

L'ANSALDINO

ANNO IV - NUMERO 12

QUINDICIMALE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO S.A.

GENOVA, 1° LUGLIO 1957



L'imponente prua della torpediera «Agrigentum» di 12.000 T.O.W., varata a Seati il 28 giugno

È nata al Cantiere di Sestri

L'atto di nascita della nuova nave ammiraglia della nostra flotta mercantile, che tutti gli italiani attendono con impatienza, è finalmente avvenuto.

La prima stavolta prototipo della nuova unità sono state le opere del cantiere di Sestri... da sei giorni prima era cominciata la messa in opera: «Agip» - «Sella» del 23 giugno. La nave porterà il tragello di una grande tradizione marittima e il nome glorioso del grande capitano di Sestri: «Leonardo da Vinci».

Oltre a realizzare i compiti della più avanzata tecnica costruttiva mondiale e ad avere la maggiore unità della flotta italiana di linea, il «Leonardo da Vinci» avrà il maggior tonnellaggio della flotta nazionale, 30.000 tonnellate, e il maggior stabilimento «Denny Brown» quattro piani, perfezionato al massimo in base alle esperienze finora acquisite. «Sella» - «Leonardo da Vinci» costituirà un prototipo della nuova flotta mercantile italiana, una nave sarà costruita completa, con tutti i ponti. L'apparecchio

avrà anche una potenza massima di circa 6000 cavalli-motore che, con l'aumentato coefficiente di potenza del 10 per cento, consentirà di raggiungere velocità di crociera di oltre 20 nodi e di superare alla prova a motore anche la velocità contrattata di 18,5 nodi.

La «Leonardo da Vinci» è stata progettata tenendo in conto la possibilità di una avvenuta trasformazione per propulsione ad energia nucleare. Tutti gli impianti di bordo, da quelli per la radio-teleselezione e la trasmissione televisiva agli strumenti nautici, della centrale elettrica ai comandi, saranno ad innalzamento d'altura che avrà, come sulla «Cristoforo Colombo», impiego integrale, saranno i più potenti e precisi. La nave avrà due motori, di cui uno a «ciclo» e un apparecchio «Lorenz» per la immediata manutenzione del punto nave. La centrale elettrica principale e le due ausiliarie potranno produrre complessivamente circa 6000 kW, energia sufficiente ad alimentare una nave di 30.000 tonnellate. Per la prima volta in una nave di passeggeri italiana verrà installato un impianto di distillazione delle acque marine.

La nave sarà costruita in acciaio, con la più alta tecnologia di cantiere.

«Sella» - «Leonardo da Vinci» sarà equipata di 1.200 passeggeri, capace di quella della «Cristoforo Colombo», ma con più ampie sistemazioni, tra le quali una «cassa-torretta». La progettazione degli arredi e dei servizi affiora ed eredita i vertici di gran nome e spoglia alla nave l'imponente lusso dell'«Arcturion», «Arcturion» e «Arcturion». La classe turistica, che ha più raggiunto nella «Cristoforo Colombo» e sulla «Sella» - «Leonardo da Vinci», «Arcturion» e «Arcturion». Compilazione servizio tre a tre per il giorno dell'opera, la popolazione esperta e superata, le navi, di 1.000 tonnellate, una per ogni classe, più una riserva, nella prima, il secondo. Le due ausiliarie, di cui una una nuova classe della nave, saranno con capacità di 50 tonnellate. La nave verrà costruita nelle officine costruttive del «Bastogi» italiano, americano e inglese e

avrà requisiti estremamente superiori a quelli stabiliti dalla Convenzione internazionale di Londra del 1960.

Il varo della «Leonardo da Vinci» è previsto per il giugno del prossimo anno; la nave entrerà in linea, per il quarto trimestre del 1965. Nella più importante rete marittima del mondo la «Leonardo da Vinci» costituirà una «Cristoforo Colombo», la significativa testimonianza di una grande tradizione navale e insieme il simbolo più rappresentativo della avventura del grande italiano.

La cerimonia dell'impostazione, come abbiamo annunciato, ha avuto inizio alle 10.45 del 23 giugno scorso. Vi hanno assistito con un folto pubblico, numerose autorità civili e militari e personalità del mondo industriale e marittimo, tra cui il generale Carlo, Comandante del Porto di Genova, la rappresentanza del Governo, il Vice Prefetto di Genova, il Vice Sindaco, gli on. Basso, il Direttore Generale dell'I. R. I. e, come, il Presidente della «Finmare» di Genova e molti altri. Per la Società «Italia», armatrice della nave, sono intervenuti il Direttore Generale di Ali con il dr. An. e Ing.

Toscanelli e per l'Ansaldo di Portofino avv. Federico De Barbieri con il T. Presidente comm. Genova, l'Amministrazione Delegata Ing. Biondi, il Direttore Generale Ing. Lombardi, il T. Direttore Generale Ing. De Vito, il Direttore dell'«Arcturion» Navale e del Cantiere di Sestri Ing. Cristoforo ed altri dirigenti e tecnici. Inoltre dopo la benedizione impartita da S. E. il Cardinale Siri, Arcivescovo di Genova, il Presidente dell'Ansaldo ha ricordato come in questi anni fossero trascorsi da quando l'«Ansaldo» costruiva nel Cantiere di Sestri, e come verrà gli anni da Roma, per volontà del Governo e per iniziativa del presidente dell'I. R. I., alla presenza del responsabile dello studio di navigazione, il fine stipulato il contratto preliminare per la costruzione di una nuova grande unità, «la quell'occasione» egli ha detto «sentirei che avvenire sicuramente, accoppiamento e appropinquamento (sic) con il varo della nuova unità fosse più bello, fosse più rapidamente procedesse negli «Arcturion» e nel varo essere il porto rimase



la "Leonardo da Vinci"

lante del momento vuole. E infatti, molti mesi sono trascorsi, la nave ogni mese, non più bella, più potente, e più tosta di un anno: questi tocchi di stoffa nessuno li vorrebbe in una grandiosa costruzione e questa costruzione da questo cantiere scenderà in mare. Dopo aver accortosi agli inizi per la progettazione, egli ha concluso dicendo che « questa nave sarà pronta per il mondo la bandiera italiana, giacché, come la porta la "Cristoforo Colombo", che fanno essere la giustizia del momento la migliore costruzione navale del mondo. Alla "Leonardo da Vinci" per la Società armatrice e per il capo dell'Edilizia, segue bene il via ».

Infì il Presidente della «Finmare» dott. Francesco

Mancini, ha ricordato che tre navi sono state in questi giorni impostate dal gruppo «Finmare» per la linea atlantica in Livorno e a Trieste, e che la linea del Nord-America è ora la «Leonardo da Vinci» che è destinata, anche un po' prematuramente, per l'importazione delle derrate tropicali che in una costruzione normale si sviluppavano, ma per il mercato internazionale dimostra alle nostre navi e che la committenza alla Società e Italia e di conseguenza il momento per la Compagnia che svolge servizi navali in quel settore.

La «Leonardo da Vinci» sarà lunga 221 metri, larga 36,50 e avrà 22.420 tonnellate e 22.000 tonnellate.

D. J.

Varo della motonave "Hermosa" e impostazione di una unità gemella

L'ultima motonave da 22000 T.G.R. per l'armatore di navi, società che continua il suo rimbombante in mare, da un anno anzitutto: la «Hermosa» della Compagnia di na-

vigazione panamense «Panama», varata al Cantiere di Bastia domenica 22 giugno alle 8,30.

La «Hermosa», che porta il numero di costruzione 1598, era stata impostata il 4 luglio dello scorso anno. Rappresentazione in Bastia americana, costituita da un gruppo finanziario internazionale e panamense della «Comer Bank» e della «National» entrambe di Lugano, il sig. Wilhelm Kappeler, Presidente della «Comer Bank», il signor Vittorio Corvara, V. Presidente della «Panama» e Amministratore Delegato della «Comer Bank» ed altri. Era pure presente il Console del Panama a Lugano.

Modello della nave, che è stata battezzata da S. M. il Cardinale Siri, è stata la signora Laura Padellaro.

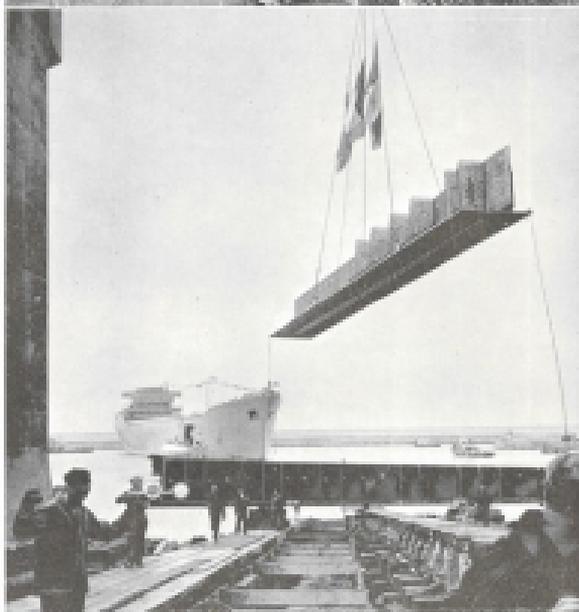
Il mattino del 22 giugno, alle 10,55 è stata impostata sulla scia navale libera dal la motonave «Hermosa», una unità gemella (costo. 2450), commissionata dalla «International Navigation Corporation» di Nuova York.

L'unità sarà adibita al trasporto merci alla rinfusa e sarà del tipo autostrada.

Sono le caratteristiche principali dell'unità: lunghezza fuori tutto, m. 220,80; larghezza fra le perpendicolari, m. 36,50; larghezza massima fra i costoli, m. 32,80; altezza al ponte di coperta, m. 12,20; portata lorda, tonn. 22.000; potenza dell'apparato motore, C. A. 5000 indicatori nodi 18,4.

Alla cerimonia hanno assistito: l'ing. Miani, amministratore della Società armatrice, il sig. De Biasi, rappresentante della società generale in Italia, il signor Enzo della S. P. Tattar Compagny, in visita al nostro Cantiere e rappresentanti del mondo che abitualmente per l'Armata panamense, il Direttore Generale, sig. Federico Lombardi e il Capo dell'Edilizia Navale e Direzione del Cantiere, ing. Costantini.

Infine: l'ingegner Padellaro, che ha varato l'ultima unità della «Leonardo da Vinci» il Card. Siri, con a fianco la madrina signora Laura Padellaro, signora F. Innocenti.



la rappresentanza del Viceré della Spagna, Mons. Bonifazio Vianini della Diocesi, dell'alto del palo, lo impartì la licenziosa alla scola e quindi l'ing. Palombara fu designato a dirigere le operazioni ed ebbe subito alle operazioni di varo « Togliere le tabelle laterali e i e successivamente le altre sino al n. 5 ».

Pochi colpi scottò. Pendice è

lo della sala da cui, una settimana prima, era scesa in mare la mattonata « Laminatore » - di 15.000 tonnellate.

Questi primi elementi metallici furono varati con l'autocisterna da 15.000 tonnellate che verrà costruita per conto della Società di Navigazione « Navale » di Palermo e sarà la prima di una serie di cinque unità dello stesso

Generose offerte di Società armatrici

Le Società armatrici della quattro navi sono in mare recentemente dagli ordini del capitano hanno messo a disposizione della Direzione dell'Arma il proprio cantiere di varo e lavoro delle mattonate, come che il cantiere Palombara avv. Palombara De Marini ha così deciso:

— L. 1.000.000 della « COMPAGNIA TRASPORTO PUGLIESE » di Palermo per il varo della autocisterna « Agrigento » al « Cantiere di costruzione » del Cantiere di Scauri (L. 1.000.000) e della Stabilimento Nazionale (L. 1.000.000).

— L. 100.000 della Società « S.A. » di Genova per il varo della mattonata « Laminatore » al « Cantiere di costruzione » del Cantiere di Muggiano.

— SOLLERIE 1000 della « CONNER BANK » di Lugano per il varo della mattonata « Formosa » al « Cantiere di costruzione » del Cantiere di Scauri (L. 100.000) e della Stabilimento Nazionale (L. 100.000).

— SOLLERIE 1000 della « CONNER BANK » di Lugano per il varo della mattonata « Las Minas » al « Cantiere di costruzione » del Cantiere di Livorno (L. 100.000) e della Stabilimento Nazionale (L. 100.000).

Nei porti e cantieri di tutti i cantieri questi cantieri non parteciperanno alla « Compagnia Trasporto Pugliese », « S.A. » e alla « Conner Bank » i più vivi ringraziamenti.

trattamento esposto e la scorta è ormai ultimata e basta solo per un filo, quello che la signora Giuseppina Compagnoni resterà questa, ritorna a lei, il Direttore le dirà - la mano è filo, tagliare ».

Il primo dei cantieri di costruzione sono stati i primi cantieri di varo. Il del Cantiere di Muggiano nella mattonata del 23 giugno scorso.

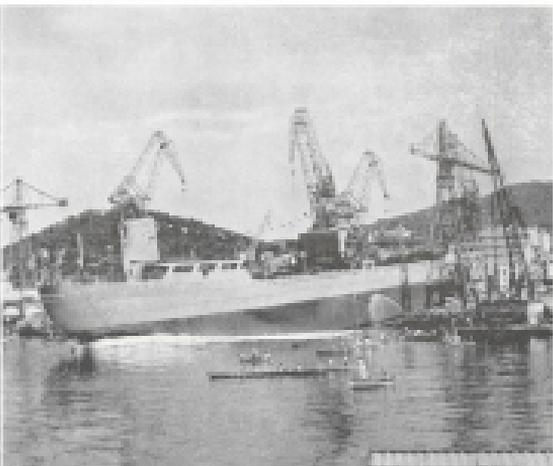
Si tratta di due blocchi di mattonata di 1500 metri cubi di peso che con l'aiuto di una gru, nel cantiere di sollevamento della quale partecipano la fonderia nazionale e quella dell'armatore e del cantiere, ha sollevato di peso e quindi depositato al cantiere.

trattamento. Le altre quattro mattonate successivamente varate nel Cantiere di Muggiano, due per conto della Società « Vianini & Pavesi » di Genova, una per la Società « Marconi », di Livorno ed una per conto della Società « Sella » di Palermo.

All'impostazione di quella che sarà la nave più grande tra quelle costruite finora nel Cantiere di Muggiano, hanno assistito il rappresentante della Società « Navale » ing. Miliello, gli ing. Palombara e Pella del « S.I.D.A. », il Direttore del Cantiere ing. Palombara con il V. Direttore ing. Traversa e ing. Avanzini e i dirigenti ing. Marconi, con il Direttore ing. Capella, oltre a numerosi tecnici.



Scena d'impostazione di una autocisterna di 15.000 T.M.W. della Società di navigazione « Navale » di Palermo, gravata al Cantiere di Muggiano la mattina del 23 giugno nella stessa sala da cui era scesa in mare il 23 giugno la mattonata « Laminatore ». Le caratteristiche principali sono le seguenti: lunghezza fuori tutto, m. 200; larghezza massima fuori scassa, m. 31,5; altezza al garzo di coperta, m. 14,5; immersione massima, m. 10,5; capacità dello stivatore del carico, m. 45.000; potenza massima dell'apparato motore, H.P. 14.500; velocità alla prova, nodi 17,5. Sotto, da sinistra, la mattonata del « Laminatore », sopra Giuseppina Compagnoni, figlia il varo; il varo del « Laminatore ».



Al Cantiere "Orlando"

UN VARO e 3 impostazioni

Con lavoro sulle marine Morandi, il cantiere «Orlando», la mattina di giovedì 29 maggio, festività del Corpus Domini, Superba sulla scia, con la sua bella prua slanciata, la motonave «Las Minas», è fuori per la prima al mare. Come sulla tavola intagliata dai 10,8 metri esattamente montati al Cantiere di Magliana precedeva l'istorica la motonave «Lacustratore», fatta spuntare di 100 e tre i metri centimetri, se si pensa che la motonave precedente e la successiva quelle di 100 e due metri, in totale — in una sola settimana — sono state in mare, dagli scali della nuova Società, tre motonavi tonnellate di naviglio!

Non solo ma uno di un periodo che Livorno non soffoca lo spettacolo del varo di una nave mercantile se non eccezioni erano, dal 1893, quando cioè aveva in mare la torpediera «Mio D'Amico». Il varo delle torpediere, con la motonave «Las Minas», e le principali caratteristiche possono così riassumersi: la lunghezza fuori tutto è di 100,49 metri; la larghezza massima di 20,90; l'altezza al ponte di coperta di 10,20; l'immersione di 6,65; la portata lorda è pari a 20.000 tonnellate G. e, di due le porte parziali, ed intende per portata il carico di una nave —

merci, passeggeri, legami, etc. — fino alla linea di massima immersione. La portata lorda significa la tonnellata il peso di cui sopra più i consumi, l'acqua e l'equipaggio; la potenza dell'apparato motore è pari a 7.000 C.V. ed impongono alto mare una velocità a pieno corso di 10,80 nodi.

Motrice dell'unità è stata la potente sigora Margherita Salsin (Vianelli), la motonave è stata costruita sotto la supervisione speciale dei registri di classificazione per conto della «Las Minas» — Compagnia Naviera Panamobis S. A. — con sede a Panama di cui sono Presidente l'on. Santiago Tapia García e Vice Presidente il dr. Vittorio Casareo. La sigora è stata varata per iniziativa della «Compagnia Bank S. A.» di Livorno, di cui il dr. Vittorio Casareo è Amministratore Delegato.

Per le autorità presenti abbiamo il Prefetto, dr. Giulio Mammi di Livorno; il Prefetto del Tribunale, dr. Francesco di Monaco; il Procuratore della Repubblica, dr. Giovanni Leoni; il Presidente della Provincia, prof. Guido Turigliani; l'Intendente di Finanza, dr. Felice Modio; il Questore, dr. Ugo di Lorenzo; il commissario Paolo Poni; il comandante dell'Accademia Navale; il generale Alberto Min-

teroso, Comandante del Presidio; l'onorevole Ettore De Marchi, Direttore dell'Istituto di Guerra Marittima; il generale Amerigo Chiodoni, Comandante dell'Istituto della Divisione «Fischi»; l'ing. Vianelli, cap. di banda, prof. Nicola Baladoni, il capitano di vascello Raffaele Barbera, Comandante la scuola dell'Accademia Navale; il col. Giuseppe Giano, Direttore dell'ufficio tecnico della Marina Militare; il capitano di vascello Piero Bonardi, Direttore dei corsi ufficiali dell'Accademia; il col. Federico Galbani, Comandante della Legione Casarini; il col. Francesco Costantini, Comandante della Compagnia di Porto; il col. Elmo Giacconi, Presidente del Club di Commercio; il capitano di fregata Vittorio Pileri, Direttore dei corsi ufficiali dell'Accademia; il tenente colonnello Agostino Poni, Vice Direttore dell'ufficio tecnico della Marina Militare; il col. Roberto Casarini, Comandante del SETAF; il capitano dell'Accademia; il tenente colonnello Giuseppe Poni, il maggiore dei mastellieri Mario De Jorio, il maggiore Raffaele, il maggiore Stasconi, Comandante del Gruppo Guardia di Finanza; il maggiore Mirco, Comandante del Gruppo Guardia di P. S.; il capitano di corvetta Lionello Vianelli, aiutante di banda dell'ammine-

glio Poni; il capitano di fregata Achille di Ferrero, capo della stazione navale varale; il tenente Ing. Riccardo De Giorgi, Presidente dell'Associazione Industriale; l'ing. Ferraraccio, Ispettore del S. I. S. I.; il dr. Manfelloni, Ispettore del Lavoro; il sig. Donato Corvelli, Ispettore del Lloyd's Register; il sig. Basil Meloni, dell'American Bureau di Genova, insieme ad altri funzionari.

Inoltre erano presenti: il sig. Vittorio Saporiti, Presidente della Compagnia Bank di Livorno; il dr. Vittorio Casareo, Vice Presidente della Compagnia «Las Minas»; il signor Carlo Vianelli, Presidente della Societas di Livorno; il sig. Alfredo Geri, il sig. Ugo Sella, March. Paolo Casella, seniore di Panama in Livorno, avv. Francesco Corbelli, segretario generale della «Las Minas» e Genova, come Ugo Pardo, amministratore delegato della «Lerante» di Genova, come Mario Rudi, rappresentante in Italia della Bank of America di New York; il sig. Vittorio Jovani, ing. Piero Pedralini e signori, dr. Bruno Venturini, Direttore della Marina.

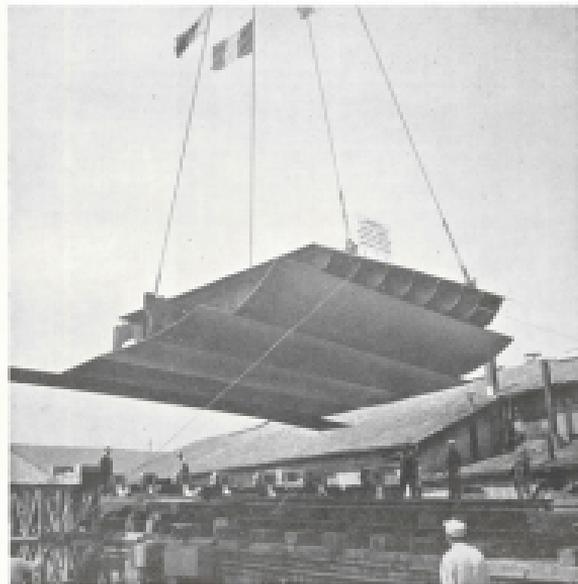
Per l'occasione sono intervenuti l'Amministratore Delegato ing. Don Francesco di Monaco, direttore del Cantiere di Livorno ing. Francesco Bonetti; il Comandante Centrale ing. Ettore Di Pietrangeli; i Comandanti del Cantiere «Orlando» ing. Antonio Stasconi e dr. Guglielmo Basso; il Vice Direttore ing. Gian Carlo Grillo.

Alle 10,30 — avvenne — la mattina fu montata ed innalzata con la prova la tradizionale bandiera di comando e la nave al mare della «Las Minas» — è intanto sotto una splendida vela, tra gli scali della sponda e gli spigoli della gru sola del cantiere.

Sotto le grappe alle ore 10 ha avuto luogo l'impostazione di due motori (passeggeri) per la motonave «Orlando».

La motonave è di ferro, la costruzione è di acciaio secondo la vecchia tecnica, ma con carattere particolarmente rustico e sicuro. I due pannelli propulsori, del peso ciascuno di 15 tonnellate, sono stati depositi della gr. «Gardano» due scali «Orlando» e «Morano», e montati da due Giovanni Roberti, patrio della «Cassa del S. Pietro» a Pistoia.

Alle macchine costruite sono presenti per la Società «Achille» il cap. uff. Guglielmo Basso, Direttore della Sede di Genova e il capitano Pietro Poni, dell'Istituto Tecnico della Società; per la Di-



Il primo pannello propulsore della costruzione 1933 viene appoggiato sulla scala

rezione Generale dell'Armata il Vice Direttore Centrale ing. Geri, e per il Cantiere di Livorno il Direttore ing. Francesco Bonetti, i Comandanti ing. Giovanni Roberti e dr. Guglielmo Basso; l'ing. Emilio ed altri soceri.

Al termine delle prove cerimonia la Società ha offerto un rinfresco.

Con le caratteristiche della unità, che verranno definite al servizio per passeggeri (in 10 posti del Mediolanense, e un numero del tipo o sovratotale completa con cuotino, nocere, cuotino e tappe, prua liscia, poppa ad innalzamento, due alberi, un funicolo, due eliche, una, in due ruote lorde, una, 4.000, potenza normale dell'apparato motore, 800 C.V., velocità a pieno corso con la potenza normale, 10 nodi.

L'apparato motore è costituito da due motori principali



Per 600 T e 5 cilindri verticali.

La centrale elettrica consta di 4 gruppi Diesel-dinamo, ognuno da 300 kW e 300 V con motori Ansaldo tipo 23140, ognuno della potenza di 200 Cav. affiorati a 600 giri al m.

Terminali tradizionali verranno in un prossimo prototipo del peso di 50 tonnellate e sarà sollevato dalle due gru "Trieste" e "Gorgona" e depositato sul crallo. Due elevatori

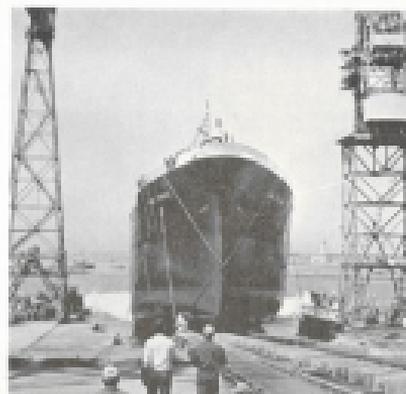
di Balestri, presso della Chioma del S.S. Pietro e Paolo ha fornito la lamiera, dando così il via alla costruzione di una nuova splendida nave, che partecrà alla su tutti i mari

il nome della Marina Mercantile Italiana e dei nostri gloriosi Cantieri di costruzioni.

Alla cerimonia erano presenti per la Società "Navale" il Ving. Mollo e l'ingegnere

ing. Brucanelli; per l'Ansaldo il Direttore del Cantiere ing. Francesco Beretto, il Controllore ing. Antonio Mancini e il Vice Direttore ing. Giancarlo Cirio.

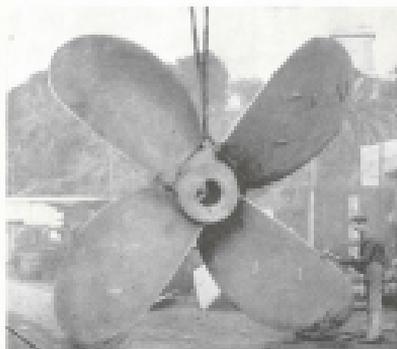
A pochi giorni di distanza dalla impostazione sugli scali "Umbria" e "Brescia" di due motorini per passeggeri per la Società "Adriatico", e dopo soli 2 giorni dal varo della motonave "Lia Milano", è stata impostata sullo scalo "Monte" un'altra importante unità: una turbocattorina da 21.500 ton., che verrà varata per conto della Società "Navale" di Palermo. L'impostazione ha avuto luogo alle ore 10 del 25 giugno con



Questa foto ci mostra, da sinistra: la motonave "Lia Milano" ormata in mare a Livorno; la motonave signora Margherita della Visconti.

FONDERIA

ELICHE DI BRONZO AL NIALMA



Elio quadruplo di bronzo allungamento elica «Mares», del diametro di 1200 mm. e del peso di 12 tonnellate. Forgiato per i Cantieri Navali «Breda» di Marghera nel centro stabilimento Fonderia

Prove della fregata «Pero Escobar», costruita su progetto Ansaldo

Hanno stato effettuati nel golfo di Napoli, lungo le coste della penisola sorrentina, le prove di collaudo della fregata «Pero Escobar», costruita dalla «NAVV» e destinata alla Marina Militare Portoghese, costruita dai Cantieri di Caracciolo di Stabia della «Mecanotecnica» su progetto Ansaldo.

Questa nave, salvo alcune modifiche all'armamento, riproduce le caratteristiche delle navi torpediniere e delle due altre unità che sono in corso di allestimento presso il centro Cantieri di Livorno per la Marina Militare Italiana.

Le tre navi, dunque, che si possono considerare uguali, costruite dai Cantieri del Gruppo «Finmeccanica» per il Portogallo e per l'Indonesia. Prati sparsi in tutto il mondo, che hanno scritto la superiorità in tradizione e il fascino delle costruzioni navali italiane.

L'apparato motore di tutte le navi unita è stato progettato e costruito dal nostro Stabilimento Mecanotecnico il quale ha pure dato e dato il suo apporto al montaggio a bordo ed

alla successiva esecuzione del primo.

Le prove di collaudo della «Pero Escobar», svoltesi dal 10 al 21 maggio, sono state portate a termine con brillante esito, superando le verifiche contrattuali con piena soddisfazione della Commissione di collaudo e dei costruttori.

A questi risultati si è giunti in grado di un tempo già vivo spirito di collaborazione di tutti dirigenti e personale del Cantiere operatore, del centro Cantieri di Livorno e del Mecanotecnico.



La fregata «Pero Escobar» durante le prove di collaudo.

CANTIERE

Nuovi equipaggiamenti di sicurezza



Posteggiatori di lavoro per il montaggio di una impalcatura sotto le prove di una nave in costruzione. Gli operai posteggiatori, a bordo gli operai di altro sport, sono stati equipaggiati recentemente al Cantiere di Stabia con elmetti di protezione «ENP», caschi d'ombrello e caschi di corpi cadenti.

LIVORNO

MOVIMENTO BAGNO

— Dal 17 al 19 maggio ha costato il cantiere «Veduggio» di 1.200 t.n.l. della Società di navigazione «Ligario-Veneta» di Venezia per riparazioni ed rinnovo ai lavori alla nave.

— Dal 20 al 22 maggio ha costato la manutenzione «Galeppa 19» di 1.200 t.n.l. della Società «Composita» di Livorno per lavori di riparazione da parte di ditta estera.

— Dal 23 maggio al 1. giugno ha costato la manutenzione «Composita III» di 404 t.n.l. della Società «Composita» di Livorno per carenaggio.

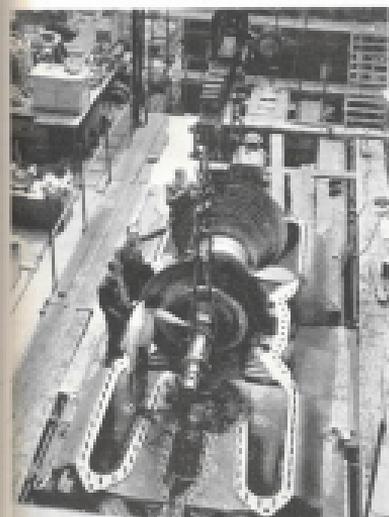
— Dal 12 al 14 giugno ha costato la manutenzione «Ampelio» di 200 t.n.l. della Società di navigazione «Tosana» di Livorno per lavori da parte di ditta estera e carenaggio.

— Dal 14 al 15 giugno hanno costato la manutenzione «Arca» di 220 t.n.l. della Società «Mariano» di Sassari e il pontello «Nico» di 100 t.n.l. dell'ing. Giovanni Vaghi di Torino, annesso per carenaggio.



Substruttura, per il montaggio a Stabia, di un fianco di ferro struttura di m. 20 x 8 e del peso di 8 tonnellate, destinato in costruzione per la Marina Militare Italiana.

MECCANICO



Montaggio del gruppo turbodiesel di 11000 kW destinato agli impianti generativi di Lardarville (Giamaica).



Grandi motori Diesel in montaggio. In primo piano un motore Ansaldo - Fiat tipo 11F 5 destinato alla motonave panamense «Las Minas» e in secondo piano un motore Ansaldo - Bedford tipo 67 LB 5 destinato alla motonave panamense «Normanna».

COMESSE

Ecco l'elenco delle commesse più importanti eseguite dal 23 maggio al 22 giugno. Ansaldo - «Silenza in officina della salda Ansaldo-Dezinc» - 2200 per la Società «Pirelli» - 12000 per la Società «Boschi».

«Ristrutturazione della fabbrica del giocattolo «Aut» della «Compagnia di Genova» e «Navegacion Artística» di Panama.

«Una turbina Ansaldo da 60.000 kW ed accessori, e impianti di condensazione ed accessori per la Società «Tosca» (Centrale di Tortona).

«Un apposito motore per la costruzione 1971 del teatro Cantiere di Sestri».

«Due serie di paroli di 41 pezzi per turbine di alta e bassa pressione per la costruzione 1961 - 1962 del «C. R. D. A.» di Trieste.

«Apparecchi ausiliari e accessori per il completamento dell'installazione del gruppo turbodiesel - Ansaldo - Ljungstrom» - della Società «Iva» - Stabilimento di Piombino.

«Un motore industriale Diesel Ansaldo tipo 10100 ad aspirazione atmosferica, della potenza di 180 cav. HP, a 400 giri al 1', destinato all'armatore Giacomo Costa di Genova» - della società «Sella» - cantieri «Andrea C.».

«Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo 41 600000 accoppiato con motore Diesel Ansaldo tipo 220/4 ad aspirazione atmosferica, della potenza di 900 cav. HP, a 1000 giri al 1', destinato ad una costruzione del Cantiere Navalmarenavanti Genova di Roma».

«Un gruppo Diesel-Charbonnier con motore Diesel Ansaldo tipo 220/4 ad aspirazione atmosferica, della potenza di 120 cav. HP, a 100 giri al 1' ed 110 ad aspirazione da 160 kVA, così 44 - 100/100 Kw. - 30 Kw. - 500 giri, destinato alla Ditta «Socma» S. C. Industriali Testi P.C.M. S. Marco delle Maldive (Argentina).

«Due motori industriali tipo 20116 sovralimentati, ciascuno della potenza di 310 cav. HP, a 500 giri al 1', da pompiera, nelle cariche offshore, ad alternatore di proprietà del cliente, destinati alla Società Fondazioni Invernali S.p.A. di Milano».

«Quattro gruppi industriali per l'isola, con motori tipo Q 120/4 della potenza ciascuno di 200 cav. HP, a 300 giri al 1' da avvolgipila distribuita e almeno della potenza di 120 kW, destinati al «Cantieri Navali» di Trieste».

«Delle commesse completate circa 400.000 mq lavorati».

CONSEGNE

«Il materiale più importante ceduto dal 7 al 22 giugno è il seguente».

«Al teatro-Cantiere di Livorno: uno stabilimento Ansaldo - Cantiere a rotella per la motonave «Las Minas» - un motore Diesel Ansaldo-Fiat tipo 41 F - 5100 HP per la centrale idroelettrica «Valle Riva».

«Al cantiere Cantiere di Sestri: due caldaie Ansaldo-Foster

Woolco a folla d'acqua subacquee, due economizzatori, un condensatore atmosferico per la turbina-turbina «AGT-system» - due caldaie Ansaldo-Foster Woolco a folla d'acqua subacquee e un condensatore atmosferico per la turbina-turbina «Arvika» - una valvola per gruppo elettrico per la turbina-turbina - Federico 10 - 1 - accessori, grida ed accessori di un motore Diesel Ansaldo-Diesels tipo 67 LB 5 per la motonave «Normanna».

«Al nuovo stabilimento C. M. S. un motore Diesel Ansaldo-Merbach tipo MD 400 di 1000 HP».

«Al Cantiere Navali di Venezia: una turbina di alta

pressione per un gruppo elettrico per F.S.R. - Cantiere».

«Al Cantiere Navali - Genova: due turbine - a folla d'acqua subacquee Diesel, un motore Ansaldo tipo 220/4 da 110 HP, per il sottopompamento - Livio» - la manutenzione per conto del signor Bocchi di Bergamo».

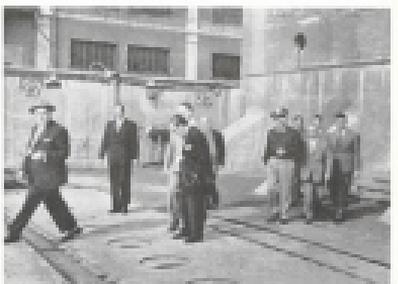
«Al Cantiere Navali - Ansaldo-Dezinc - di Porto Cervo: un gruppo marino Diesel, con motore Ansaldo tipo 220/4 da 110 HP, per un sottopompamento in costruzione per conto del sig. Chiodi di S. Margherita - Livorno».

«Il peso del materiale spedito, di altro materiale di nuovo ordine spedito è, in complesso, di 800 tonnellate».

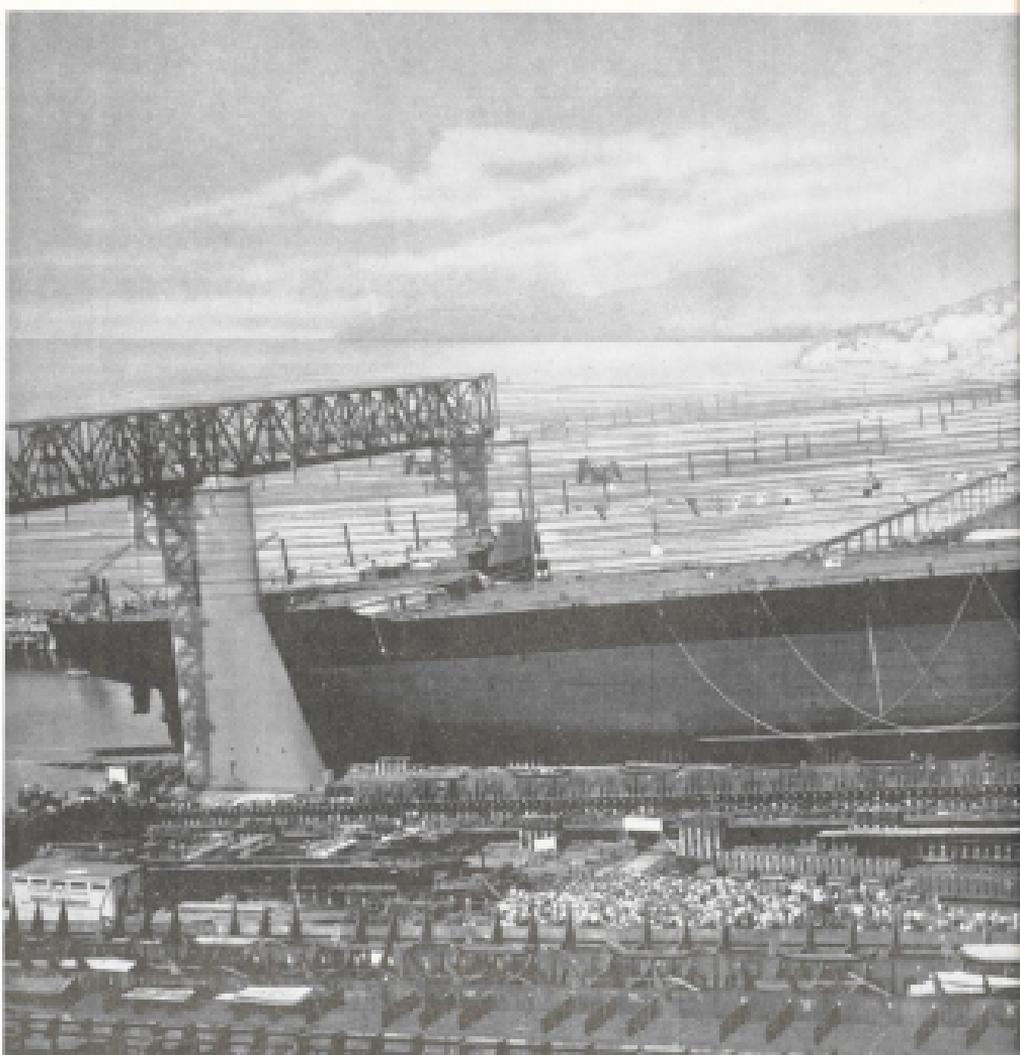


Scalpellatore, per ripresa della costruzione, di due forni per caldaie destinate all'impianto di Sestri (continua) per la produzione di fertilizzanti azotati. C'è al lavoro l'operato Marino Borelli.

VISITE



Il Ministro della Difesa L. Guzzarone e il Ministro dei Lavori Pubblici E. De Michelis (geniti da sinistra) dell'Industria, e funzionari di loro seguito, accompagnati in visita al Cantiere di Sestri del nuovo Cantierificio Centrale Ing. Luigi Patrucco



È scesa in mare la sup

L'industria navale - Nel varo del nuovo scalo dei fratelli Benetton a Sestri Levante ha avuto luogo il varo di un grande progetto in ferro più mirato della stabilizzazione Maropolo in Sempiterno e del Cantiere. Torno a fortissimo il nuovo progetto, a cui venne dato il nome di Sestri Levante, una vera e propria Isola, Isola Benetton, che ripete la tradizionale bottega di champagne. Il varo ebbe a inaugurarlo, nella stabilizzata, il direttore del cantiere, Ugo Benetton, con una straordinaria attività intorno a una topografia d'isola che si chiama "Città".

Con il "Cantier" Maropolo, il varo di venerdì 20 aprile 1971

presentava il varo della prima cerniera costruita in Italia, denominando i cantieri "Città" del Fratelli Benetton - al varo partecipano, in una cerimonia di varo, tra la notizia di un varo e quello di una 112000 tonnellate.

La "Isola Levante", per la verità, era una cerniera del varo, una specie di lancia, che portava il numero di costruzione - 112000, distacco 120 tonnellate e aveva un apice di 140 tonnellate.

Una grande spina d'angolo così ad, se doveva essere altrimenti, doveva, dovrà dire che domenica 19 giugno 1971, negli stessi cantieri Benetton di Sestri, diretti dall'ing.

Ciancetti, mediante la signora Carla Ghisetti, consorte del Capo della Isola, è stata varata la turbonave - Agrippino - di 21.000 tonnellate, che il varo è andato a meraviglia e che sul cantiere aveva una straordinaria attività.

La nave porta il numero 112100, esattamente nell'ordine di varo con la "Isola Levante" e la "Agrippino".

Ma in non poco fare ad essere così benedetta, non perché il varo della "Agrippino" - infatti divenne un discorso un po' più lungo, sia per la sua difficoltà tecnica,

sia per la caratteristiche della nave.

Prima di tutto va menzionato che la "Agrippino", nel settore specificamente a motore, è una turbonave, ha un posto particolare perché con solo il varo le maggiori del mondo, ma è la più grande d'Italia.

Il varo, in un'operazione condotta in questi ultimi tempi avvenne una tale difficoltà, come solo, per poter arrivare ad ogni particolare situazione di emergenza nel canale di Sestri, la "Agrippino" è stata invece condotta in modo da poter, malgrado la sua eccezionale portata, lasciare anche per tale via d'acqua su-

ra dunque la più grande turbonave in grado di lasciare dal canale.

Una volta inoltre, in via normale, la più grande nave italiana di tutti i tempi, potrà distribuirsi, a pieno carico, 27.000 tonnellate, cioè molto più del "Isola".

Un'altra difficoltà del varo vi ha già parlato, un quarto di secolo fa, Ugo Benetton, il direttore del cantiere, Ugo Benetton, il quale ha messo in rilievo che al varo della più grande nave, Isola Levante, compare il carattere tipo "Isola".

Un tempo, quando che lo scalo, del peso di oltre 1400 tonnellate, doveva essere "Isola" e a causa della sua particolare struttura, che all'epoca



reisterna "Agrirentum"

su grandi vasi del passato non restava.

La diga dietro della base del vascello circa 100 metri su si moltiplica che la turbolenza è lungo 140 metri, si ripete come la quadruplicata moltiplicata dello scalo, con la velocità aggiunta nella direzione, dovranno essere frenate in circa duecento metri.

I vasi frenati con mezzo di cuneo sono ormai come coda al Canale, ma con attenzione si sono le mule e il peso della nave, infatti questa volta è stato disposto di lenire al due lati della nave e appoggiato ad una o mezzo di ruba ai vari d'ordine, possono fare 100 tonnellate.

Va sottolineato che il vascello è arrivato ad un anno esatto di distanza dall'impostazione anche le navi, ormai, entrano in porto.

Ma, per la verità, non sono stati fatti questi particolari tecnici e richiamare a Brindisi una volta una volta, una vera marea di gente che si è precipitata dalle due rive e dall'entroterra, tanto che creava una vera apoteosi di popolo.

Le auto hanno dovuto essere parcheggiate presso nei piazzali ferroviari della cittadina turistica e turistico-marittima e per le rive è stata, per essere ingaggiati grazie al perfetto servizio dei vigili urbani, una vera e propria

previdenza di macchine, con la legge di tutta Italia, e anche di fuori Francia, Austria, ecc.

Tutto ciò mi ha richiamato alla mente, mi si consenta il ricordo personale, il vascello « Lisa » - una nave mai vista tanto marittima. In una occasione, e solo poche mi condusse ad assistere al varo della collina che portavano il nome (anche questo volta, mi fanno detto, c'era tutta gente sulle colline. Lo scalo venne innalzato lungo, in riva al mare, quello scalo che verranno così vennero per quasi tre anni. Si sperò, se non ricordo male, qualche ora, perché i vari allora erano laboriosi, e poi si

calarono il gigante verso la scopa, tra la commovente di tutti, e andò a fermarsi bene al luogo prima di essere appoggiato dai rimorchiatori.

Quanto volta però c'era forse più gente: solo nel Canale dove rimorchiatori erano.

Detto la magnifica giornata di sole, signore e signorine venivano i modelli artistici più belli e più nuovi, dai vari rivari.

C'era una completa attenzione di tutti, e non quel nome « Agrirentum » sulle teste, si poteva pensare ad una calma lena del mare e del lavoro del tutto sciagurato della

si levano il solito lena, fatto di uno e di mille vasi.

Nel centro, l'imponente scalo rimpicciolito di mondo e di uno innalzato sulle scale, nel gran parone la poppa, appena cinquanta metri ad innalzare, la vera impressione di gran lena la scoperta e di lavoro magnifico verso l'alto, quasi a voler sfiorare le teleferiche. Parava un miracolo che tale scalo potesse essere innalzato sul piano inclinato della sola quadrilatera costata di stazza.

Nei palchi della città, prima proprio di Brindisi alla porta, la signora Carla Geronzi è stata pure prima della nave, Vito e Lei, il Cardinale Siri,



Arcontevico di Genova, il Ministro della Marina Mercantile, Casiani, con il Direttore Generale dello stesso Ministero, il Comandante, il Presidente della Regione Ligure, con la Legge, il Sindaco di Agropigno, il Prefetto di Genova, Don Viani, il rappresentante del Sindacato di Genova, il Primo Procuratore della Repubblica del Piemonte, il Pring, Presidente della Corte d'Appello del Piemonte, il Presidente degli Onorari Littori Ettore Pavia e tutti le maggiori autorità militari e civili della città. Erano presenti pure i maggiori esponenti della «Compagnia Marittima Piemontese» armatrice della nave.

Devotamente, a fare gli onori di casa, erano i signori dirigenti della nave. Alle 11,30 il Cardinale del protettorato ha benedetto la formula di voto, ha presenziato alla benedizione della nave. Quindi l'Ingegnere, con tutti i capitani, ha pronunciato la formula di voto: «La più grande nave costruita in Italia, la «Agropigno», è pronta al varo. Lei, signore ministro, tagli il cavo vivo quando scende e la nave partirà in nome di Dio, Gesù».

In un attimo quella folla di cinquecento persone, come quella della Valle dei Templi di Agropigno (ora, si dice «Madrina») e in quel silenzio la Madrina tagliò il cavo. La nave partì saltellando, mentre la folla gridava di gioia: «Vittoria della nave», e presto si sciolse nella massa con una velocità (per averne perfino) sconosciuta.

Eureka, già è in mare, i canti di benedizione, i canti di vittoria preludono la festa con rumore di tuono. Non sappiamo ancora se gli agropignesi, perché tutti guardano alla diga, perdono il silenzio, mentre la nave salda i suoi marci, Eureka, la nave si è fermata con le poppe a 47 metri dalla diga, cioè mille metri prima del limite di sicurezza previsto. Questo la gente non lo sa; ma secondo la



nave è ferma accanto l'approdo a lunga distanza, l'approdo più lontano che si abbia mai fatto, e ci sono persone che il prefetto, che si affrettano, lo ha esclamato meravigliato.

La commossa, questa volta, ha preso anche i più refrattari.

Il nuovo Presidente, avv. De Barbari, ha gridato presto la parola per porre subito nel silenzio l'ordine e il significato della commossa: «... Agropigno» è la prima di una serie di navi gemelle che verranno costruite grazie alla singolare indipendenza di alcuni armatori. Questo sistema di realizzazioni costituisce un nuovo livello di primato nel mondo, e contribuiranno a tenere alta il nome della nostra Patria, della nostra Liguria, della nostra bandiera sui mari del mondo».

Ma quindi, prima la parola il Ministro della Marina, con Casiani, l'ingegner Anselmi, nel vano della «Agropigno»: un avvenimento eccezionale nella storia della marina mercantile italiana.

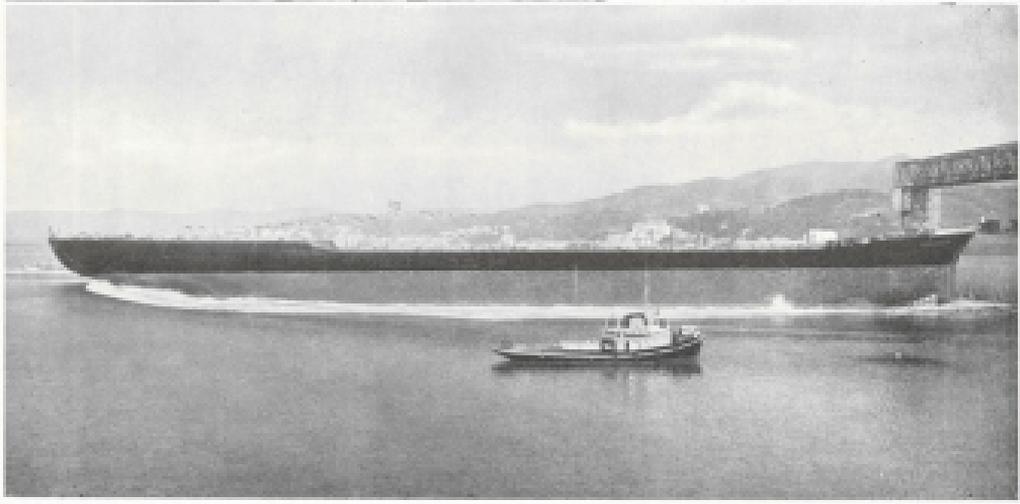
La nave, come noto, è lunga 220 metri, larga 22,50, alta 22,20, con una lavorazione media a piena carico di metri 11,40. L'apparato motore Ansaldo, della potenza di 11.000 CV, le consentirà una velocità di 17 nodi.

Però, mentre la nave galleggia, gli operai della ditta agropignese, in vista della festività, in un panorama di attesa dei più intensi, la nave si è abbassata e prima di scendere ai mari di ogni tipo, e gli occhi sono accesi da altre centinaia di navi.

Anche per questo riguardo il lavoro in ordine nel Cantieri non poteva essere della stessa località del cantiere di altri cantieri per fuori paese, ad esempio, che solo così lascia il vento di alta impetuata un'ultima daga, come si fa in forma in altre parti del pianeta, nel nome del nostro Leonardo, non già una nave qualunque, ma un'occasione che la nave meridionale della nostra Italia, che può?

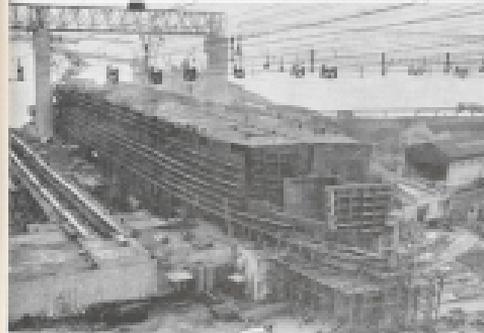
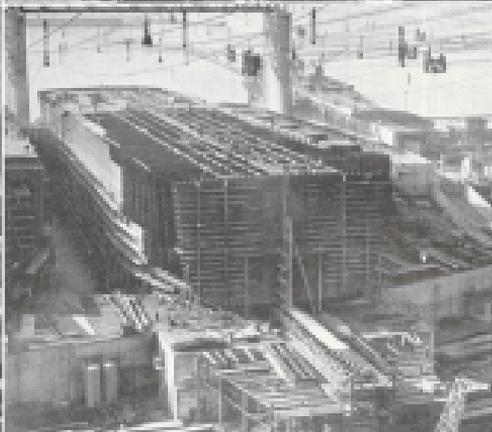
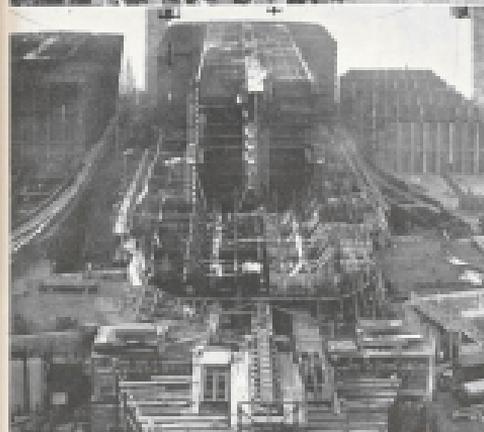
Luigi Bazzano

Supra: in occasione del varo della Repubblica tagliò il cavo che dà l'impulso al varo della «Agropigno». Al centro: l'armatore del momento felice del varo, Silvio. Il grande scudo della «Agropigno» ormai completamente in mare



DALL'IMPOSTAZIONE AL VARO

16 giugno 1956 - 16 giugno 1957



CASSETTA DELLE IDEE

CAN

PROPOSTA N. 1084

Si propone una modifica della cartolina.

Risposta.

La richiesta corrisponde ad una soluzione accettabile con il nuovo tipo proposto via via che se ne presentano le occasioni.

PROPOSTA N. 1085

Si propone di affiggere cartelli presso i semafori, che avvertano di chiostersi dopo l'auto, per evitare un inutile spreco d'energia.

Risposta.

La proposta è accettata.

PROPOSTA N. 1087

Si propone di dotare l'Officina Mecanica, a titolo di prova, di qualche stampatore di elementi minerali da inviare al consorzio alla Fiera di Milano.

Risposta.

Verrà esaminata l'opportunità di utilizzare l'Officina accanto alla Fiera di Milano, di prova limitando il numero di presentatori alla Fiera di Milano.

FON

PROPOSTA N. 1088

L'ingegnere Francesco Luperio propone un dispositivo di innalzamento a ruota durante il bilanciamento statico. Tale dispositivo è già stato provato con buoni risultati.

Risposta.

La proposta viene accettata.

PROPOSTA N. 1090

Allo scopo di evitare incidenti (specialmente nelle giornate di vento) ed allo scopo di avere ordine al deposito delle laminelle, si propone di far realizzare dei cavalletti porta laminelle.

Risposta.

La proposta è accettata.

PROPOSTA N. 1102

Per eliminare l'irresospicibile della polvere provocata dalla guida, dalla sua aria

compansa, delle scorie (per chiostersi). Alla Ferruccio la specializzazione di proporre l'impiego di un aspiratore meccanico con l'intensità di spinta, oltre a quelle intrinseche della spazzatura, eliminerebbe il servizio igienizzante.

Risposta.

La proposta è accettata e sarà attuata con qualche modifica.

MEC

PROPOSTA N. 1103

Propone di far costruire degli alloggi per le nuove macchine «Berliner» arrivate nella Stabilimento.

Il proprietario ha voluto presentarsi perché la MAN se è specializzata e la Casa che li fornisce, si eviti, in caso di guasti, di ricorrere ad aziende di fortuna, poco adatti per montare e cambiare parti di queste macchine.

Risposta.

La proposta è accettata. La necessità di disporre degli alloggi appaia di evidente. Per questo è stato intervenuto la DAF.

PROPOSTA N. 1105

Propone che nei tagli esposti nella 1988, 1989, non venga eseguita il loro collaudo con 40. Le ragioni di tale proposta sono le seguenti: il collaudo il taglio (accanto da fare, l'operazione di collaudo è inutile e costosa, anche se può essere giustificata dal conseguente alleggerimento, di fatto che nella stabilimento vengono usati in gran quantità tagli finibili (codice MX, 5408/1.0 - MS, 5408/1.0 ecc.), se questi tagli non fossero finiti, quelli finibili si potrebbero ricavare dalla stessa stessa tavola, anziché costruire continuamente dei tagli spazzati.

Risposta.

La proposta è accettata. A cura di NOR/MCC, secondo quanto suggerito dal proprietario, verrà operata la distruzione «non finito» ad ogni tavola 1988/1812 in relazione alla stabilimento in modo da poter ricavare dai tagli

in questione anche quelli finiti.

PROPOSTA N. 1084

500 collatori 22 e 130 P di D. 11119 - Stabilimento.

Propone che il stato di lavoro venga da modificare lasciando la destra più ingrandita per restituire dopo l'instaurazione dei fori il volume stesso di materiale.

Risposta.

L'innovazione è accettata. L'ORG procederà all'effettuazione di lavoro per il sistema, sulla da lavorare sui diametri da restituire, in base alle posizioni ed all'importanza di detto viti collatori.

CMI

PROPOSTA N. 1099

Propone che venga ridotta la velocità del piano della regolazione - Regolatori - cilindri, perché non adatta alle dimensioni dei pezzi attualmente lavorati su detta macchina.

Risposta.

La proposta è accettata.

PROPOSTA N. 1095

Propone di sistemare una schermatura protettiva nella cabina della gru operanti sopra ai pezzi di macchina cilindrica.

Risposta.

La proposta è accettata.

LIV

PROPOSTA N. 1101

Propone l'addebiolamento di uno speciale cavalletto per appoggio ai apparecchi (cassetti) alla panchina delle tavole di legno.

Risposta.

La proposta sarà posta al PRO/UTO per la studio e la costruzione di un prototipo.

PROPOSTA N. 1101

Propone la costruzione di un allineato per il taglio dei tagli (ingegneri per le lavorazioni di acciaio, 5408/1.0).

L'idea è accettata. Sarà intervenuto il PRO/UTO per lo studio di dettaglio e la costruzione.

INDUSTRIA LIGURE PESSIERI E SPAZZOLE

STABILIMENTO

BOLIGNETO

TORRE ALBINO



INDUSTRIA

GENOVA

TORRE ALBINO

LUIGI COSTELLA & Figli

GENOVA

317, VIA SAN LORRENZO, 510

TEL. 21500

PASTORE GENOVA - Corso Europa 1/2, 2/A
Via Roma, 3 - Piazza Matteotti, 2/A.

VENDITE RATEALI

ombrelli borse pelletterie
valigie impermeabili borse
confessioni sportive soprabiti

SCONTO 10%, presentando questo ANSALEDRINO

Moderna organizzazione vendita rateale
a favore di impiegati e lavoratori

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

con sede in Genova, consente ai dipendenti dell'Ansaldo che ha aperto il nuovo ingresso ai propri Magazzini in Piazza Scazzolo Pio, 18/a dotandolo di vetrine per l'esposizione dei propri articoli di

Tessuti - Confessioni - Impermeabili - Calceare
e tutti gli articoli di abbigliamento maschile, femminile e per ragazzo.

I migliori dipendenti dell'Ansaldo che procureranno questo tagliando, beneficeranno del 10% di sconto su acquisti per contatti e del 5% su acquisti a rate S.M.I.T.

Pattono

SEDE UNICA: Via F. Gasoni Tel. 502601 - 502026

accessori per bagno

di lusso
e comuni

ESPOSIZIONE E VENDITA ANCHE AL MINUTO

OPINIONI

Polemica sul pessimismo

Il signor Pippo indica nel cattivo tempo il simbolo di un'epoca di crisi, di un'epoca di angoscia, di un'epoca di angoscia. Il signor Pippo indica nel cattivo tempo il simbolo di un'epoca di crisi, di un'epoca di angoscia, di un'epoca di angoscia. Il signor Pippo indica nel cattivo tempo il simbolo di un'epoca di crisi, di un'epoca di angoscia, di un'epoca di angoscia.

Ma siamo pessimisti o ottimisti? La risposta è semplice: siamo pessimisti. Il signor Pippo indica nel cattivo tempo il simbolo di un'epoca di crisi, di un'epoca di angoscia, di un'epoca di angoscia. Il signor Pippo indica nel cattivo tempo il simbolo di un'epoca di crisi, di un'epoca di angoscia, di un'epoca di angoscia.

IL COGNACISMO (445)

Caro Anonimo,
A proposito di cognac, mi viene in mente un'aneddoto che ho letto qualche anno fa. Un certo signore, che si chiamava Cognac, era molto amato dalla gente. Un giorno, mentre era seduto a tavola, si accorse che un bicchiere di cognac era vuoto. Si alzò e disse: «Cognac, dove è il cognac?»

Ma siamo pessimisti o ottimisti? La risposta è semplice: siamo pessimisti. Il signor Pippo indica nel cattivo tempo il simbolo di un'epoca di crisi, di un'epoca di angoscia, di un'epoca di angoscia. Il signor Pippo indica nel cattivo tempo il simbolo di un'epoca di crisi, di un'epoca di angoscia, di un'epoca di angoscia.

FRANCO GIULIARDI

Caro Anonimo,
Il signor Pippo indica nel cattivo tempo il simbolo di un'epoca di crisi, di un'epoca di angoscia, di un'epoca di angoscia. Il signor Pippo indica nel cattivo tempo il simbolo di un'epoca di crisi, di un'epoca di angoscia, di un'epoca di angoscia.

Ma siamo pessimisti o ottimisti? La risposta è semplice: siamo pessimisti. Il signor Pippo indica nel cattivo tempo il simbolo di un'epoca di crisi, di un'epoca di angoscia, di un'epoca di angoscia. Il signor Pippo indica nel cattivo tempo il simbolo di un'epoca di crisi, di un'epoca di angoscia, di un'epoca di angoscia.

IL COGNACISMO (445)

Caro Anonimo,
A proposito di cognac, mi viene in mente un'aneddoto che ho letto qualche anno fa. Un certo signore, che si chiamava Cognac, era molto amato dalla gente. Un giorno, mentre era seduto a tavola, si accorse che un bicchiere di cognac era vuoto. Si alzò e disse: «Cognac, dove è il cognac?»

Ma siamo pessimisti o ottimisti? La risposta è semplice: siamo pessimisti. Il signor Pippo indica nel cattivo tempo il simbolo di un'epoca di crisi, di un'epoca di angoscia, di un'epoca di angoscia. Il signor Pippo indica nel cattivo tempo il simbolo di un'epoca di crisi, di un'epoca di angoscia, di un'epoca di angoscia.

FRANCESCO CAROLA

F.lli GRADINO
BARRICA
ORFECERIA - GIOIELLERIA
ARGENTERIA - OROLOGI
GENOVA - PIAZZA PRIMO 4-5 - TEL. 22.270

Phyllis Watch
Watch for Today



Phyllis
Watch

Tua precisa per tutta la vita.

marus

LIVORNO - Piazza Civica, 2

la più vasta
gamma
di scatti
per tutto
l'adattamento

UOMO
SIGNORA
RABAZZO



Per
UOMO e RABAZZO
la rinoce



CONFEZIONI **Facis**

prezzi
in 120 tagli

marus TORINO - BIELLA - SARONNO - MEDIO EGRO - LIVORNO
SOLDANO - VERONA - PESTO - VENEZIA - MILANO

Il signor Pippo indica nel cattivo tempo il simbolo di un'epoca di crisi, di un'epoca di angoscia, di un'epoca di angoscia. Il signor Pippo indica nel cattivo tempo il simbolo di un'epoca di crisi, di un'epoca di angoscia, di un'epoca di angoscia.

IGCEA CARTA CANCELLERIA
ARTICOLI PER UFFICIO TECNICO
GENOVA - PIAZZA DI MARINI 4-5 - TEL. 298.160

LA RUOTA DEL TEMPO

Senza costi

27 marzo ALBERTA, figlia di Bruno Andreoli (Mug) e di Leo Bertoniati - 12 aprile DANILIO, figlio di Leo Bertoniati (Mug) e di Stella Alberti - 25 aprile PATRIZIA, figlia di Francesco Altani (Mug) e di Giovanna Caroti - 29 aprile ROBERTA, figlia di Luciano Soliani (Mug) e di Rita Mercurio - 30 aprile ELIZABETTA, figlia di Maria Galina (Mug) e di Giovanni Mucchietti - 1. maggio CLAUDIO, figlio di Bruno Ceccherini (Ces) e di Rita M. Botta - 7 maggio MARCO, figlio di Ivano Barbi (Ces) e di Enrica Bionani - 8 maggio CLAUDIO, figlio di Gina Mammari (Mer) e di Gina Carbone Ruffino, figlio di Elisabetta Carbone (Mug) e di Lorenza Baroni - 12 maggio LUISA, figlia di Luigi Manca (Mug) e di Bruna Basso CATERINA, figlia di Giuseppe Parodi (Mug) e di Rosa Orsini - 14 maggio MARIA, figlia di Renato Marchetti (Ces) e di Giuseppe Mangini MARIBONDI, figlia di Pietro Rogni (Mug) e di Maria Teresa Pajani - 16 maggio CLAUDIO, figlio di Francesco Buzzoni (Mug) e di Lucia Balzani - 17 maggio MAURO, figlio di Giuseppe Starechini (Mer) e di Maria

Gabri - 18 maggio ROMANO, figlio di Dino Danesi (Liv) e di Yvanna Barvinski - 21 maggio CARMELETTA, figlia di Salvatore Scardola (Ces) e di Anna Gianmarconi RICCARDI, figlio di Pietro Gambolati (Mug) e di Rita Biondi - 25 maggio FIORELLA, figlia di Aquilino Rinaldi (Ces) e di Speranza Veronesi - 24 maggio MARINA, figlia di Tarcisio Mammari (Ces) e di Al. Susanna (Ces) - 8 giugno GIOVANNA, figlia di Primo Talamini (Ces) e di Luciana Ciampini - 9 giugno CHERIARA, figlia di Costantino Truppi (Ces) e di Emelinda Basso.

A tutti i privatisti e candidati - ed ai loro genitori i nostri auguri più fervidi.

Si sono sposati

22 aprile Cecilia BANCALARI (Mug) con Susanna Pini - 25 aprile DOMENICO BIANCHIARDI (Mug) con Bianca Pissani - 28 aprile Giovanni CARINO (Mer) con Angela Terenzi - 30 maggio Massimo GIULIO (Mug) con Cinzia Frosini - 29 maggio G. EL GARRE (Mer) con Emma Sella Lenti - 30 maggio Sergio TARLANI (Mer) con Adriana Turchetti - 1. giugno DOMENICO PAPPARELLA (Mer) con Rosalinda Cacci - 2 giugno

Fernando CAPUTO (Ces) con Anna Terenzi - Ferdinando CALI (Ces) con Pasquella Mammicini Luigi COLTI (Ces) con Maria Novelli Angela GALLINO (Mug) con Adriana Marzocchini - 4 giugno G. B. PAROLA (Ces) con Maria Giordano - 10 giugno Oreste ALLOREO (Ces) con May Gallo - 12 giugno Luigi MORGOLIBRO (Ces) con Nelly Marini - 15 giugno G. B. RAITTO (Ces) con Rosa Malinori - Maria MANGIONI (Ces) con Maria Antonietta Ruffino.

Agli sposi i nostri cordiali auguri.



Eleonora, figlia di Giuseppe Ferrari (MEC)

COMMIATI

Stanno lasciando il servizio per ragioni di età i seguenti lavoratori della nostra Azienda:

CANTIERE DI SESTO

Enrico PIRAGIONE, assunto il 20-3-1923, sottomastro.
Carlo LUCCHETTI, assunto il 7-11-1923, granaio.
Vincenzo BIANCALCINI, assunto il 14-1-1925, addetto macchine legno.
Giuseppe CIPOLLINA, assunto il 17-3-1925, stanziniere.
Alessandro SCOTAZZO, assunto il 20-4-1925, carpentiere in legno.
Antonio PENNUTO, assunto il 22-12-1925, falegname.
Piero PAROLI, assunto il 28-3-1927, installatore.
Michele BASSO, assunto il 29-3-1928, carpentiere.

CMA

Luigi PIARDI, assunto il 14-3-1928, capo ufficio.
Gastone FREDDO, assunto il 7-4-1928, capo gruppo.
Giovanni PISTALLINA, assunto il 13-3-1928, completo.

G. B. PICCARDO, assunto il 17-3-1928, distributore.

MECCANICO

Luigiella TACCARI, assunto il 7-3-1928, addetta montaggio.
Giuseppe LUCCOLA, assunto il 25-4-1923, assistente.
Vittorio BIZZI, assunto il 1-3-1928, addetto distributore.

SEZIONE GENERALE

Giulio DE SANTIS, assunto il 27-1-1925, contabile.

SERVIZIO AUSILIARI

Giuliano DOTTI, assunto il 1-3-1928, capo ufficio.

CANTIERE DI MUGIANO

Giuseppe ZUCCHETTI, assunto il 15-7-1928, manovale specializzato.

A questi lavoratori lasciamo, alle loro spalle le loro migliori energie per l'affermazione dell'Azienda, giungano i ringraziamenti più vivi e l'augurio di un sereno futuro.

**Cartotecnica
L U C E
E S I
GENOVA**

Tele. 280, 314
MAGGIARELLAVITTORIA126.

TUTTO PER IL DESIGNO
E PER L'UFFICIO
•
CARTE PER USO TECNICO
•
ALLESTIMENTI
IN PLASTICA

estate in
Lambretta
con motore
Agip Super

VIAGGERETE
UN ANNO
GRATIS!

Speciali facilitazioni ai Dipendenti dell'ANS-ILSO

Nella gamma completa di tipi che **Lambretta** vi offre fare la vostra scelta. Fino a tutto il 30 settembre riceverete, all'atto dell'acquisto,

un buono per 2 litri gratuiti di **MAS Miscela Agip Super**

ed inoltre riceverete al carteggio, che avverrà entro il mese di ottobre 1957,

100 PREMI

da 200 litri ciascuno di **MAS Miscela Agip Super**

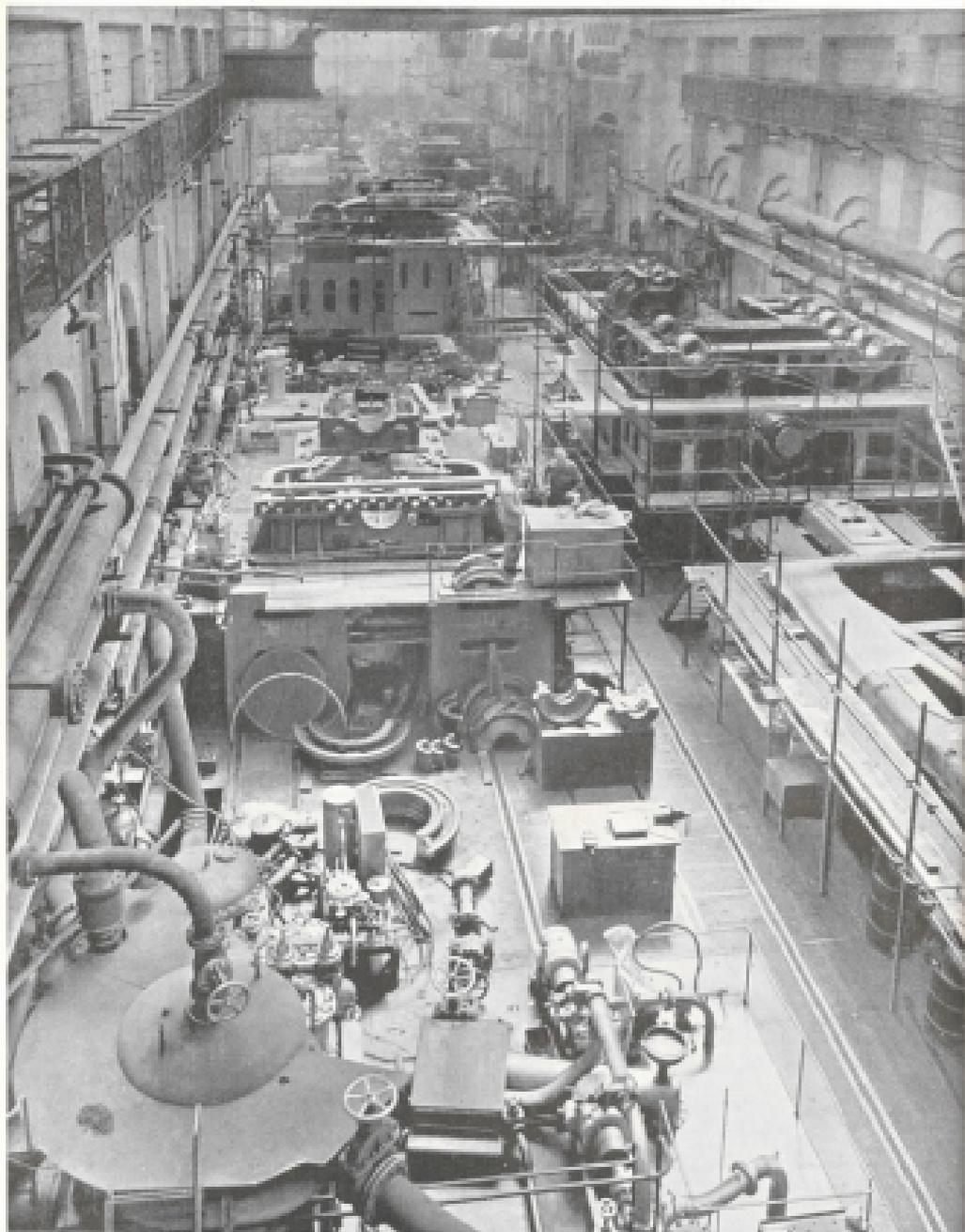
Lambretta il motor-scoter

impagabile per agilità, resistenza ed eleganza: vi offre nei mesi più belli dell'anno la possibilità di vacanze deliziose in paesaggi sempre nuovi.

GENOVA - YNELLI & C. - Via Dante, 59 r. - Tel. 51.773 LA SPEZIA - BOSSI NELLA DI COCCINI - Via di Beati, 104 c. - Tel. 21.945
GE-SAMPIERDARENA - CROSTI & C. - Via F. Ingh. 43. - Tel. 41.149 LIVORNO - "A.I.C.A." - Piazza Chiesa, 34 - Tel. 24.246



L'ANSALDINO



Una recente veduta della sala montaggio e prove turbine del Muzanico