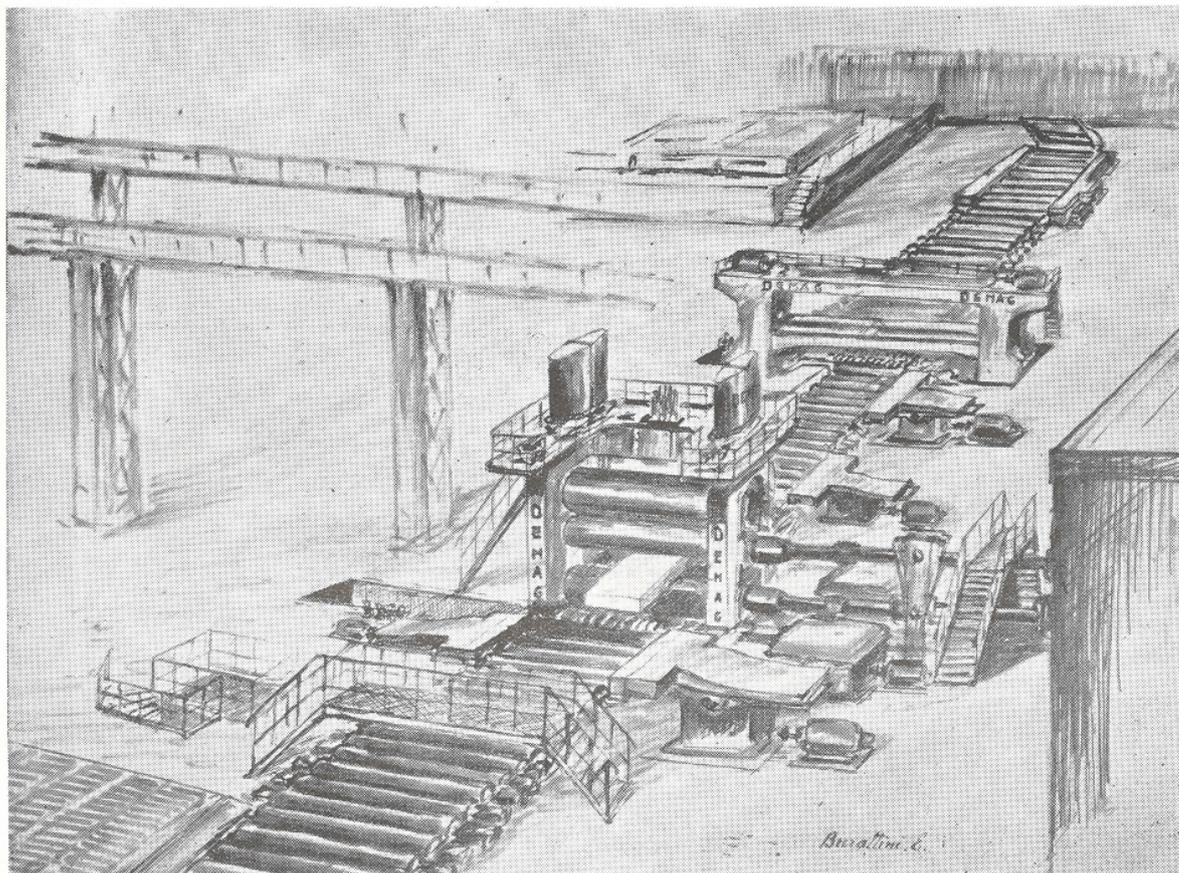
Il poter disporre di lamiere aventi maggior larghezza consente di risparmiare sulle saldature; di ciò trarranno beneficio i nostri Cantieri, i quali si avvantaggeranno di un minor dispendio nella costruzione degli scafi e anche di una maggior celerità durante il ciclo produttivo.

Il laminatoio, testè entrato in funzione, rappresenta la ricostruzione dell'impianto già funzionante durante l'ultima guerra, smontato e trasferito nella zona Est della Germania sul finire del conflitto.

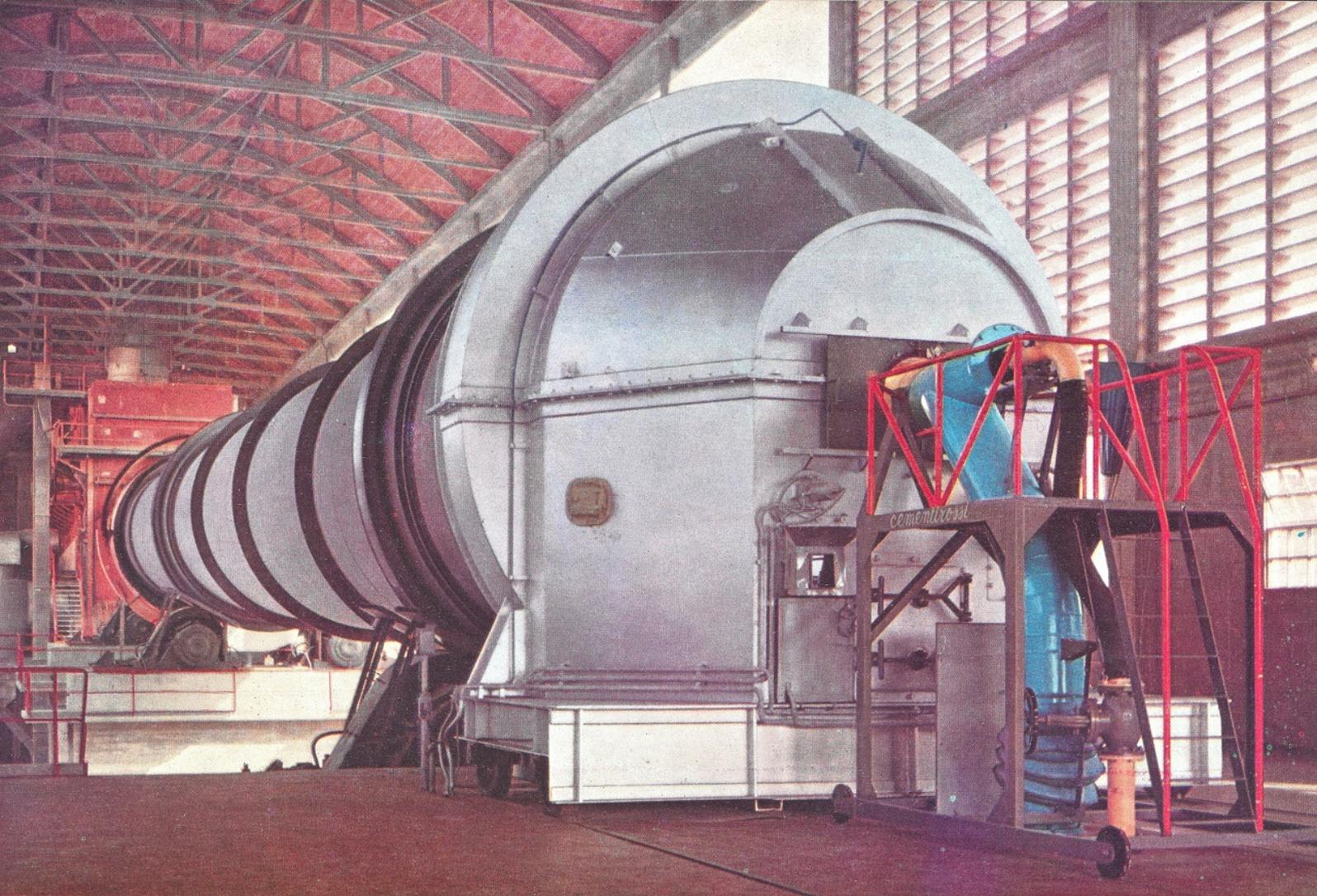
Del macchinario asportato, quasi niente è stato possibile recuperare e la ricostruzione si è fatta perciò a nuovo adottando, quindi, macchine ed apparecchiature le più moderne ed aggiornate alle sempre crescenti esigenze industriali.

Il nuovo complesso è quindi risultato tale da essere il maggiore e il più moderno d'Italia e da poter competere con gli analoghi laminatoi europei.

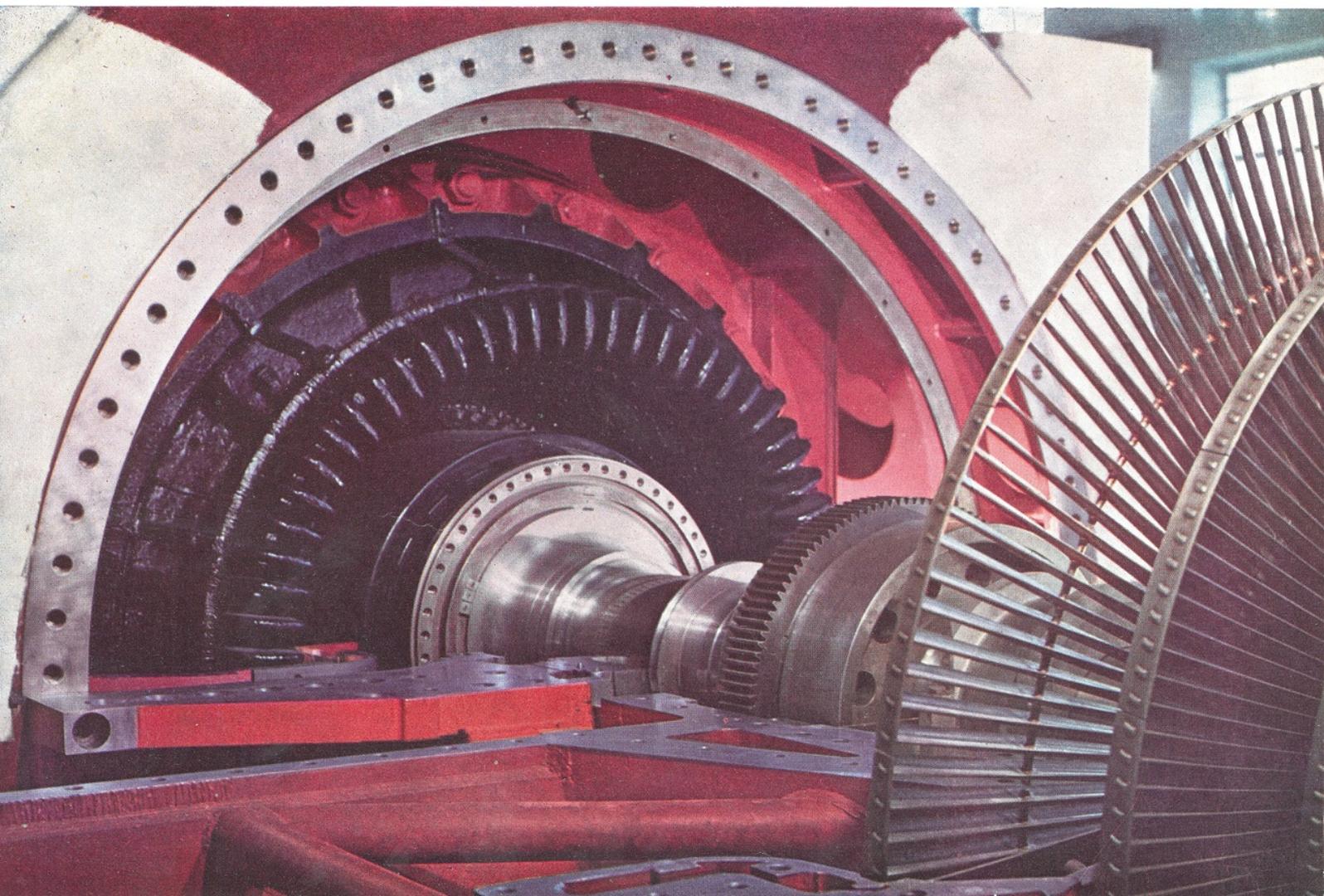
Gli ansaldini, che hanno partecipato e collaborato a questa realizzazione per la S.I.A.C., devono essere soddisfatti di aver contribuito ad un'opera che torna di vantaggio al Paese e, di riflesso, alla nostra Azienda.



Linea di laminazione del lam inatoio 3750



Sopra: il terzo forno rotante costruito per la Cementeria della «CEMENTIROSSI» di Piacenza. Il forno, che ha una lunghezza di 53 metri e un diametro di 4 metri, è stato acceso il 30 giugno di quest'anno e, come i precedenti, funziona a gas metano. Sotto: particolare del gruppo turboalternatore della seconda sezione da 70.000 kW. fornita dall'Ansaldo alla «Società Idroelettrica Piemonte» per la Centrale di Chivasso. Il gruppo è entrato da tempo in esercizio



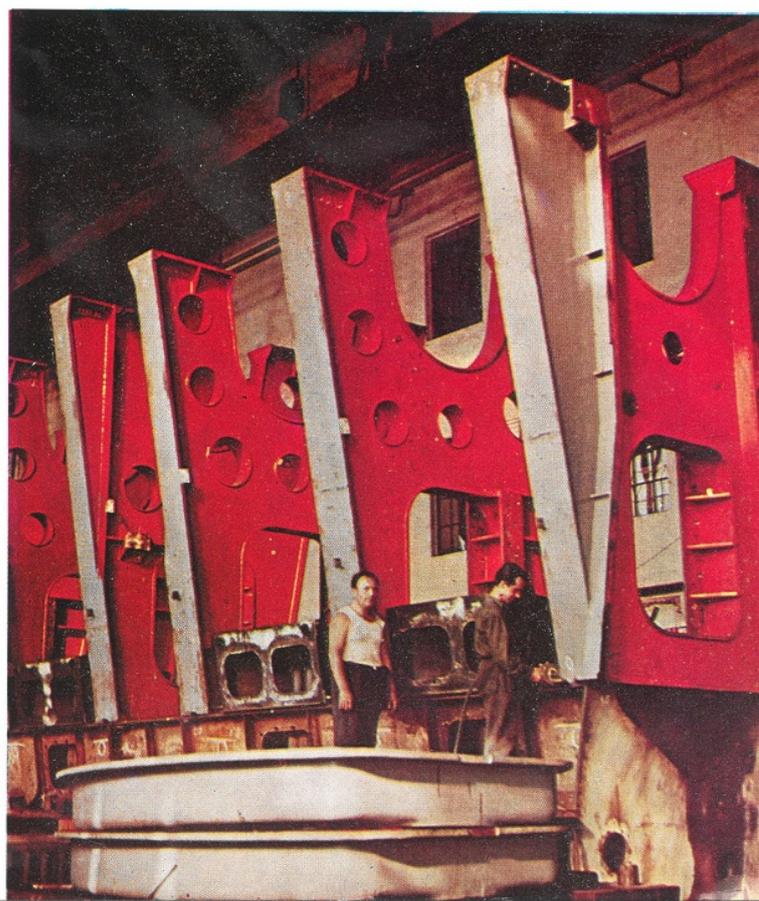
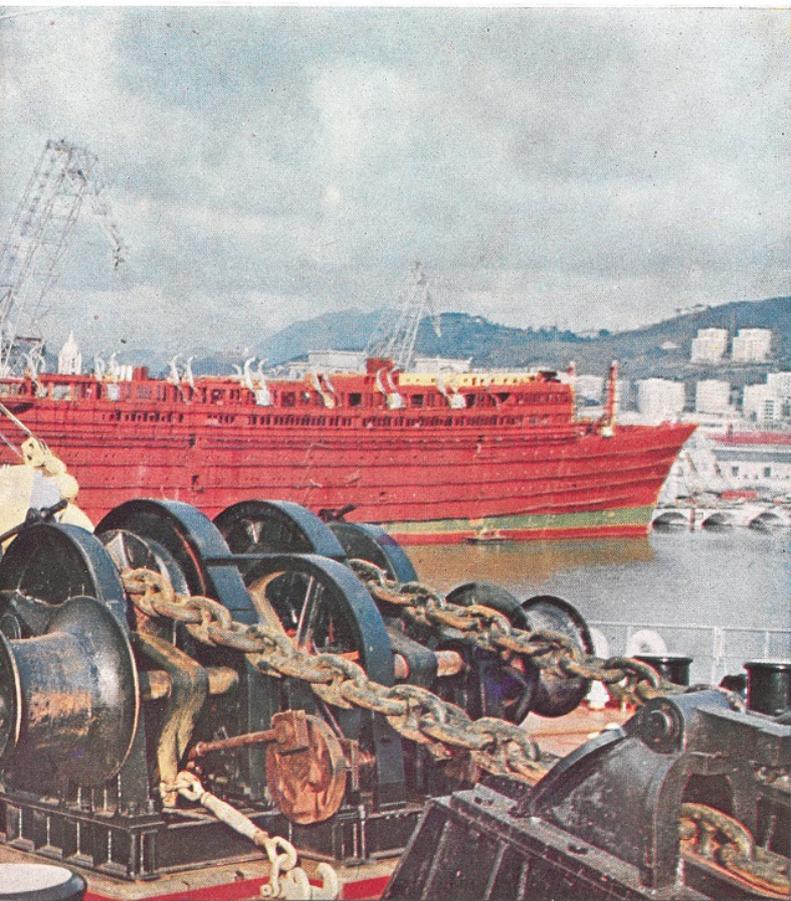


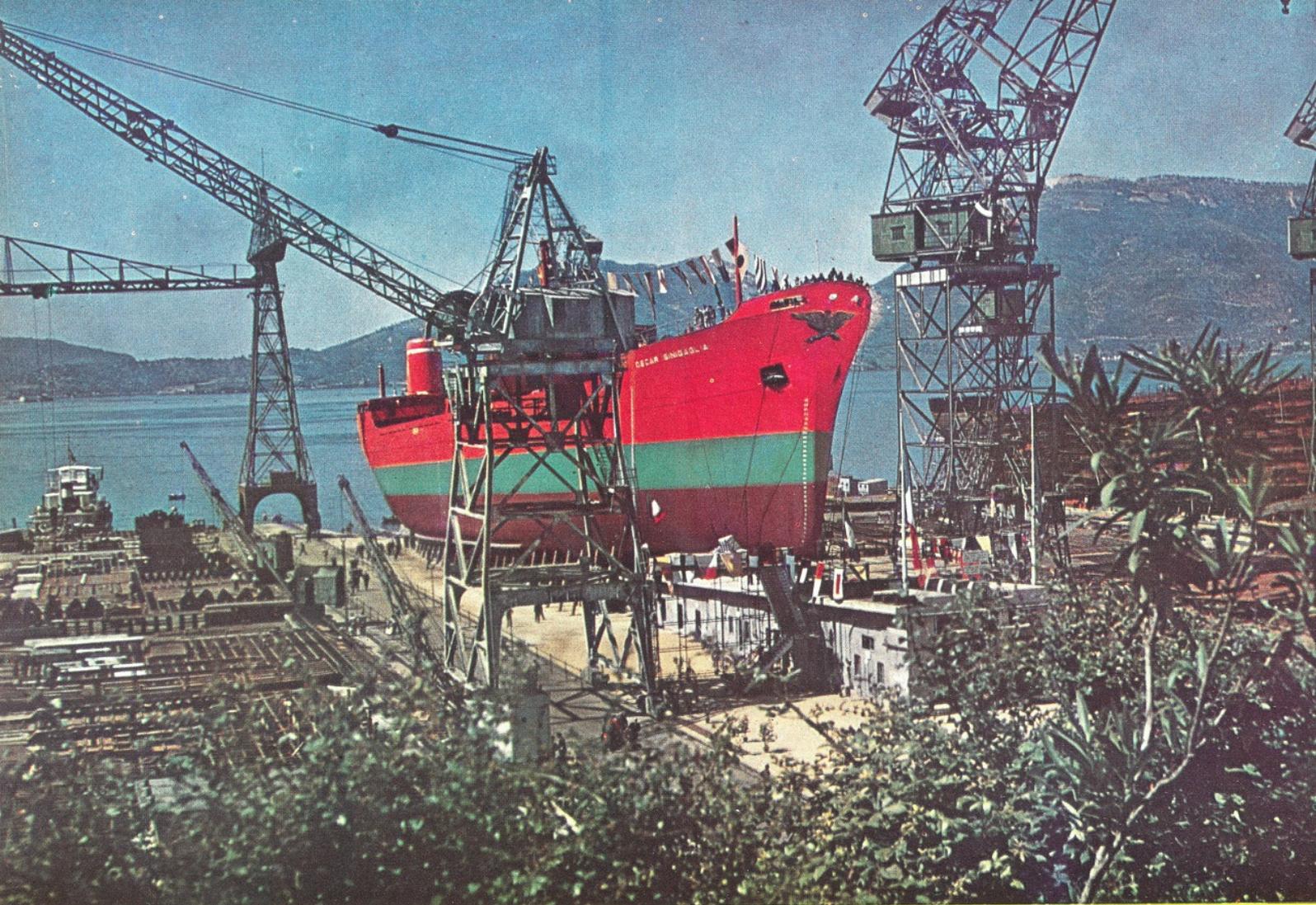
A sinistra: la m
S.I.P. a Chivasso
argano a salpare



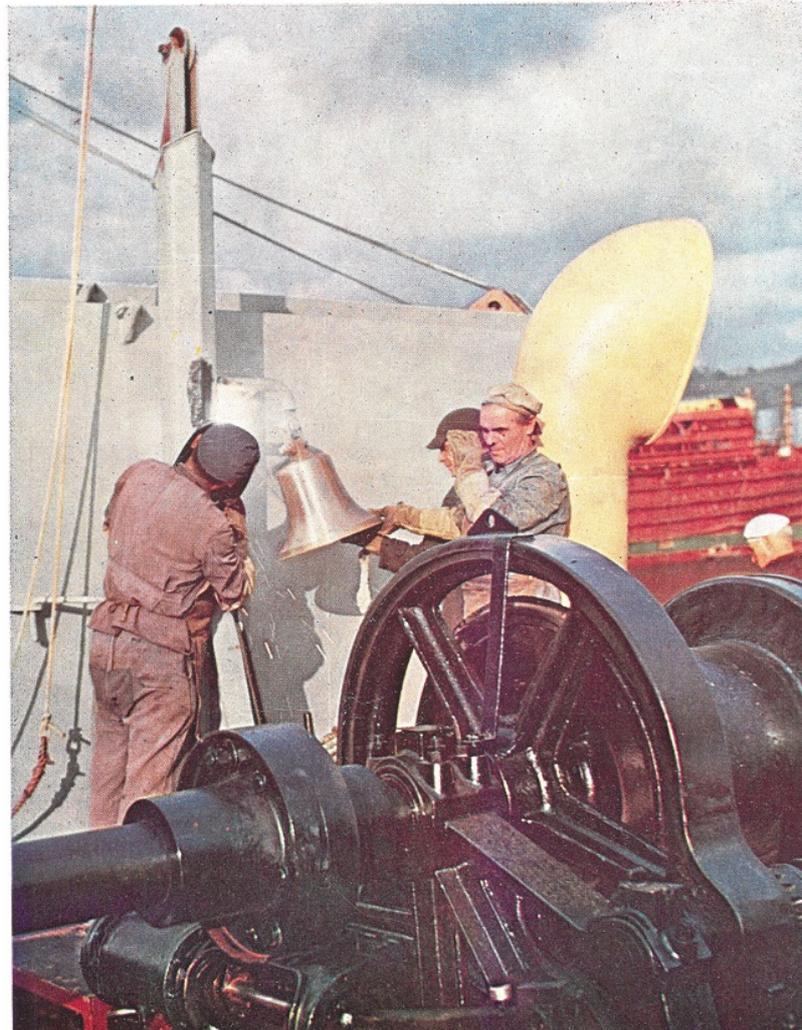
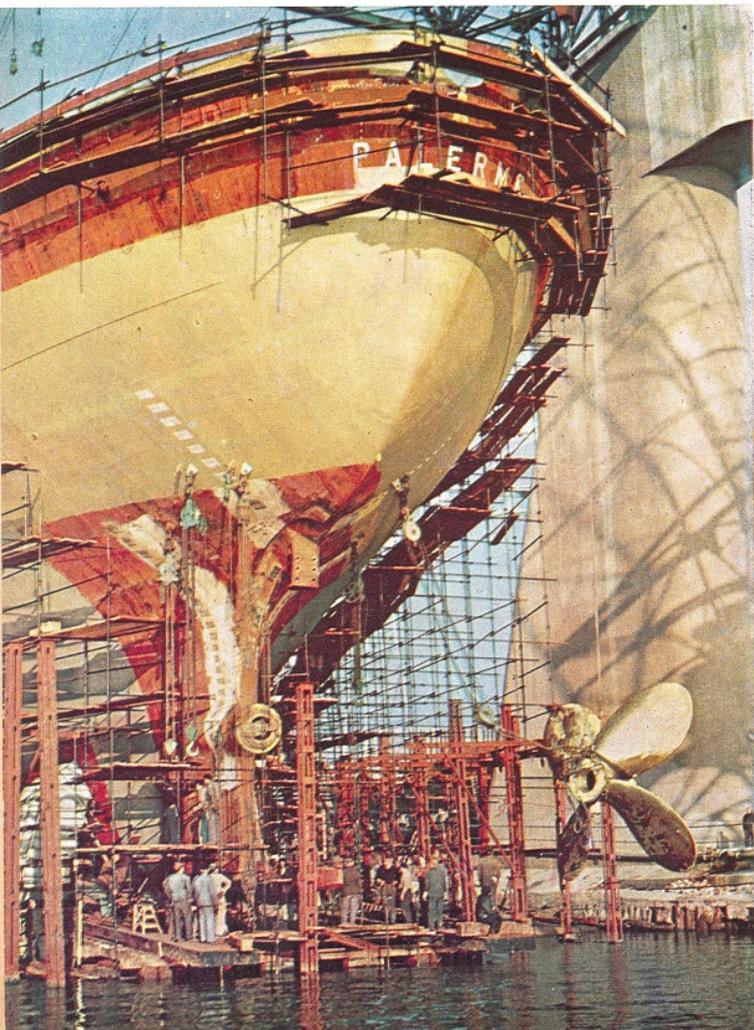


tonave «Carmela Fassio» di 10.670 T.D.W., il giorno precedente al varo, avvenuto l'8 luglio scorso a Sestri. Sopra: la sala dei turboalternatori della Centrale della in primo piano il gruppo da 70.000 kW. costruito allo Stabilimento Meccanico. Sotto a sinistra: una veduta parziale del Cantiere di Sestri: in primo piano un e sullo sfondo la motonave svedese «Gripsholm». Sotto a destra: parte di incastellatura di un motore Ansaldo-Doxford 67 LB in fase di assemblatura al Meccanico





Sopra: il varo della motonave da carico secco «Oscar Sinigaglia» di 15.800 tonnellate di portata lorda, avvenuto al Cantiere di Muggiano il 6 giugno 1955; la nave, ormai in esercizio, è stata la prima di una serie detta dei «Capitani del lavoro». Sotto a sinistra: una fase della sistemazione dell'elica quadripale della turbocisterna «Purfinia Italia» di 31.500 tonnellate di portata lorda, costruita al nostro Cantiere di Sestri per la «Compagnia Marittima Palermitana» di Palermo. Sotto a destra: operai al lavoro per l'allestimento della turbocisterna «Purfinia Italia»; in primo piano un verricello a vapore per il carico



UNA INTERESSANTE REALIZZAZIONE DEL CANTIERE DI MUGGIANO

La ricostruzione del "Mahroussa"

A causa delle passate e recentissime vicende che hanno investito l'Egitto molti si sono domandati che fine avrà fatto il magnifico yacht reale « Mahroussa » quasi completamente ricostruito nel Cantiere Ansaldo di Muggiano nel 1951.

Qualche tempo addietro, se le nostre informazioni sono esatte, lo yacht, con a bordo allievi ufficiali dell'esercito egiziano, ha compiuto un viaggio a Beirut ed ora dovrebbe essere relegato in qualche baia del Mar Rosso in attesa di tempi migliori anche per gli yacht...

Quando con il suo alto fumaiolo giallo il grande panfilo giunse nelle acque del Golfo della Spezia, nell'ormai lontano ottobre del 1950, a chi non aveva ancora dimenticato le letture salgariane, quella nave bianca con la prora slanciata a veliero, fece tornare subito alla memoria il « Re dei Mari » sul quale il diabolico portoghese Yanez, « accendendo l'ennesima sigaretta », ordinava bordate di fuoco sugli inglesi.

Dopo aver risposto alle salve d'uso la nave andò ad attraccarsi ad un molo del Cantiere spezzino e trascorsi alcuni giorni, ammainata la verde bandiera con la mezzaluna bianca, l'equipaggio sbarcò per fare ritorno in patria. La nave rimase qualche tempo come abbandonata, poi a bordo salirono alcuni tecnici ed operai e l'opera di demolizione cominciò subito.

Su quella vecchia nave lunga 142 metri e larga circa 14, costruita nel 1862 a Greenock in Inghilterra e che stazzava 3.470 tonn., col tempo si erano addensati numerosi ricordi, molti dei quali storici. Sul finire del secolo scorso gli inglesi l'avevano donata al nonno di Faruk, il Kedivè Ismail che la destinò ai suoi viaggi di diporto. In segui-

to, dopo varie modifiche, passò a re Fuad e quindi a Faruk, il quale oltre al « Mahroussa », che in arabo vuol dire « protetto da Allah », possedeva altri due panfili.

Con il « Mahroussa », fra l'altro, Ismail il 17 novembre 1869 seguì l'« Aigle » sulla quale l'imperatrice di Francia Eugenia inaugurò la navigazione nel Canale di Suez. Storico avvenimento al quale, secondo le cronache del tempo, parteciparono illustri personaggi imbarcati su 68 navi di ogni nazionalità e l'eccezionale fatto venne anche ricordato in una interessante serie di stampe a colori conservate a bordo del panfilo reale.

I problemi che il Cantiere di Muggiano dovette risolvere per soddisfare le richieste del Cliente furono vari e complessi. Il panfilo doveva essere rimesso completamente a nuovo con criteri di modernità e signorilità e, tuttavia, nelle sue grandi linee esterne e, possibilmente anche nell'arredamento, avrebbe dovuto conservare talune caratteristiche primitive, appunto per quei ricordi storici che erano legati alla nave.

Il vecchio « Mahroussa », come si è detto, era già stato in precedenza sottoposto a trasformazioni: infatti in origine era fornito di ruote laterali, ma i lavori compiuti nel Cantiere di Muggiano furono veramente radicali. Demolite completamente le sovrastrutture, il fumaiolo, parte del ponte di coperta, asportate le macchine e le caldaie, demoliti vari corsi di fasciame, i ponti, ecc. ecc., dello yacht non rimase altro che la parte metallica dello scafo. Con un lavoro di vari mesi — seguendo le istruzioni del Cliente — terminata la fase, diciamo, demolitoria, si iniziò la ricostruzione che presentò difficoltà di varia natura dovendo rispet-

tare, come si è detto, certi elementi fondamentali intesi a non alterare sostanzialmente, almeno nella linea generale, le caratteristiche principali della nave.

Altro arduo problema fu quello di arredare, in vari stili, degli ambienti la cui altezza superava di poco i due metri, ma la Ditta Quarti, avvalendosi dell'opera di illustri artisti e provetti artigiani, seguendo le direttive dei tecnici dell'Ansaldo, riuscì pienamente a superare anche questo preoccupante problema.

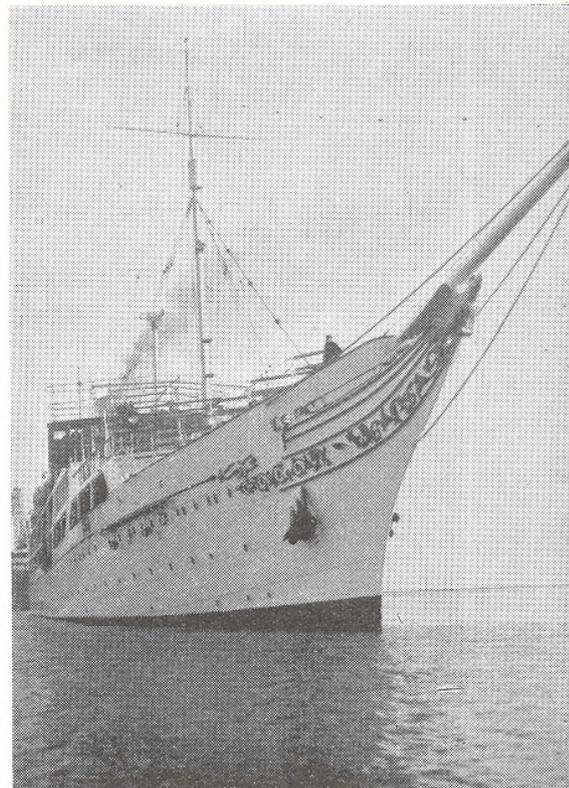
Cambiate macchine e caldaie si procedette poi a ricostruire interamente la compartimentazione dei ponti inferiori, si rifecero le sovrastrutture adattandole alle nuove esigenze, quindi si ricostruirono i saloni per gli alloggi dei Reali e per il seguito, i quattro appartamenti del Re e della Regina (due sul ponte di passeggiata e due sul ponte di corridoio) e gli alloggi degli ufficiali e dell'intero equipaggio.

La nave fu fornita di apparecchiature igieniche modernissime, le cucine furono dotate di impianti elettrici e a nafta e furono altresì rifatte riposterie, frigoriferi e cambuse secondo gli ultimi criteri della tecnica relativa. Del pari curata la timoneria dotata di girobussola, giropilota, radar.

Furono anche realizzate magnifiche passeggiate e verande a prora e a poppa e fornite nuove imbarcazioni di salvataggio e due potenti motoscafi capaci di « filare » a 32 miglia orarie. Alle prove in mare lo yacht superò brillantemente i 18 nodi orari.

Un lungo discorso meriterebbe l'arredamento curato in parte dalla ditta sopracitata, ma lo spazio non ce lo consente.

Non si può però non soffermarsi, seppure brevemente, sul complesso degli appartamenti reali costituiti da quattro camere da letto e altrettanti salotti privati. Questi locali sono stati realizzati con legni pregiati quali l'acero, il rovere, il « citronnier » con intarsi in « bois de rose » e il mogano di Cuba e con stoffe di seta dai colori smorzati di delicato effetto polimerico.



L'elegante prua del panfilo

Molto originale la sala da musica sul ponte di passeggiata: al centro del salone, tutto bianco con decorazioni in azzurro, fu posto un candido pianoforte a coda e attorno divani, poltrone e sgabelli in stile moresco che riprendevano i colori dominanti, grandi stelle ad otto punte erano gli elementi della decorazione del soffitto. Da tutto l'insieme, nonostante i richiami orientali, ne sortiva però un'atmosfera di occidentale minuetto. Dal ponte di coperta per un solenne scalone con ringhiere rinascimentali in argento arabescato (le stesse che esistevano già nel vecchio « Mahroussa ») si scende al vestibolo che precede il salone delle feste: quello « faraonico » che è il più caratteristico e significativo della nave. Le pareti di questo furono ricoperte di pannelli di seta arancione intercalati da lesene decorate con antichi motivi egiziani e la illuminazione fu ottenuta oltre che da oblò nel soffitto, da lampade a testa di zebù in bron-

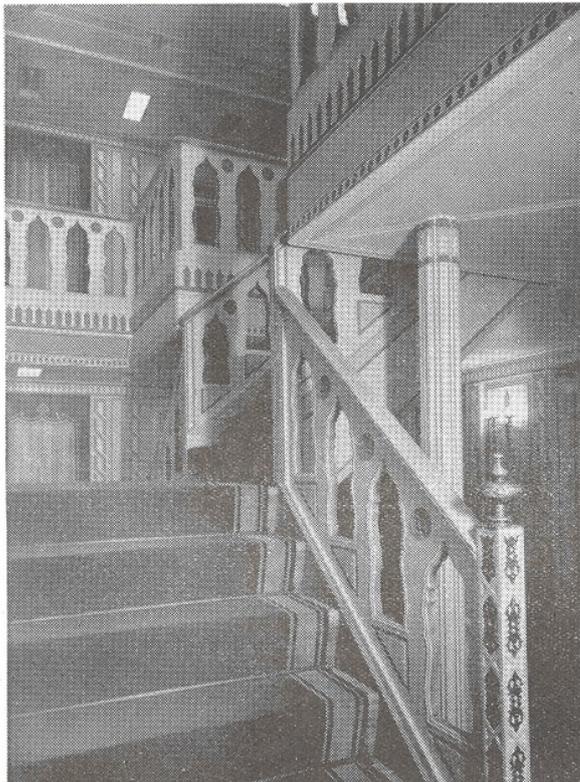
zo e dischi di vetro giallo. Altra cosa di notevole interesse, la scala « arabesca » che congiunge quattro ponti, da quello inferiore a quello superiore, colorata in bianco, grigio e verde e decorata con motivi in ottone lucido.

Un antico « portolano » dell'Egitto, della Persia e dell'India, aspetti della giungla, scene di caccia e di vita dell'antico Egitto con altri quadri di vario gusto e tendenza completano l'arredamento di varie pareti del panfilo.

Tutto, in definitiva, sul « Mahroussa » è stato rinnovato con estrema cura tanto da farne una « cosa » degna di rappresentare nel modo più degno le possibilità dell'arte e della tecnica navali italiane.

E non solamente per fare del colore la stampa nazionale, quando verso la fine del 1951 la nave è salpata per Alessandria, l'ha definita una nave da « Mille e una notte ».

Aldo Galli



A sinistra: scala moresca - A destra: il salotto poppiero detto sala faraonica.

Sabato 1° dicembre si sono chiusi, dopo due mesi di durata, i corsi di perfezionamento per marittimi addetti alla conduzione di apparati motori e motopescherecci.

E' la terza volta che la nostra Direzione, su iniziativa del Ministro della Marina Mercantile, ha aderito a svolgere presso lo Stabilimento Meccanico questo corso che va assumendo sempre maggiore e sempre più alta ispirazione sociale.

Attraverso tali corsi i giovani meccanici navali, che annualmente lasciano le scuole professionali, vengono messi in condizione di approfondire la loro conoscenza pratica, sui motori marini e sulla loro condotta e di elevare il loro livello professionale e culturale a contatto con i problemi vivi del lavoro. Con tale intento la nostra Direzione ha messo a disposizione di questi corsi una vera schiera di tecnici, sia per intrattenere i giovani, con lezioni di carattere tecnico-pratico, sia per illustrare loro le diverse fasi della messa a punto dei motori nelle sale di montaggio e di prova e sia infine per far sì che essi prendano attiva parte al lavoro, inserendosi nella stessa produzione.

Ai primi corsi svolti negli ultimi due anni, hanno partecipato complessivamente 45 giovani, di età non superiore ai 22 anni. Oltre allo scopo di aver perfezionata la conoscenza motoristica pratica e ad aver arricchito il loro bagaglio culturale di nozioni che, in avvenire, si dimostreranno assai utili, se ne è ottenuto un altro, forse altrettanto importante: quello di aver affezionato gli allievi all'ambiente dello Stabilimento, alle maestranze che ne fanno parte e a quanti hanno contribuito con spirito di abnegazione alla buona riuscita dei corsi.

E' opportuno si sappia anche che per creare maggiori collegamenti diretti fra la scuola e l'industria, l'Ansaldo ha già fatto effettuare da due suoi funzionari (l'ing. G. B. Gabbia e il macch. nav. L. Colombara) un ciclo di dodici visite ad altrettante scuole ENEM dei maggiori centri di pesca italiani.

Durante tali visite mediante conferenze sono state portate agli allievi informazioni aggiornate, d'ordine soprattutto pratico, sui problemi che i tecnici dell'industria si pongono e sulle soluzioni raggiunte e puntualizzate nelle officine, nelle sale di prova, nella sistemazione dei motori a bordo dei moderni pescherecci, ecc. Sono stati forniti a queste scuole persino dieci motori funzionanti da 12 cav. «Ansaldo», ed un vero bagaglio di tabelloni illustrativi e di materiale didattico.

Se si tiene conto che le scuole

I corsi di addestramento per gli allievi delle Scuole ENEM



L'ing. De Vito e il dott. Campailla alla cerimonia di chiusura

professionali di educazione marinara ospitano gratuitamente centinaia di allievi, in genere figli di pescatori e di marittimi, si rileva facilmente l'importanza morale e tecnica dell'opera che è stata svolta in questo campo.

In una atmosfera di sincera cordialità il 1° dicembre con un rinfresco offerto ai 25 allievi, all'istruttore dell'ENEM sig. Bruno Burini, ed ai tre istruttori dell'Ansaldo, sigg. Ottavio Tarabuso (al suo terzo corso), Luigi Galeotti (al suo secondo corso) e Rosolino Giordo (al primo corso), si è svolta la cerimonia di chiusura del corso stesso.

Sono intervenuti, in rappresentanza del Ministro della Marina Mercantile on. Cassiani, il dr. Campailla, del Ministero stesso e il nostro V. Direttore Generale ing. Edgardo De Vito.

Il dr. Campailla ha porto agli allievi il saluto del Ministro ed il ringraziamento all'Ansaldo per la sua opera, con un caldo augurio agli allievi perchè da questi due ultimi mesi di lavoro abbiano tratto il maggior profitto.

Gli ha risposto l'ing. De Vito, ringraziandolo anche a nome della nostra Società, e richiamando l'attenzione dei presenti sulla necessità «che si intensifichi sempre più il concetto, che sta ormai traducendosi in pratica, di una sempre maggiore qualificazione del personale che svolge compiti tecnici. E questo corso, che è stato svolto e seguito con vivo interesse, è esso

stesso un contributo che la nostra Azienda ha dato al sano principio della qualificazione anche al di fuori del suo ambito e del suo personale. Un'altra necessità molto sentita è che

stesso un contributo che la nostra Azienda ha dato al sano principio della qualificazione anche al di fuori del suo ambito e del suo personale. Un'altra necessità molto sentita è che

stesso un contributo che la nostra Azienda ha dato al sano principio della qualificazione anche al di fuori del suo ambito e del suo personale. Un'altra necessità molto sentita è che

stesso un contributo che la nostra Azienda ha dato al sano principio della qualificazione anche al di fuori del suo ambito e del suo personale. Un'altra necessità molto sentita è che

stesso un contributo che la nostra Azienda ha dato al sano principio della qualificazione anche al di fuori del suo ambito e del suo personale. Un'altra necessità molto sentita è che

stesso un contributo che la nostra Azienda ha dato al sano principio della qualificazione anche al di fuori del suo ambito e del suo personale. Un'altra necessità molto sentita è che

stesso un contributo che la nostra Azienda ha dato al sano principio della qualificazione anche al di fuori del suo ambito e del suo personale. Un'altra necessità molto sentita è che



Gli istruttori dei corsi

le forze attive del lavoro si ispirino ad un più alto concetto di collaborazione giacché in questo momento i fatti della vita dei singoli e delle nazioni dimostrano come sia facile par-

ai vari reparti dello Stabilimento rimanemmo meravigliati, e diciamo la pura verità, nell'osservare la perfetta organizzazione tecnica. Lo svolgersi del lavoro delle colossali macchine

e pur sempre perfetto nell'eseguirlo, macchine e strumenti di misura mai visti nella nostra giovane vita e persino macchine che scrutano nell'interno dei materiali come nell'interno di un corpo umano. Il profitto da noi ottenuto in questo magnifico corso, ci proponiamo di adoperarlo per propagandare il nome dell'Ansaldo nelle nostre regioni e in qualunque località dove dovremo svolgere il nostro lavoro.

Ringraziamo la Direzione Ansaldo, le maestranze che in tutte le occasioni, avendo lavorato fra loro, ci hanno dato preziosi consigli, in particolare i nostri istruttori che ammiriamo e apprezziamo con molta stima e quando, uscendo di qua, ci avvieremo verso il nostro nuovo lavoro, serberemo e porteremo sempre nel cuore un grato ricordo di loro.

Viva l'Ansaldo!

G. Castaldi

Per i neonati



In vendita nelle migliori farmacie

Ditta

TRAVERSO SECONDO

Noleggio autopullman e autovetture di lusso per gran turismo, cerimonie e viaggi all'estero.

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

Tutti i lavori di LEGATORIA LIBRI

LANZA - GE-SESTRI

Via Ciro Menotti, 93 R. - Tel. 474184



Il gruppo dei giovani meccanici navali fotografati in un piazzale dello Stabilimento Meccanico

Volo a New York

Con meta New York, il Vice Direttore Generale ing. De Vito ed io, domenica 11 novembre u. s., siamo partiti alla volta di Milano per prendere l'aereo per Parigi e di là la coincidenza del volo diretto per New York. Partiti da Milano alle 17, abbiamo raggiunto Parigi dopo un'ora e 50 minuti di volo.

All'aeroporto di Parigi ci attendeva il Direttore Centrale ing. Lo Monaco che per urgenti trattative in Francia ci aveva preceduti.

L'ing. De Vito, l'ing. Lo Monaco ed io costituivamo la missione dell'Ansaldo che già da tempo era stata preparata per stringere più stretti contatti di collaborazione tecnica con la Società « General Electric Co. » di New York della quale, com'è noto, l'Ansaldo è licenziataria dal 1949 per la costruzione di grandi centrali termiche presso il Meccanico.

Il volo Parigi - New York è compiuto da apparecchi « Super G. Constellation » alla velocità media di crociera di 450 km. all'ora ed all'altezza di circa 8.000 metri. Ogni apparecchio può trasportare fino a 68 passeggeri.

Partiti la sera da Parigi, abbiamo raggiunto New York dopo diciotto ore di volo effettivo. L'aereo, dopo aver attraversato l'Atlantico, fa scalo per il rifornimento di carburante nell'isola di Terranova, a Gander, un villaggio sperduto in una landa piatta ove la sola apparenza di vita è l'arrivo continuo di aerei. Nell'aeroporto di Gander, uno dei più grandi esistenti, vi è per i passeggeri un enorme salone nel quale si va volentieri a sgranchire le gambe dopo le molte ore di volo.

Vi s'incontrano persone di tutte le razze; uno spettacolo sorprendente di universalità. Ho visto persone in pelliccia bianca e cappello di pelliccia bianco; ho visto dei sudamericani in giacchetta ed altri con il cappello alla cow-boy ed ho ascoltato lingue le più diverse, fra le quali alcune che non sono riuscito ad individuare.

Una cosa era comune, una certa cordialità negli sguardi; gli uomini comuni di tutte le nazionalità, nonostante tutto, simpatizzano!

Ogni qualche minuto si sente la radio dell'aeroporto chiamare i passeggeri del volo numero X per destinazione Libano, del volo numero Y destinazione Svezia, eccetera; e finalmente sentiamo chiamare i passeggeri del « volo 571 » per New York; il nostro aereo.

Ripreso il volo ci viene servita la colazione. Davanti ad ogni passeggero seduto nella propria poltrona viene applicato uno speciale vassoio con delle guide che s'inseriscono nella poltrona stessa e la hostess distribuisce una scatola di latte indurito nella ghiacciaia e caffè caldo per scioglierlo.

Verso le 16, ora italiana, dopo ben 19 ore di volo arriviamo a New York, ove, per la differenza del fuso orario, sono le 11 del mattino. Finalmente non sentiamo più il rumore dei motori che ci ha intontiti e, sbrigate le pratiche doganali, raggiungiamo l'albergo.

Nelle giornate successive, molto intense, sono state visitate varie società e si sono avuti vari incontri con per-



Da sinistra: il sig. J. E. Tyll, della « I.Ge.Co. »; il D. C. ing. Lo Monaco; il V.D.G. ing. De Vito; il dott. Chiola della « Finmeccanica »

sonalità del mondo industriale americano.

E' molto significativo il fatto che varie note Società anche nostre concorrenti, avendo saputo della visita di due alti dirigenti dell'Ansaldo, abbiano sollecitato un incontro per proporre e discutere eventuali contatti. Non è la prima volta che ciò avviene in questi ultimi tempi.

Il mio compito alla Direzione Commerciale del Settore Meccanico della nostra Società è, fra l'altro, quello di ricevere ed ascoltare le persone, molto spesso straniere, che

vengono a visitarci per proporre ed intavolare trattative, le più disparate. Con cognizione di fatto, quindi, posso affermare che da un certo periodo a questa parte importanti Società all'avanguardia nel mondo commerciale e tecnico sono venute a proporre accordi, a sollecitare scambi d'informazioni tecniche e commerciali. Non vi è alcun dubbio; questo è il risultato della politica lungimirante, a largo raggio, che da vari anni è stata intrapresa dalla Direzione della nostra Società.

Pietro Donati

L'accordo per il premio di produzione al Cantiere

Ecco il testo del recente accordo sindacale che regola la corresponsione del premio di produzione agli impiegati del Cantiere:

« Premesso che a termini del punto 4°) dell'Accordo stipulato in data 6 marzo 1956 tra la Direzione Generale della Società Ansaldo e la Rappresentanza dei Lavoratori della Società Ansaldo aderenti alla CSIL - FIM e UIL - UILM, assistita dalle rispettive Segreterie Provinciali era stato previsto un riesame del Premio di Produzione per il personale impiegato del Cantiere Navale di Genova Sestri, dopo che si fosse potuto esaminare in concreto l'entità del premio in un periodo di piena produzione dello Stabilimento,

il giorno 12 dicembre 1956 presso la Direzione Generale dell'Ansaldo si sono riuniti i signori: dr. ing. Domenico Zirilli e avv. Alberto Boyer, in rappresentanza della stessa Società Ansaldo; sig. Luigi Brolopasino, Segretario Provinciale del Sindacato Metalmeccanici CISL di Genova; sig. Sergio Serena, Segretario Responsabile dell'Unione Sindacale della UIL; con la partecipazione dei signori: Onorio Cavallino, Agostino Casarino, Fausto Gasparini, Aurelio Canepa, in rappresentanza degli impiegati del Cantiere Navale di Sestri.

Dopo ampia discussione e approfondito esame della questione, le parti si sono date reciprocamente atto di quanto segue:

1°) Fermi restando i criteri e le formule in atto per la determinazione del Premio di Produzione degli impiegati, l'ammontare del premio come risultante in base alle formule e criteri sopra indicati, sarà moltiplicato per un coefficiente di 1,30 (uno, trenta).

2°) La quota di premio di produzione che viene lasciata a disposizione della Direzione per essere distribuita a suo insindacabile giudizio agli impiegati particolarmente meritevoli, viene ridotta dal 10 al 7,50% (dal dieci al sette e cinquanta per cento), dell'ammontare complessivo.

3°) Il presente accordo avrà vigore dal trimestre Luglio - Settembre 1956.

4°) I Rappresentanti degli Impiegati ed i Segretari Provinciali delle Organizzazioni Sindacali, firmatari del presente Accordo, si riservano di riproporre eventualmente un riesame del premio di produzione del Cantiere dopo avere preso conoscenza dei risultati che il premio con le modifiche sopra indicate avrà conseguito praticamente nei primi due trimestri dell'anno 1957.

Marius

LIVORNO - Piazza Cavour 3

Abbigliamento per UOMO
SIGNORA
RAGAZZO

in un ricco e vasto assortimento



le accurate

CONFEZIONI

PRONTE IN 120 TAGLIE



IPRADIO
La voce che incanta

AGENZIA PER LA LIGURIA - DEPOSITO

GENOVA - Via Casaregis 55 r. - Telefono 368.707

OROLOGI A RATE

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

SOCIETÀ EDITRICE INTERNAZIONALE

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

Novità Raccomandate

LIBRI UTILI PER LA PROPRIA CULTURA, INDICATISSIMI PER REGALI

BRAVETTA V. E.

ALTO MARE

PICCOLA STORIA DELLA NAVIGAZIONE L. 1.600

GNONE T.

PICCOLA STORIA UNIVERSALE dell'ARCHITETTURA

DAL TRIUNFO 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 rateale pagamento

SOCIETÀ EDITRICE INTERNAZIONALE
GENOVA - VIA PETRARCA, 24 r. - TELEF. 54.023

LA BEFANA

de "l'Ansaldo"

Anche quest'anno il nostro periodico organizza, per il giorno dell'Epifania, una distribuzione di doni ai piccoli ansaldini nati negli anni 1948 e successivi.

Ecco il programma della festa:

a Genova

TEATRO MASSIMO (Sampierdarena) - Appuntamento alle ore 8,30 per i residenti nelle delegazioni di Sampierdarena e Valpolcevera.

TEATRO SPLENDOR (Sampierdarena) - Appuntamento alle ore 8,30 per i residenti a Genova Centro, delegazioni di levante e Val Bisagno e per i residenti fuori provincia.

TEATRO EDEN (Cornigliano) - Appuntamento alle ore 9 per i residenti nelle delegazioni della riviera di ponente (esclusa Sestri).

TEATRO VITTORIA (Sestri) - Appuntamento alle ore 9 per i residenti nella delegazione di Sestri.

Dopo alcune parole di benvenuto agli intervenuti verranno proiettati, come di consueto, divertenti films; indi in ogni locale si procederà al sorteggio tra i familiari presenti dei seguenti premi: cucina a gas con forno - batteria da cucina in alluminio - posaterie per 6 persone - ferro da stiro elettrico - plaid di lana - tovagliato per 6 persone - volume rilegato «L'uomo e la tecnica».

Ultimato il sorteggio si procederà alla distribuzione dei doni. Ogni bambino riceverà un pacco-dono contrassegnato dallo stesso colore del biglietto d'invito che a suo tempo avrà ricevuto a mezzo del genitore.

Per agevolare l'afflusso nei teatri è stato predisposto, per il solo viaggio di andata, un servizio tramviario con vettura speciale riservata; i bambini e un familiare potranno usufruirne presentando il biglietto di invito. Poiché il servizio tramviario così predisposto è evidentemente insufficiente a trasportare tutti gli invitati, si raccomanda vivamente, a tutti coloro che possono farlo, di raggiungere i teatri con i mezzi normali.

Per la zona di ponente partiranno dal capolinea di Voltri 4 vetture tramviarie, la prima delle quali alle ore 8 proseguendo per Cornigliano (teatro Eden) con un intervallo di 5 minuti tra una vettura e l'altra.

Per la zona della Val Polcevera partiranno dal capolinea di Pontedecimo 3 vetture tramviarie, la prima delle quali alle ore 8 proseguendo per Sampierdarena (teatro Massimo) con un intervallo di 5 minuti tra una vettura e l'altra.

Per la zona della Val Bisagno partirà una autovettura dal capolinea di Prato alle ore 7,55 diretta a Sampierdarena (teatro Splendor) con il seguente itinerario: Val Bisagno fino a piazza Verdi indi via XX Settembre - Piazza Corvetto - Piazza Acquaverde - Sampierdarena. Partirà inoltre alle 8,10 una vettura tramviaria dal capolinea di Quezzi con il percorso del tram 26 diretta a Sampierdarena (teatro Splendor).

Per la zona di levante partirà una vettura tramviaria dal capolinea di Nervi alle ore 7,50 (linea 15) proseguendo per Sampierdarena (teatro Splendor).

Coloro che intendono usufruire del servizio suddetto sono pregati di trovarsi per tempo alle fermate tramviarie.

a La Spezia

CINEMA ASTRA - Appuntamento alle 9; programma identico a quello di Genova.

a Livorno

L'appuntamento è fissato alle ore 9 nel nuovo edificio della mensa aziendale di Piazza L. Orlando. Per i familiari saranno estratti i seguenti premi: servizio di posate per 6 persone - rasoio elettrico - ferro da stiro elettrico - plaid di lana - servizio asciugamani per bagno - macchina impastatrice - lenzuola e federe - batteria da cucina in alluminio.

Anche per voi
è il momento
migliore!



«È proprio vero!

Soltanto la Singer

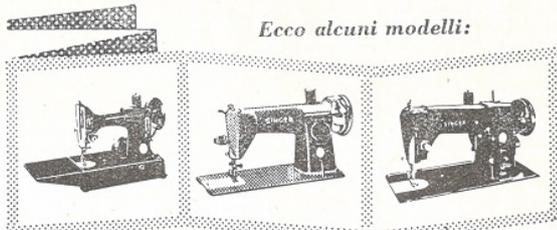
ha una così vasta scelta!»

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*

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

Incontri con gli Ansaldoini

La fine dell'anno è una tappa necessaria al nostro spirito: lo ristora con la pace del Natale, lo allietta con la sua aria festosa, lo incoraggia con le nuove speranze, lo soddisfa col ricordo delle mete raggiunte.

Ognuno di noi si differenzia dagli altri per abitudini, per sensibilità, per temperamento, per educazione; ognuno di noi ha dei problemi diversi dagli altri, delle aspirazioni diverse dagli altri. E quindi per ognuno di noi la fine dell'anno ha un aspetto psicologico tutto particolare. Ma all'infuori di questo abbiamo qualcosa in comune, in quanto dipendenti della stessa Società: il nostro lavoro. Nelle sue infinite forme il nostro lavoro è indirizzato allo stesso fine, ma una

le braccine protese per affermare i giocattoli e i dolci? Come potrà non desiderare ancora questa festa chi, come noi, possiede uno di questi mar-mocchi che rompono sì i giocattoli per vedere cosa c'è dentro, che frignano sì per avere il «cucco» (lo zucchero) e il «bombo» (la cara-



mella), che urlano sì per pasticciare con la «cici» (l'acqua) e il «papumma» (il sapone), ma che poi riescono a farci sorridere anche quando non ne abbiamo voglia?

Poi è venuta la riuscitissima gita a Venezia: mille ansaldini genovesi alla scoperta della città lagunare. Chi ha partecipato a questa gita non fa riparlare, come di un bel sogno troppo fugace, anche se è durato tre giorni.

Quelli del Mugugno sono andati a Firenze e, non contenti di ciò, anche ad Assisi. I livornesi hanno combinato un po' meno, una sola gita a Roma. Il programma del prossimo anno sarà, speriamo, più nutrito.

Ed eccoci alla crociera sulla

«Cristoforo Colombo». Se ne parlava da tempo, dentro e fuori l'Ansaldo. Si temeva di non ottenere la disponibilità della superba nave, si insisteva per forzare in tutti i modi le eventuali difficoltà. Siamo riusciti ad averla ed è stato un viaggio indimenticabile. Due giorni e una notte in mare, col tempo magnifico, con la gioia nel cuore, dimentichi di ogni fastidio della vita normale, liberi da ogni consuetudine.

Nel quadro delle nostre iniziative di quest'anno sono queste le pennellate più appariscenti, quelle che risaltano a prima vista. Ma c'è dell'altro, c'è tutto il riempitivo, meno vivace, ma non meno importante. Abbiamo offerto a tutti i dipendenti un calendario - almanacco dotato di premi



mensili, e tra l'una e l'altra gita ci siamo divertiti con i concorsi, tra cui uno pasquale, uno scolastico, tre antinfortunistici e uno natalizio. Questi concorsi hanno fatto vincere innumerevoli premi, qualcuno veramente cospicuo: una

«Lambretta 125 ld», un «Pimperino» superlusso, trenini elettrici, bambole giganti, macchine fotografiche, 10 soggiorni alpini di una settimana per due persone, due fucili automatici da caccia «Breda», apparecchi radio, cassette natalizie. Ai concorsi si è aggiunto



un «Referendum antinfortunistico» anch'esso dotato di ricchi premi.

I nostri amici del CRAL non sono stati dimenticati ed abbiamo collaborato ad alcune loro manifestazioni, come la gita a Milano per la Fiera Campionaria, la «Mostra Filatelica Provinciale», il Campionato ed il Torneo biennale di bocce, il Torneo di scopone. Per queste gare sono stati offerti vistosi premi. Al CRAL è stato donato inoltre un televisore.

Abbiamo voluto poi far conoscere agli ansaldini ed ai loro famigliari le più belle navi della Società «Italia» in sosta nel porto di Genova. Migliaia di persone hanno richiesto i biglietti per queste visite che sono state molto apprezzate. Alle visite a navi sono seguite le visite agli impianti

portuali, anch'esse gradite, istruttive e divertenti.

Poi sono venuti l'autunno e le giornate fredde. Cosa si poteva fare? Le visite ai Musei ed alle Gallerie d'Arte. Oltre trecento ansaldini hanno aperto la serie con le visite al Museo di Storia Naturale «Giacomo Doria» sotto la guida di valenti professori.

Infine sono state distribuite centinaia di biglietti per il Teatro dei Parchi a Nervi, per il Piccolo Teatro della Città di Genova «Eleonora Duse» e molti abbonamenti ai concerti



del Teatro Comunale dell'Opera.

Tutto questo abbiamo ricordato sfogliando la raccolta de «L'Ansaldoino» 1956, così come si sfoglia — non senza un'om-



bra di rimpianto — un calendario arrivato ormai alla sua ultima pagina.

Ma l'aver ceduto per un momento al gusto dolceamaro dei ricordi non ci impedirà di rimetterci subito al lavoro per



preparare nuove occasioni di svago, nuovi appuntamenti con l'allegria.

Chiuso il vecchio calendario, un altro se ne apre davanti ai nostri occhi, con i suoi fogli intatti. Arrivederci, amici, ai prossimi incontri.

Dante Jannone

Risultato del "3° Concorso antinfortunistico"

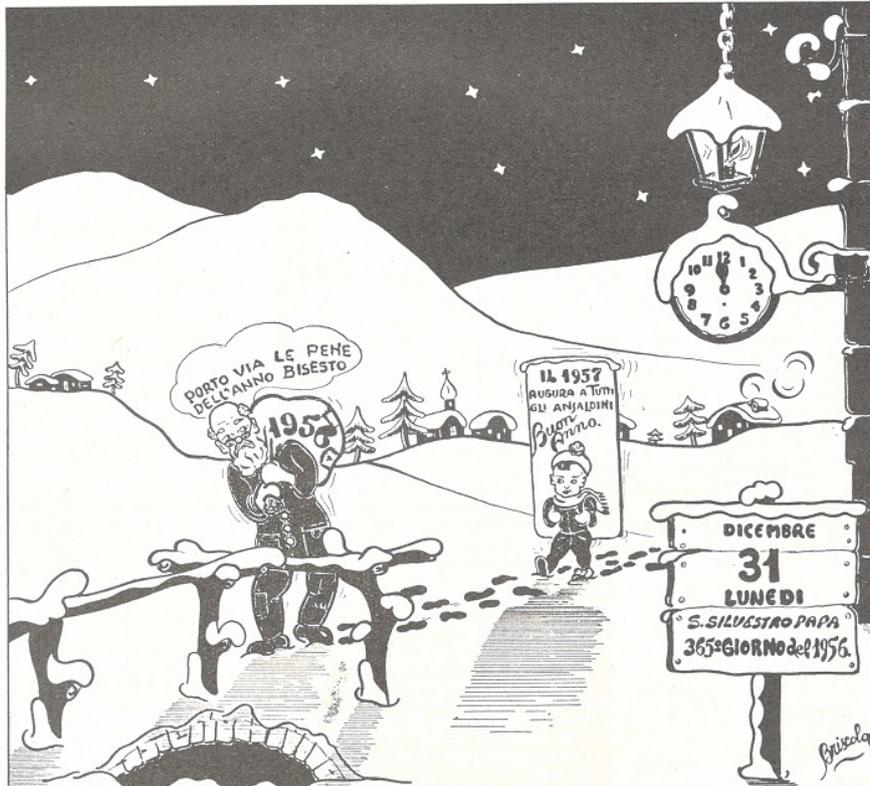
L'operaio lavora al trapano senza rispettare alcune norme di sicurezza in quanto ha una sciarpa svolazzante che potrebbe essere afferrata dalle parti rotanti della macchina e regge il pezzo da trapanare con le mani.

Tra i numerosi lettori che hanno inviato l'esatta soluzione, la sorte ha favorito i seguenti signori: 1) Mario Nardi della Dig (vince un servizio di piatti per sei persone) - 2) Domenico Collo del Cmi (vince una penna «Aurora 88») - 3) Donato Granieri della Dig (vince due astucci di cacao «Perugina») - 4) Giovanni Grasso della Dig (vince due astucci di cacao «Perugina»).

Sono stati inoltre sorteggiati numerosi biglietti per il Piccolo Teatro «Eleonora Duse», che sono andati, due per ciascuno, ai seguenti ansaldini: Osiride Accornero - Umberto Arecco - Alberto Banhero - Michelina Bersanetti - Bruna Bisio - Anna Brasco Molle - Ennio Campagnoli - Giuseppe M. Capuro - Giovanni Cassani - Giovanni Cavallo - Giovanni D'Antonio - Manlio Del Borghi - Guido Di Francesco - Adolfo Elefanti - Giovanni Lareto - Michele Montesoro - Isidoro Pesenti - Agnere Pisanì - Ines Pittaluga - Emilia Pogli - Benito Pullacco - Giovanni Rizzo - Diva Robotti - Arrigo Rogiani - Luigi Roncallo - Sergio Santernecci - Dallo Scotti - Renzo Tacchino - Pasquale Tesoro - Gregorio Triestino.

CONCORSO A PREMI

L'ANNO VECCHIO E L'ANNO NUOVO



La nostra vignetta rappresenta una tradizionale scena simbolica: il vecchio anno che se ne va, curvo e stanco, col suo fardello di gioie e di dolori e il nuovo anno che arriva, svelto e contento, col suo leggero bagaglio di promesse e di speranze. Il nostro disegnatore però, nella fretta di terminare la sua opera, ha commesso un errore. I dipendenti dell'Ansaldo, per partecipare al concorso, dovranno trovare l'errore commesso e comunicarlo per iscritto ai nostri corrispondenti di stabilimento, oppure alla nostra Redazione, entro il 15 gennaio, specificando nome, cognome, cartellino e stabilimento di appartenenza. Fra i solutori saranno sorteggiati i seguenti premi: una piccola radio e una penna «Aurora 88» per i dipendenti di tutti gli stabilimenti; quattro copie del libro «L'uomo e la tecnica» e quattro sacchetti di cacao «Perugina» per i dipendenti dei Cantieri di Mugugno e Livorno; 80 biglietti di poltrona per il Piccolo Teatro «Eleonora Duse» per i dipendenti degli stabilimenti genovesi. I corrispondenti di Sta consegneranno agli interessati, a richiesta, appositi moduli per la presentazione del concorso.



visione panoramica delle attività della nostra Azienda oggi non sarebbe possibile alla maggioranza di noi se non avessimo un mezzo di informazione e di incontro: il nostro giornale.

Abbiamo sott'occhio la raccolta completa del 1956; la vogliamo sfogliare un po' insieme? articoli, fotografie, cronache della produzione, cerimonie, lettere, tabelle, elenchi: il



quadro completo di ciò che nelle nostre officine è stato realizzato e di ciò che si farà nel prossimo futuro. I dipendenti dell'Ansaldo lo sanno, e sarebbe inutile, oltreché impossibile, parlarne in questo articolo. Ma c'è qualche altra cosa che ci ha fatto trascorrere lieti momenti, che ha costituito per molti di noi un passatempo, uno svago, un diversivo: le iniziative a carattere ricreativo.

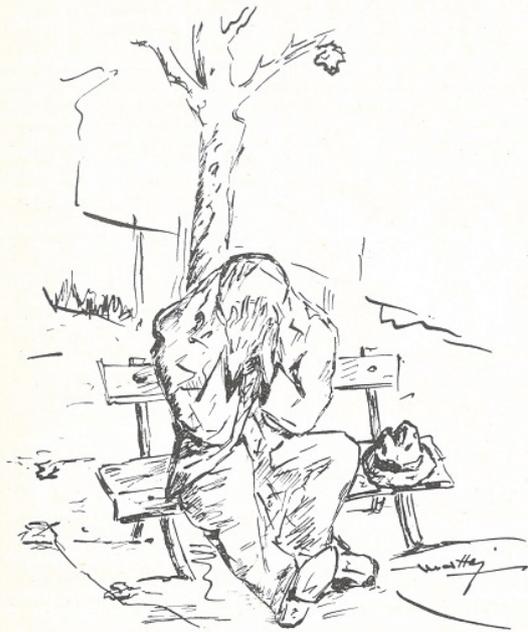
E poiché siamo sotto le feste, parliamo di questo: ci servirà per evocare piacevoli ricordi e per formulare nuovi programmi.

Il nostro primo incontro quest'anno è stato con i bambini, una legione di seimila



bambini che hanno fatto sgobbare non poco la nostra Befana, malgrado fosse fornita di autocarri per il trasporto di tonnellate di doni e di numerosi aiutanti per l'organizzazione della festa. Come non ripensare ogni tanto a tutti quei piccini — che poi si sono ripresentati a Pasqua per le uova di cioccolato — con gli occhi lucidi di contentezza e

La perla del vecchio Corrado



E' dicembre inoltrato, ma l'aria è tiepida e umidiccia di scirocco, e Corrado e Pasquale si trovano ogni mattina sulla solita panchina di Piazza Mazzini, vicino al Cantiere.

Da qualche anno ormai, dai primi tepori della primavera all'autunno inoltrato, quella panchina ospita i due vecchi lavoratori, che si ritrovano lì perché non riescono a resistere al richiamo di quelle sirene che per oltre cinquant'anni li ha chiamati alla quotidiana fatica.

E restano seduti ad assistere al passaggio frettoloso di coloro che vanno al lavoro (loro arrivano sempre prima che si apra il cancello) perché fra tanti conoscenti che rivolgono loro un saluto, uno si ferma sempre a scambiare quattro parole: è Beppe il loro ragazzo di un tempo, ora uomo fatto, che informa i vecchi « maestri » su ciò che avviene « dentro ».

E rimangono silenziosi anche quando ormai è passato l'ultimo ritardatario e ad essi arriva, soffocato dai rumori della strada, il caratteristico martellare sulle lamiere che segna l'inizio del lavoro.

Ma è un silenzio popolato di tanti ricordi...

Si rivedono giovani forti — e bisognava esser forti allora: tutto si faceva a forza di muscoli — e rifanno, ognuno a modo suo, il cammino a ritroso nel tempo.

Sono stati sempre amici, sul lavoro e fuori.

Corrado, da uomo assennato, s'era formato una famiglia e Pasquale era rimasto scapolo, forse non per sua volontà. Era un gigante un po' sgraziato nelle forme, con dei baffacci folti e una voce roca, punto invitante e non possiamo immaginare come avrebbe potuto pronunciare qualche parola amorosa. Aveva un aspetto rude ed uno sguardo che poteva sembrare cattivo ed era invece il più mite, sottomesso ed affettuoso degli uomini. La sua amicizia per Corrado era, ed è ancora, profonda e rispettosa.

Corrado, uomo equilibrato nel fisico e nel morale, ha per questo omaccione una fraterna affezione. Ha cercato di guidarlo nella sua vita di scapolo ed i suoi consigli sono stati sempre accolti da Pasquale senza solle-

vare eccezioni, talvolta sollecitati.

Rosa, la moglie di Corrado, prima che nascessero i figlioli veniva ogni giorno a portargli il desinare; così poteva stare con lui finché non rientrava al lavoro.

Anche Pasquale la ricordava la Rosa, quella bella e prosperosa popolana, sempre sorridente che infondeva gaiezza al solo vederla. Si estasiava a guardarla, mai però un pensiero men che onesto sfiorò la sua mente. Godeva della gioia di quei suoi amici che non gli lesinavano mai una affettuosa parola.

Ma venne un giorno terribile per Corrado.

L'ultimo figliolo che doveva nascere e si sarebbe chiamato Michelino — così avevano già deciso — morì prima di venire al mondo e si portò al cimitero anche la Rosa. Che strazio poveretti!

Corrado rimase con tre figlioli e la Marietta, che aveva appena 14 anni, a far da mamma ai fratellini più piccoli. In quel triste periodo la bontà d'animo di Pasquale si rivelò appieno.

Si faceva in quattro per essere utile a quella povera famiglia così duramente colpita.

Il secchio dell'acqua era troppo pesante per quella povera bimba e lui — mentre Corrado si dava da fare per preparare la cena — faceva tre o quattro viaggi alla fonte...

— Ieri — disse una mattina Pasquale — ho visto Gigino, il mi' nipote dell'Ardenza, e m'ha detto di andare a passare il Natale da loro: te che ne dici? —

— Vai, che diamine — rispose pronto Corrado — o che vorresti fa' il Natale solo come un cane? Sai, ora anch'io sono un ospite in casa del mi' genero, se no t'avrei detto di venire da me... —

— Toh, ci mancherebbe... forse mi deciderò e andrò all'Ardenza, certo non potrò andare a mani vuote... —

— Ma lo sanno che con la pensione non puoi fare i salti mortali — disse Corrado — ma con poco fai la tu' bella figura. Senti: prima d'andare passi dal vnaio e pigli un bel fiasco di quello bono, compri un po' di caramelle a' bimbi e sta' tran-

quillo. Del resto se l'ha invitato è segno che gli fa piacere, no? —

— Forse hai ragione — bofonchiò Pasquale con la sua vociaccia. * * *

E' passato il Natale da qualche giorno e Corrado approfitta della bella giornata per fare la solita capatina in Piazza Mazzini.

Pasquale non c'è. E' da prima di Natale che non lo vede... Che sia sempre da Gigino all'Ardenza?

Passa anche Beppe, si ferma un attimo e Corrado gli domanda subito se ha visto Pasquale, ma Beppe risponde che no e poi, con la scusa che deve ancora comprarsi da fumare, se ne va. Nemmeno l'indomani Pasquale è al solito posto e a Corrado sorge il sospetto che sia malato.

Ed è la domanda che rivolge a Beppe.

Beppe si siede; stamani c'è tempo, ma per rispondere non sa come cominciare...

— Sa, Corrado, all'Ardenza Pasquale non ci andò per Natale e il su' nipote verso sera andò a casa a cercarlo... bussò due o tre volte ma nessuno rispose... allora dette una spallata all'uscio... — e, così dicendo, Beppe tacque un momento, forse gli tremava la voce...

— Allora? — sollecitò Corrado.

— Pasquale — riprese Beppe con un filo di voce — era sdraiato sul letto, di traverso, col vestito bono addosso, ma era morto. Sul comò c'era un fiasco di vino di Chianti e du' sacchetti di 'aramelle... Queste ultime parole gli uscirono come un soffio.

Sollevò lo sguardo verso Corrado e vide il suo maestro col viso contratto.

Allora, per interrompere quel silenzio penoso, continuò:

— L'han portato via il giorno di Santo Stefano, c'era poca gente, poveretto, cosa vole era mezza festa... —

Poi si alzò e disse: — Bisogna che vada, è tardi — e, battendo affettuosamente una mano sulla spalla di quel povero vecchio: — Arrivederci Corrado, si faccia coraggio. — E non sapendo cosa dire di più se ne andò.

Corrado rimase ancora qualche tempo in silenzio, con un nodo alla gola... chiuse gli occhi e qualcosa di caldo gli scese giù per le guance... Li riaprì e vide sul risvolto della giacca una grossa lacrima che, al riflesso del primo sole di quel mattino decembrino, sembrava una grossa perla.

Ma come era possibile, si disse, nemmeno per la Rosa era riuscito a versare una lacrima, pur rimanendo impietrito dal dolore ed ora per quel vecchio... Ebbe vergogna di sé stesso e con gesto quasi rabbioso fece scomparire, col dorso della mano, quel segno della sua debolezza.

Poi volle andarsene. Forse l'aria era troppo fredda. Un brivido gli corse giù per la schiena, si rialzò il bavero della giacca e volse lo sguardo verso quel posto vuoto accanto a lui.

Si alzò e lentamente si avviò. Fece pochi passi e si volse ancora verso quella panchina vuota.

Una profonda malinconia era segnata sul suo volto. A primavera avrebbe avuto il coraggio di sedervi ancora?

Emilio Mattei
(disegnatore LIV/STU)

CINESELEZIONE

“Guerra e pace..”

Questo è il film del giorno, col quale si è voluto ripetere il successo mondiale di « Via col vento » producendo un « colosso » che dura in proiezione ben tre ore e mezza, che è costato due miliardi e mezzo, che ha interpreti di sicuro richiamo come Audrey Hepburn, Henry Fonda e Mel Ferrer.

Indubbiamente il successo di pubblico e di cassetta non mancherà, e i soldi spesi rientreranno con largo margine e gran soddisfazione per tutti quanti, forse compreso il pubblico. Perché, in fondo, tra la durata, le scene di massa in « scope » e colore, i costumi, la recitazione e l'appassionata umanità delle vicende (Tolstoj è una tale fonte che, per quanto maltrattata e ridotta, qualcosa resta sempre!) ne resta per tutti i gusti.

Se il compito affidato al regista era quello di fare un film che avesse tali requisiti, King Vidor, con la sua ben nota esperienza, è riuscito nell'intento.

Se invece l'ambizione (e già era ambizioso rievocare Tolstoj) era quella di fare un'opera valida e degna di figurare nella storia del cinema, allora il discorso cambia.

Nè vale parlare delle difficoltà di « tradurre » in linguaggio cinematografico un testo letterario, e di racchiuderlo in poche ore. (Griffith, Olivier, Visconti, Manckievitz insegnano). Basta pensare che, con tanta roba che resta fuori, il

regista ha trovato modo di aggiungerci un patetico cagnolino che non c'entra niente.

Intanto, già è indicativa la decisione di centrare il racconto sulla figura di Nataascia Rostov, ridotta comunque nel film a proporzioni da « edizioni Salami », col risultato di porre l'accento sulle vicende sentimentali e galanti, di spingere ai margini due colossali figure come quella di Pietro Bezukoff e di Andreea Bolkonski.

Che cosa resta, infatti, della tragedia interiore di Pietro Bezukoff, alla ricerca delle ragioni delle cose e delle qualità dell'essere, e dell'imperativo della coscienza?

Che cosa del principe Andreea che insegue per tutta la vita un obbligatorio obiettivo di gloria per accorgersi, alla fine, che non valeva la pena?

Che cosa dell'acre pittura della società di Pietroburgo, che « rovina la Russia » e cospira contro Kutusov? Che cosa della immane tragedia del popolo russo, e dei soldati francesi portati al macello?

Il film si limita a cogliere gli aspetti più esteriori e spettacolari della vicenda (se la battaglia di Austerlitz è girata almeno con gusto, quella di Borodino sa troppo di « arrivano i nostri ») e finisce per diventare spettacolo fine a sé stesso, cioè quanto di meno tolstoiano si potesse realizzare.

IL PORTOGHESE

ATTO DI ONESTÀ

Il sig. Palamede Tonelli, addetto alla mensa aziendale del Cantiere di Muggiano, rinvenuto nello stabilimento un portafogli contenente 13.300 lire, si affrettava e consegnarlo all'Ufficio di Vigilanza perchè lo restituisse al proprietario.

Segnaliamo a tutti, con vivo compiacimento, l'onestà del sig. Tonelli.

DIPLOMA

Il disegnatore Sergio Carmignani del Cantiere di Muggiano ha recentemente conseguito, presso l'Istituto Nautico San Giorgio di Genova, il diploma di costruttore navale.

Al neo diplomato le più vive congratulazioni de « l'Ansaldo ».



Franca Irrera impiegata della DIG, vincitrice del 1° premio del 2° concorso « antinfortunistico » (un fucile automatico « Breda »)

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

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

PORTICI XX SETTEMBRE, 172 r.

TUTTE le NOVITÀ di STAGIONE

SCONTO PRESENTANDO IL TAGLIANDO DI QUESTO AVVISO 10%.

Ansaldini alle Olimpiadi

È all'anno 776 avanti Cristo che si fa risalire l'inizio dei giochi olimpici. Ed è da quella data che il sogno di tutti gli atleti è quello di partecipare alle Olimpiadi, di poter coronare la carriera dell'alloro più ambito.

Olimpiadi, oggi: potervi partecipare significa essere i migliori della specialità in una nazione, significa difendere i patrii colori, significa la gloria.

Abbiamo già parlato su queste colonne di Mario Capiro, dello stabilimento Meccanico di Sampierdarena, quando, lo scorso anno, vinse a Santander il campionato mondiale di vela per la classe « snipe ».

Capiro è nato a Nervi il 3 agosto del 1924. Entrato giovanissimo all'Ansaldo, divenne uno dei migliori torneri dello stabilimento sampierdarenese. Alto un metro e settantacinque, è il vero tipo dell'atleta. Nero « come il carbone », ha i capelli, più che ondulati, ricci; è molto espansivo e modesto, ha una graziosa bambina di otto anni. Cominciò la sua carriera di sportivo come ciclista (e fallì subito).

Questi i suoi principali dati biografici. Ma va aggiunto che — ciclismo a parte — fin da piccolo aveva la passione per la vela. Gli amici ricordano volentieri una giovanile simpatica « ragazzata » di Mario: lo accusano, cioè, di essersi costruito uno scafo utilizzando una cassetta di liquori e di aver adattato come vela un lenzuolo, sottratto alla madre!

Doveva, quindi, ben « averla nel sangue » la vela; e, infatti, oltre al campionato di Santander, ha vinto il campionato italiano F.D., quello beccaccini e quello derivate serie « U » nel 1956; già nel 1952 andò ad

Helsinki come riserva (perché troppo giovane); e, qualche giorno fa, si è piazzato al quarto posto alle Olimpiadi di Melbourne, al timone di una vela serie Saphie.

È stata la prima volta che l'Italia si è presentata alle Olimpiadi per quella serie. Capiro (con Massino) ha tenuto una condotta di gara più che regolare, piazzandosi, nelle sette prove, sempre nelle primissime posizioni.

Per mettere nel giusto risalto il risultato, si pensi che erano quindici le nazioni partecipanti e che i primi tre posti sono stati conquistati da concorrenti specializzati: nell'ordine, i neozelandesi, gli australiani, gli inglesi.

L'Ansaldo, sia pur in via meno diretta, ha tratto da Melbourne un'altra soddisfazione, dovuta a Manlio Di Rosa che, a quarant'anni, ha vinto le Olimpiadi di fioretto con la squadra azzurra.

Di Rosa nacque a Livorno e frequentò l'Istituto Commerciale; ma, prima di iscriversi, aveva già salito la pedana fioretistica; a nove anni!

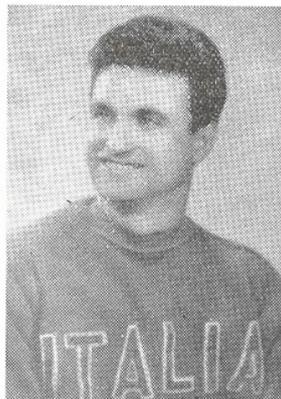
Solo tre anni dopo disputava la prima gara in campo nazionale; a 17 anni esordiva in campo internazionale con la squadra giovanile.

Poi le vittorie si sono susseguite, di pari passo col perfezionarsi della sua tecnica. Ancor oggi, afferma con soddisfazione il suo antico maestro, gli anni per lui non contano. Ha una agilità formidabile, una tecnica perfetta e — soprattutto — una dinamica oggi ineguagliata.

Lisbona, Il Cairo, Bruxelles, Lussemburgo: tante fulgide tappe. 1936, Berlino: vittoria alle Olimpiadi; 1951: Stoccolma lo laurea campione del

mondo nella specialità « individuale ». 1956, Melbourne: bis, ancora più bello, di Berlino.

Di Rosa oggi abita di fronte al Cantiere Orlando, con la moglie ed un figlio. Ancora oggi ricorda con grande simpatia i suoi colleghi di ufficio



Mario Capiro

(del PRO del Meccanico, dove è stato nel biennio 1939-40) e specie il capo, dottor Castello.

Dimenticherà molto difficilmente questa Olimpiade, forse l'ultima per lui, che resterà come quella degli incontri « tirati » fino all'ultimo colpo.

Di Rosa ha, dunque, al suo attivo sette campionati mondiali a squadre, due olimpionici ed uno individuale. E non ha detto ancora l'ultima parola: contando sulla sua forma e sulla classe, intende chiudere in bellezza la sua carriera ai prossimi campionati mondiali individuali di Filadelfia. Con ogni augurio da parte dei suoi ex-colleghi.

emlos

DOPOLAVORO

LIBRI SCOLASTICI SEZIONE BOCCE a pagamento rateale

Anche quest'anno il Dopolavoro Interaziendale « Ansaldo e Consociate » ha effettuato, per i propri iscritti, la distribuzione dei libri scolastici a pagamento rateale, con il beneficio di uno sconto del 15% sul prezzo di copertina. Complessivamente sono stati distribuiti 9.489 volumi, per un importo complessivo di 8.956.000 lire, così suddivisi:

STABILIMENTI	Operai	Impieg.	Totale
Direzione Generale	79	450	529
Meccanico	1.358	816	2.174
Cantiere di Sestri	1.680	755	2.435
Fonderia	148	100	248
C. M. I.	552	417	969
Cantiere di Muggiano	—	25	25
Servizi Ausiliari	66	63	129
Dirigenti	—	—	24
Ansaldo-S.Giorgio(Sestri)	419	280	699
Ansaldo-S.Giorgio(Campi)	452	303	755
Ansaldo-Coke	12	66	78
Delta	227	262	489
Fossati	216	312	528
O. A. R. N.	312	68	380
Ossinirica	—	27	27
Totale Generale	5.521	3.968	9.489

LA GARA NATALIZIA

Il Consiglio della Sezione organizza per domenica 23 dicembre la tradizionale « Gara natalizia » alle bocce, dotandola di ricchi premi gastronomici per tutti i partecipanti.

La gara, libera a tutti i dipendenti dell'Ansaldo, si svolgerà a terne, con forma-

Il Dopolavoro Ansaldo augura a tutti i dipendenti dell'Ansaldo ed ai loro famigliari buon Natale e felice anno nuovo.

zione a sorteggio. Le iscrizioni si ricevono presso la Sede della Sezione (Bocciodromo di Villa Maria a Genova Sestri) fino alle ore 21 di sabato 22 corr. La gara avrà inizio alle ore 8,30 precise.

LIVRES FRANÇAIS - ENGLISH BOOKS DEUTSCHE BÜCHER - LIBROS ESPAÑOLES GUIDE E CARTE TURISTICHE

GRAMMATICHE DI TUTTE LE LINGUE TESTI SCOLASTICI E UNIVERSITARI OPERE SCIENTIFICHE E TECNICHE

LIBRERIA ATHENA

EDIZIONI D'ARTE E RIVISTE LETTERATURA PER L'INFANZIA ROMANZI E LIBRI DI OGNI GENERE

Via P. E. Bensa, 32 rosso (già Via della Nunziata) Telef. 22.665 - GENOVA

ARTICOLI PER FUMATORI E ARTICOLI DA REGALO GALLERIA MAZZINI, 31 R.

BOCCHINO SALUBRE SPRINT

Savinelli

SCONTO 10% presentando questo tagliando

MINUTERIE ELEGANTI

VIA XX SETTEMBRE, 153 R.



Manlio Di Rosa

Per i profughi ungheresi

Pubblichiamo un primo elenco di dipendenti che hanno aderito al nostro appello per una sottoscrizione a favore dei profughi ungheresi:

Francesca Lamberti L. 1000 - Giuseppina Veglio 500 - N. N. 500 - Anna Molle 200 - Fidenza Besagni 500 - Concetta Serpe 1000 - Bruna Storace 500 - Teresa Traverso 500 - Luciana Mori 500 - Carlo Vallarino 500 - Tama Belloni 500 - Licia Ruffi 500 - Ottorino Lanza 500 - Nicolò Sciacaluga 1.000 - C. Aletti 500 - dr. Teresio Zunino 500 - Walter Scatassi 1000 - Aldina Mari 500 - Francisca Bocca 200 - Fulvia Paschetta 200 - Tullio Bonadeo 1000 - N. N. 500 - Luigi e Mariella Vecchetto 1000 - Bruna Cavicchini 500 - Angela Laviosa 200 - Maddalena Pesce 300 - rag. Ottavio Ottonello 1000 - Carla Bruzzone 200 - Franca Irrera 200 - rag. Andrea Ferrari 500 - avv. Amedeo Castellani 1000 - Michele Briata 500.

Con il contributo de « l'Ansaldo » e dei lettori che ci avevano inviato la loro offerta prima del nostro invito, la somma già sottoscritta è di lire 68.200.

La sottoscrizione continua presso i corrispondenti di Stabilimento.

SORDITA'

VINTA con **ACOUSTICON** APPARECCHI INVISIBILI E OCCHIALI ACUSTICI

SCONTO 10% Presentando questo Buono

ACOUSTICON VIA XX SETTEMBRE, 14-9 Tel. 51883 - GENOVA

Importazione diretta pietre preziose

Brillanti Rubini

gioielleria

storace

VIA OREFICI 43 TEL. 23980 GENOVA

Smeraldi Perle

Modelli esclusivi

Gioielli antichi e moderni

"L'ANSALDINO" RISPONDE

AUGURIO

Sestri, dicembre 1956

Alla Redazione de «L'Ansaldo»

Ho ricevuto il numero del vostro giornale che vi avevo richiesto. Ve ne ringrazio molto; e nel ringraziarvi vorrei pregarvi, in occasione del prossimo Natale, di voler pubblicare due righe di saluto e di augurio che vorrei giungessero a tutti i lavoratori Ansaldo.

Buon Natale!

Questo è l'augurio che di bocca in bocca ci si scambia reciprocamente in questi giorni. E' come una parola d'ordine; ma è più semplicemente un richiamo alla bontà e alla fraterna comprensione. Desidero che anche il mio augurio giunga al vostro cuore; e perché questo avvenga affido le mie parole al vostro giornale. Anch'io ero con voi prima, e so, per provata esperienza, quanta gioia può donare il lavoro. Amatelo e conservatelo con cura. Dio non voglia che dobbiate perderlo, prima del meritato riposo.

Buon Natale a voi tutti, amici e compagni di lavoro. Buon Natale anche alle vostre famiglie, e a tutti coloro che nel lavoro trovano una ragione di vita e di immanicabile progresso sociale.

Il vostro ex-compagno di lavoro RAFFAELE SACERDOTE, grande invalido civile di guerra.

★

Windsor (Canada) dic. 1956

Caro direttore,

mi permetta ancora di giungere con una mia corrispondenza d'oltreoceano ai cari Ansaldo tutti. Questa volta vorrei tralasciare ciò che è

tecnica o problema sociale e parlare soltanto del mio sincero affetto e ricordo. Siamo vicini alle solennità di Natale e di Capodanno, feste tradizionali che specialmente per noi genovesi hanno un carattere molto sentimentale e tipicamente casalingo. Ricordo quando nel fragore delle macchine, attraverso le navate della MAGR del Meccanico, nei giorni vicini al Natale sembrava che l'odore del grasso minerale o degli ingredienti industriali di consumo, fosse sostituito da un profumo familiare di pandolce!... I brevi intervalli di un incontro fortuito allo sportello di un magazzino o all'affilatura di un utensile, lo scambio di una parola con un compagno vicino, tutto aveva un riferimento alle prossime solennità. Ci si preparava insomma alla sagra universale della felicità dei bimbi e dei grandi! Ci si preparava e le promesse più belle e più care venivano legate con fili d'oro e di grandi affetti. Ancora quest'anno, lontano da Genova, mi piace ricordare, e ci tengo a inviare queste brevi note affinché tutti, dirigenti, ingegneri, tecnici e compagni di lavoro, rechino alle proprie famiglie un augurio di più, un modesto augurio, semplice ma grande, di un ansaldino in Canada.

Questo quindicinale che ha fatto e fa passi da gigante nell'organizzazione culturale e ricreativa del complesso Ansaldo, trascriverà con piacere questo augurio e questo complimento. Come nella crociera della «Colombo» seppe unire nella gioia familiare migliaia di ansaldini, così oggi quella allegria entri in tutte le case e porti felicità sia nelle solennità di Natale e Capodanno che nella serenità dell'esistenza stessa.

A Lei, egregio direttore, ed ai suoi collaboratori tutti infiniti auguri di ogni bene.

ALFREDO MORANDO

A questi due Ansaldo che — pur lontani da tanto tempo, ormai, dal loro antico posto di lavoro — conservano un così tenace e affettuoso ricordo della loro azienda e dei loro vecchi compagni, rispondiamo con una sola, commossa parola: grazie!

Grazie di cuore, a nome di tutti gli Ansaldo. E buon Natale a voi e ai vostri cari!

Premi di produzione al Cantiere

Caro Ansaldo,

ti sembra giusto che mentre il ritmo produttivo del nostro Cantiere aumenta, le percentuali calcolate per il premio di produzione impiegati diminuiscano costantemente come puoi tu stesso rilevare dal seguente dettaglio:

3.0 trimestre 1955: 8,50%;
4.0 trimestre 1955: 7,13%;
1.0 trimestre 1956: 6,12%;
2.0 trimestre 1956: 5,88%;
3.0 trimestre 1956: 5,20%.

Come si spiega inoltre che questa precaria situazione del premio di produzione degli impiegati si verifica solo al CAN e non presso altri Confratelli, DIG compresa? Dobbiamo forse dubitare sull'equità del criterio adottato nei riguardi del Can?

Nell'attesa di un tuo chiarimento sull'argomento cordialmente ti salutiamo ringraziandoti anticipatamente.

Seguono le firme

La questione è stata risolta (e speriamo con soddisfazione

di tutti) proprio in questi giorni. Pubblichiamo in altra pagina del giornale il testo dell'accordo sindacale relativo ai premi di produzione al Cantiere.

Gli scatti biennali degli impiegati anziani

Caro Ansaldo,

siamo un gruppo di impiegati anziani e desideriamo richiamare l'attenzione della Direzione Generale in merito alla questione appresso specificata.

Col 1.0 gennaio 1957, per gli impiegati che hanno venti anni e oltre di anzianità e la cui data di appartenenza alla rispettiva categoria è anteriore al 1947, viene a maturare il decimo e ultimo scatto biennale (5% dello stipendio base). Quindi, col raggiungimento di tale traguardo la quota relativa agli scatti di anzianità dovrebbe logicamente raggiungere il 50% dello stipendio base.

Mentre tale condizione verrà a verificarsi in seguito per i colleghi più giovani, per noi anziani purtroppo la massima

quota relativa agli scatti biennali raggiungerà col 1.0 gennaio 1957 solo il 40,5% dello stipendio base attuale, dato che buona parte di detti scatti ci vengono conteggiati sul vecchio minimo di stipendio.

Col passare degli anni si verificherà quindi una sensibile sperequazione (9,5% dello stipendio base) a danno degli impiegati anziani relativamente agli scatti biennali.

Riteniamo che tale problema meriti di essere preso in esame e di essere equamente risolto dalla nostra Direzione Generale, poichè sarebbe assurdo che la nostra maggiore anzianità di diligente servizio alle dipendenze della Società, normalmente considerata come un punto di merito, venisse a trasformarsi in uno svantaggio economico rispetto ai colleghi più giovani.

UN GRUPPO DI IMPIEGATI ANZIANI DEL MECCANICO (seguono 47 firme)

La questione posta dagli impiegati anziani del Meccanico è già stata sollevata presso gli organi competenti dalla C.I.S.L. (Confederazione Italiana Sindacati Lavoratori) e dalla U.I.L. (Unione Italiana del Lavoro) ed è attualmente in corso di studio.

Non appena verremo a conoscenza di elementi precisi non mancheremo di informarvene gli interessati.

F.HI GRADINO
FABBRICA
OREFICERIA - GIOIELLERIA
ARGENTERIA - OROLOGI
GENOVA - PIAZZA VICINE, 6-3 - TEL. 22.273

In ogni casa non manchi la

MANNITE

DUFOUR

LA RUOTA DEL TEMPO

Sono nati

29 settembre: LUIGI, figlio di Alessandro Marcenaro (Mec) e di Giulia Puppo - 5 ottobre: MAILA, figlia di Vittorio Puccini (Liv) e di Maria Soncini - 8 ottobre: ANTONELLA, figlia di Giorgio Pitto (Liv) e di Miranda Campigli - 15 ottobre: LORENZO, figlio dell'ing. Ettore Gabetta (Dig) e di Emma Drago - 20 ottobre: LIVIO, figlio di Luigi Basso (Mec) e di Maria Sarda della - GIOVANNA, figlia dell'ing. Francesco Casaretto (Dig) e di Angelica Rossi - 21 ottobre: VINCENZO, figlio di Pasquale Surace e di Margherita Zoccheddu (Dig) - 3 novembre: ANTONIO, figlio di Vayro Maestri (Can) e di Ippolita De Cillis - 5 novembre: PIERA MARIA, figlia di Carmine Cerqueti (Dig) e di Teresa Boccaccio - 8 novembre: MAURO, figlio di Pietro Bernardi (Liv) e di Mara Albano - MARINA, figlia di Mario Ferrari (Mec) e di Margherita Costagnolo - 9 novembre: FULVIO, figlio di Mario Serra (Mec) e di Anna Maria Braggagnolo - MAURO, figlio di Giuseppe Nicorelli (Mec) e di Idelma Cepollina - 10 novembre: CLAUDIO, figlio di Gino Stefani (Mec) e di Caterina Campanele - 11 novembre: VLADIMIRO, figlio di Alber-

to Lemmi (Liv) e di Anna Gioli - CORRADO, figlio dell'ing. Francesco Garbuglia (Dig) e di Lilliana Bosoni - 16 novembre: LOREDANA, figlia di Tommaso Greco (Can) e di Concetta Morino - ANNA-MARIA, figlia di Giovanni Fiorot (Can) e di Eugenia Fogliano - 17 novembre: LUISA, figlia di Sincero Bassi (Cmi) e di Ilda Bolzoni - 25 novembre: GIORGINA, figlia di Giuseppe Visconti (Liv) e di Teresa Musso.

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

Si sono sposati

6 ottobre: Enrico BIONDI (Liv) con Sara Nannipieri - 20 ottobre: Giuseppe RIXI (Fon) con Lazzara Pizzimbone - 21 ottobre: Giovanni PINTORE (Liv) con Mirella Tarami - 27 ottobre: Francesco FRISONE (Mec) con Francesca Cama - 28 ottobre: Giuseppe DE PALO (Mec) con Lucia Vadala - Luciano BARTOLOZZI (Liv) con Bianca Pieracci - 31 ottobre: Giacomo DE BERNARDO (Liv) con Lina Carrara - 7 novembre: Guido BISIO (Mec) con Anna Schiazza - 15 novembre: Elsa DEL BO (Dig) con Silvio Di Fraia - 17 novembre: Bruno MORTARA (Can) con

ANSALDINI IN SEDICESIMO



Anna Maria, figlia di Luigi Turolla del CAN

PREMIO "ALMANACCO"

Nei prossimi giorni verrà estratto, presso la nostra Redazione, il premio di dicembre abbinato ad un numero dell'«Almanacco 1956», consistente in un libro rilegato su «L'uomo e la tecnica». Nel prossimo numero pubblicheremo il risultato del sorteggio.

Maria Tirce Garibbo - 18 novembre: Rosolino GIORDO (Mec) con Miriana Barabino - 20 novembre: Vinicio DIO-MEDI (Mec) con Ines Cambi - 25 novembre: Pietro NIEDDU (Can) con Gina Boratto - Sergio CAMPAGNOLI (Can) con Maria Rosa Guastavino.

Agli sposi i nostri vivissimi auguri.

BERTORELLO RADIO

Televisione
Lampadari - Elettrodomestici
SAMPIERDARENA

Telefono 42.431

VENDITA A RATE
SPECIALI FACILITAZIONI AI DIPENDENTI DELL'ANSALDO

CALDERONI

Riproduzione disegni - Fotocopie

Tavoli per Disegno - Tecnografi Resta
Compassi - Regoli Calcolatori - Colori
Carte Trasparenti - Geodesia

GE-SAMPIERDARENA

GENOVA

VIA A. CANTORE, 245 R. PIAZZA DE FERRARI, 4-43
TELEFONO 41.182 TELEFONO 22.991

H O T E C H

HÖHERES TECHNISCHES INSTITUT

Hauserstrasse, 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

CARTOLERIA

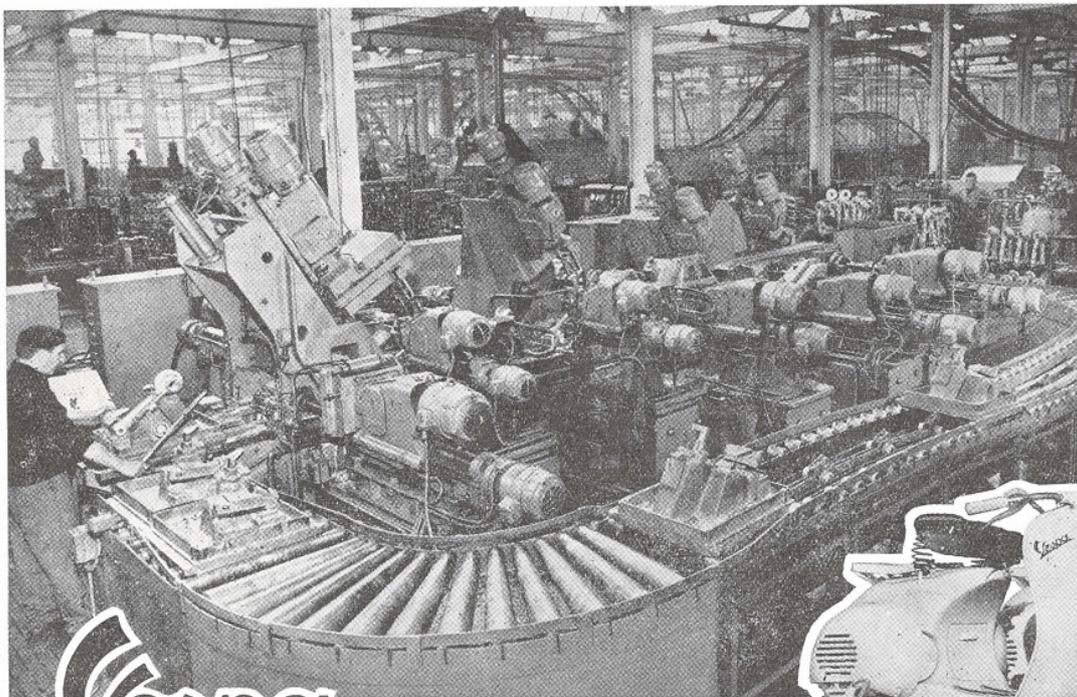
ALESSANDRO BARISONE

FONDATA NEL 1878

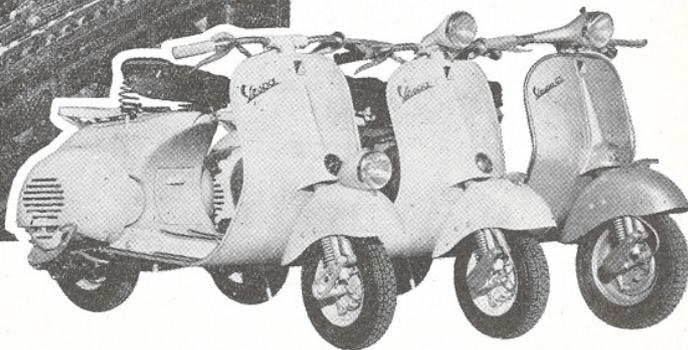
Piazza Soziglia 86-88 - GENOVA - Telef. 23.125

Forniture per Ufficio
e Scolastiche

Articoli per regalo



Vespa



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

CASSETTA DELLE IDEE

Un altro importante risultato al Meccanico

Una proposta premiata con 100.000 lire

Due anni fa fu presentata alla «Cassetta delle idee» una proposta che suggeriva di ridurre il numero dei bulloni calibrati da impiegarsi nella operazione di taratura degli alberi intermedi.

La modifica fu oggetto di prove nell'Officina MOTU e successivamente fu attuata; ai proponenti fu assegnato un premio di 20.000 lire.

I vantaggi conseguiti in un anno con l'applicazione della proposta sono stati ora messi nel loro esatto rilievo da uno studio consuntivo, e pertanto ai proponenti è stato assegnato un premio supplementare di lire 100.000.

Un ulteriore premio di lire 18.000 è stato assegnato alla proposta n. 13656 presentata l'anno scorso.

Il proponente suggeriva la costruzione di un attrezzo per la lavorazione di smicatura dei collettori dei motori elettrici e l'UTO si incaricava di disegnarlo.

Successivamente, poiché l'attrezzo risponde bene allo scopo, ne veniva decisa la costruzione in sostituzione di quello già esistente, con conseguente riconoscimento del pieno valore della proposta.

PROPOSTA N. 20652.

Commessa 36023 - Disegno 090233 - Pos. 1 - Motore Maybach MD. 430/B - Ingranaggio intermedio (bolla 73695).

Propone che sia eliminata dal ciclo di lavorazione l'operazione 5/11.

Risposta.

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

PROPOSTA N. 19141.

Propone che le maschere antipolvere prelevate al MAG Benetollo, siano complete di custodia simile a quella degli occhiali per mole « Protector ». Si avrà un vantaggio dal punto di vista igienico e le maschere dureranno di più.

Risposta.

La DAT sta esaminando la possibilità di acquistare le maschere colla relativa custodia.

PROPOSTA N. 19956.

Propone che siano costruite almeno altre due serie di calibri per controllo profondità canali e camere di casse turbine rotori.

Quando la lavorazione è in corso, gli stessi calibri servono in diverse navate della grande torneria ed anche al MAME.

Risposta.

La proposta è accettata. La DAT provvederà a far costruire altre due serie di calibri.

PROPOSTA N. 20359.

Al rep. MAGR (3.a navata) esistono due torni « Ceruti » che sul retro portano un volano che gira molto velocemente. Propone che esso ven-

ga protetto da una custodia prima che succeda qualche disgrazia.

Risposta.

Il riparo proposto era già programmato dalla MAN ed è stato esteso ad altri due torni Ceruti.

PROPOSTA N. 18958.

Nella collettrice CALD, scorrimento alto lato mare, due grandi interruttori a coltello sono privi di protezioni. Invita a costruire per essi una cassetta in legno per difesa.

Risposta.

I separatori di linea citati dal proponente non dovrebbero provocare nulla di anormale; ad ogni modo sarà provveduto alla sistemazione di una protezione in legno.

PROPOSTA N. 19678.

Perno di collegamento Mot. 67 LB Doxford C. 35546, B. 63665 dis. 78350/13.

Propone che l'operazione 5/6, anziché su stozzatrice venga eseguita su fresatrice. Si risparmierà tempo ed il lavoro risulterà più accurato. Infatti, dopo l'esecuzione dei fori al trapano, la fresa trova già lo svuotamento necessario per procedere rapidamente.

Risposta.

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

PROPOSTA N. 20529.

Propone che siano esaminati i giramaschi a « T » costruiti per l'officina MOME, perché sono troppo grossi e poco pratici. Occorre ridurre molto i tubi perché sono troppo pesanti. Disegno UTO 310/19/18/16/15/13.

Risposta.

Si conviene con il proponente che il dimensionamento dei giramaschi in oggetto deve essere migliorato. UTO modificherà opportunamente la tabella UTO 310.

PROPOSTA N. 20881.

Motore Maybach - Vite di regolazione per dispositivo di iniezione - Dis. 090359 - Pos. 6 - Comm. 36023 - Bolla 59737 - Op. 1/10.

Per controllare lo sferico diam. 13 è stata costruita una sagoma con matricola 50129 - 1/2. Essa non tiene conto dei 2 mm. di s. m. esistenti sul rasamento; di conseguenza risulta inutilizzabile. Propone che ne sia costruita un'altra tenendo conto del s. m. esistente sul rasamento.

Risposta.

La sagoma indicata sarà modificata per eliminare l'inconveniente segnalato dal proponente.

PROPOSTA N. 20889.

Propone che sia eliminata l'operazione 2/2 di lamatura, perché i piani per sede dadi sono già torniti con l'operazio-

ne 1/2; quindi la lamatura è inutile.

Mot. Q. 215/4 - Flangia - Mat. G. 18 gf. (dis. 20504 pos. B - Comm. 74440 - Bolla 80775).

Risposta.

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

PROPOSTA N. 20485.

Ponte per staffe di smontaggio per apparecchio - Dis. 244006 n. 20 pezzi - Particolari dis. 520007-520008.

Il proponente ha costruito e sperimentato uno stampo per saldare il pezzo allo scopo di impedire svergolamenti; col l'impiego di tale attrezzo si risparmiano 20 minuti per pezzo.

Risposta.

La proposta è accettata. L'attrezzo costruito dal proponente è stato assegnato il numero di disegno A. 34474.

PRO/TEMP provvederà a segnalare sul ciclo di lavorazione all'operazione di saldatura l'attrezzo citato, modificando nel contempo il tempo di lavorazione.

PROPOSTA N. 20546.

Propone una difesa agli ingranaggi della stozzatrice che si trova alla 4.a navata vicino al reparto Palette.

Risposta.

Al più presto sarà sistemata la difesa proposta.

PROPOSTA N. 19730.

Propone che venga eliminata l'operazione 3/15 dal ciclo di lavorazione Comm. 35998 - Dis. 478978-460757 pos. 582-582 e dis. 478978-492379 pos. 583-583.

Risposta.

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

M E M E N T O

Emilio CADENASSO

di anni 46, dipendente del CMI, deceduto il 24-11-1956. Era all'Ansaldo dal 1933. Lascia la moglie.

Giuseppe PIAZZI

di anni 59, dipendente del Meccanico, deceduto il 16-11-1956. Era all'Ansaldo dal 1942.

Settimio SANNA

di anni 46, dipendente del Meccanico, deceduto il 22-11-1956. Era all'Ansaldo dal 1946.

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

*
FOTOINCISIONI A. CERIALE
Via Lanfrancini, 43 - Genova

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

**PRESTITI mediante
cessione stipendio
concediamo ad impiegati**

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

LE BELLE FAMIGLIE

vestiranno anche quest'anno
elegantemente con poca
spesa le rinomate
ineguagliabili

Confezioni
BLEUMMER, S

dell'
**INDUSTRIA
CONFEZIONI**

VIA PRE' 48 R.

Sempre pronto per tutte età e in tutte le misure un vasto assortimento per
UOMO - SIGNORA - GIOVANETTI - BAMBINI

IMPERMEABILI - SOPRABITI - PALETOTS

Montgomery - Abiti - Giacche - Pantaloni - Giacche cuoio - Giubbetti motociclista
- Giacche a vento - Articoli per sportivi - Giacchettoni pesanti per portuali -
Articoli da lavoro confezionati con tessuti di qualità A **PREZZI ECONOMICI**

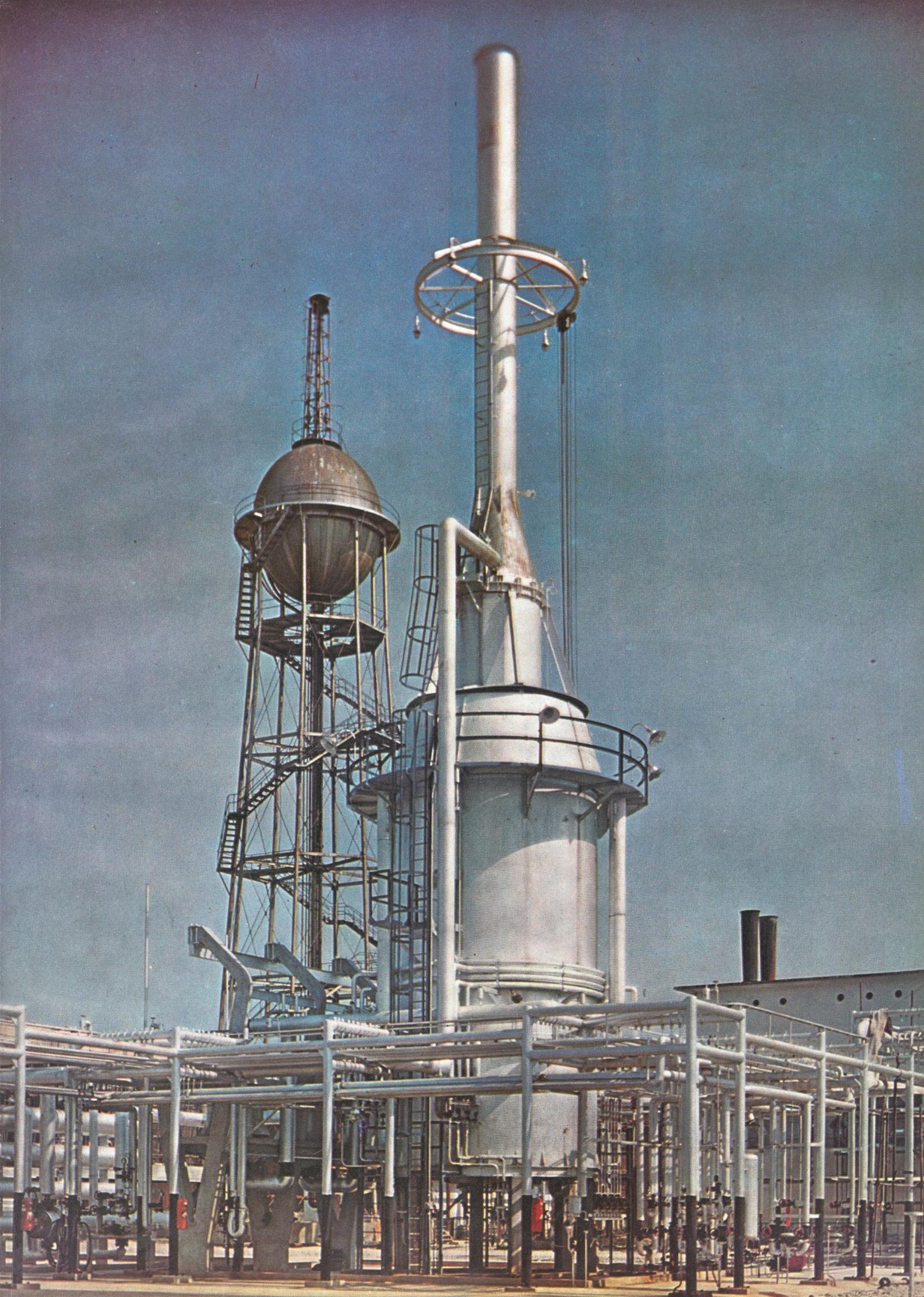
Reperto sartoria - Tessuti finissimi - Abili tagliatori - Maestranze specializzate

SI ACCETTANO IN PAGAMENTO TUTTI I BUONI RATEALI

INDUSTRIA CONFEZIONI

GENOVA
VIA PRE, 48 r.







L'ANSALDINO



La darsena del nostro Cantiere di Muggiano; sullo sfondo alcuni scali con nuove costruzioni