

# L'ANSALDO

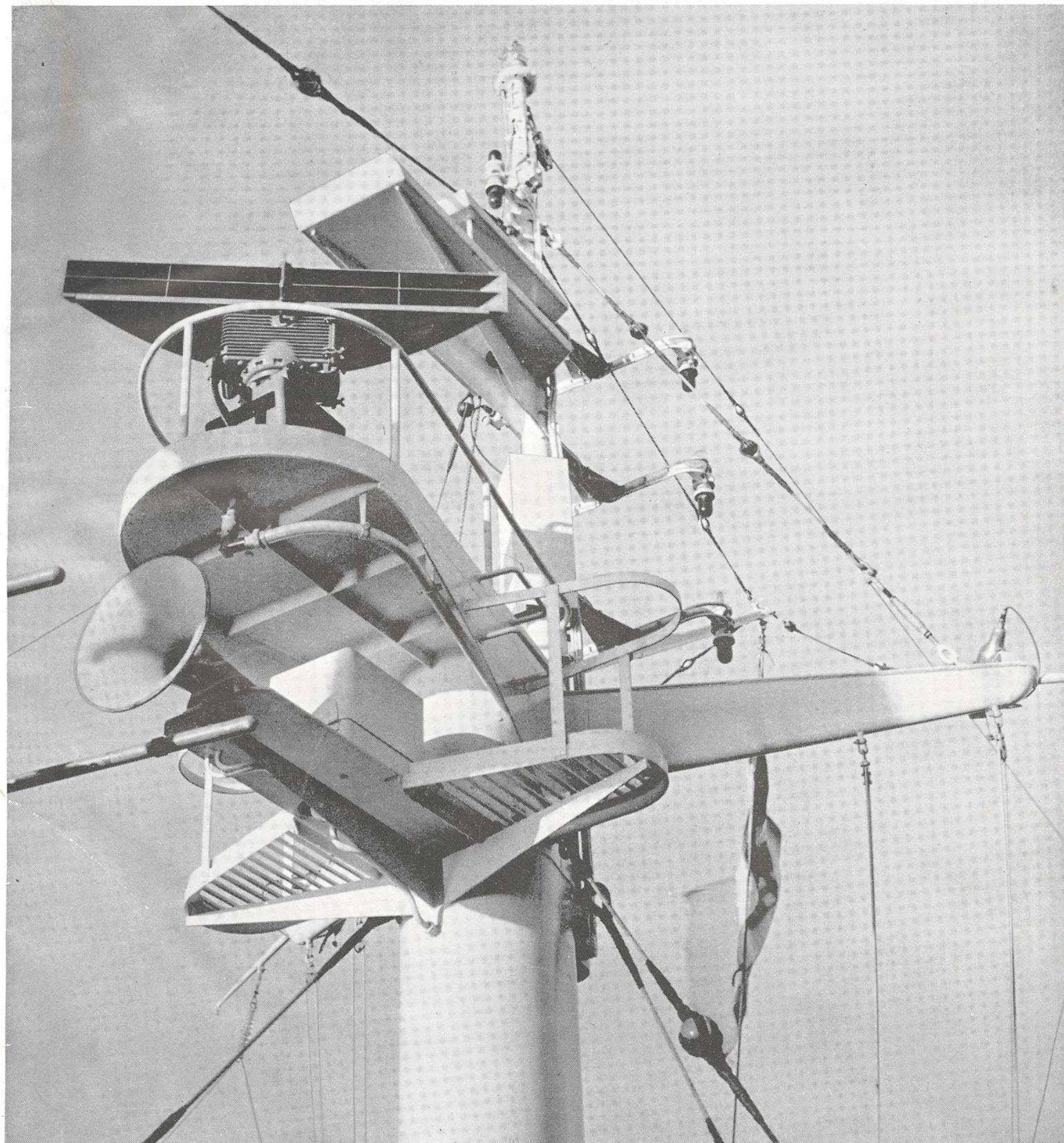
ANNO V - NUMERO 1

Abbonamento gratuito ai dipendenti ed ai pensionati

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

GENOVA, 15 GENNAIO 1958

Spedizione in abbonamento postale Gruppo secondo



Una bella inquadratura dell'albero della turbocisterna «Agrigentum», che ha effettuato le prove ufficiali il 30 dicembre

DOPO IL FELICE ESITO DELLE PROVE

# Partita l' "Agrigentum" per il suo primo viaggio

Lunedì 30 dicembre 1957: alle cinque e un quarto (del mattino, s'intende) sono alla calata Zingari. Tira vento di tramontana, il buio è ancora intenso, rotto a ponente dal fascio di luce della «Lanterna». Il rimorchiatore che mi porta sottobordo all'«Agrigentum», attraccata laggiù, agli «oli minerali», si chiama «Olanda»; dalla sua ciminiera mi cadono sul viso fitte goccioline d'acqua che, unite al vento, contribuiscono a svegliarmi definitivamente.

Ad un tratto vedo davanti agli occhi la prua della supercisterna: poi lo sguardo corre lungo tutta la fiancata, lunghissima, interminabile. La murata è relativamente bassa sull'acqua, che raggiunge la marca di bordo libero: si capisce che la nave è a pieno carico. Infatti nelle sue trentasei cisterne sono state imbarcate nella notte 51.700 tonnellate di acqua di mare.

Ciò malgrado le sovrastrutture di poppa hanno una considerevole altezza e lo scalandrone deve allungarsi parecchio, per consentire l'imbarco. La prima persona che incontro a bordo è l'ing. Priano,

cordiale e finalmente loquace. Priano è un giovane dal profilo molto marcato, che somiglia a Victor Mature. E' un dirigente del cantiere di Sestri. Dovete sapere che alla fine di settembre lo incontrai appunto sul ponte dell'«Agrigentum», attraccata alla banchina d'allestimento. Il ponte era ingombro di materiali, di corde, di lamiere: le sovrastrutture erano monconi appena accennati. Mentre le gru ci passavano sul capo con grossi pannelli prefabbricati o con enormi tubazioni, l'ing. Priano mi teneva a bada con atteggiamento riservato. Non aveva voglia di parlare, su quella nave dove c'era ancora tanto da fare. Ora invece lo trovo loquacissimo. Mi fa: «Visto che cambiamento, a tre mesi di distanza? Tutto fatto, tutto pronto!». In tre mesi è stata allestita la più grande nave cisterna d'Italia, la maggiore costruita nel Mediterraneo. L'orgoglio di Priano è ben giustificato. Mi dice che ha passato il Natale in bacino. Del resto, vi aveva anche cominciato l'anno, in bacino, con la «Fina Canada». Mi dice anche che se l'«Agri-

gentum» sarà consegnata domani, vorrà dire che nel 1957 l'Ansaldo avrà consegnato ben otto navi, vale a dire una nave ogni 45 giorni. Un bel primato, no?

Tanto più se si pensa che in tale numero sono compresi un transatlantico come la «Gripsholm» e una supercisterna come l'«Agrigentum», della cui grandezza solo l'arido linguaggio delle cifre può dare un'idea precisa: lunghezza fuori tutto mt. 249; lunghezza fra le perpendicolari mt. 229 e 15; larghezza massima fuori ossatura mt. 32,20; altezza di costruzione (vale a dire dalla chiglia al ponte di coperta) mt. 16,20; immersione media a pieno carico mt. 11,45. L'apparato motore, di una potenza contrattuale di 21.000 Cv., è capace di sviluppare la potenza massima di 23.000 Cv. La portata lorda è di 51.700 tonnellate, per cui a pieno carico la nave raggiunge un dislocamento di 68.730 tonnellate: il maggior dislocamento mai raggiunto da una nave italiana, di qualsiasi tempo.

Le cisterne di carico sono 36: 12 centrali e 24 laterali. Le 4 pompe di carico hanno

una capacità individuale di 1.200 tonnellate all'ora.

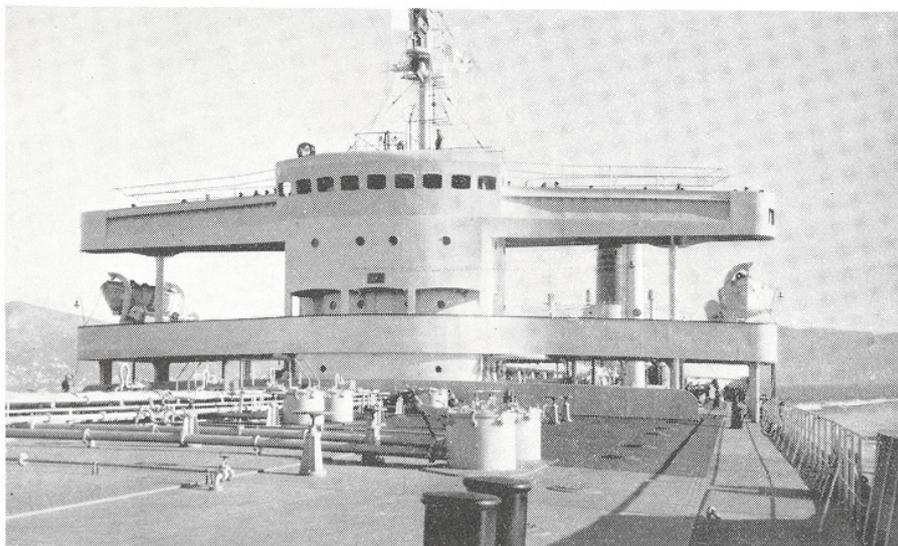
Dell'ampiezza dei locali (eccezionale, per una petroliera) mi rendo conto subito, passando per gli spaziosi corridoi della sovrastruttura di poppa, e raggiungendo la cabina che per l'occasione è riservata ai giornalisti. E' la cabina del nostromo: c'è un piccolo «ingresso» con il lavabo e un armadio, poi un locale lungo almeno tre metri, dove trovano posto il letto, un comodo divano, un armadio scrittoio con quattro cassetti e un «guardaroba». Il tutto in lamierino d'acciaio di un tenue azzurro, come di lamierino d'acciaio è la porta. Il pavimento è a base di resine viniliche; le pareti sono rivestite di laminato melaminico. A poppa ci sono tutti gli alloggi, i locali di ritrovo, l'ospedale e la stazione R.T. La saletta degli ufficiali è bellissima, arredata con gusto moderno, con un pannello inciso su pelle, dove ci sono stemmi e panorami siciliani. La sala da pranzo è molto ampia, da una fiancata all'altra, e costituisce una magnifica veranda. A poppa c'è anche una piscina. Gli alloggi sono per sessanta persone di equipaggio, oltre all'appartamento per l'armatore.

Attraverso la lunga passerella centrale, che corre sopra il ponte di coperta congiungendo la sovrastruttura di poppa con quella di centro-nave, (una passerella che difende e nasconde i tubi ed i sostegni, costruita in materiale speciale, e con un ridosso a mezza strada) raggiungo la bella «isola centrale», una costruzione dall'aspetto avveniristico, con le due ali di plancia lanciate in fuori, dove trovano ricetto il ponte di comando e tutti i servizi connessi.

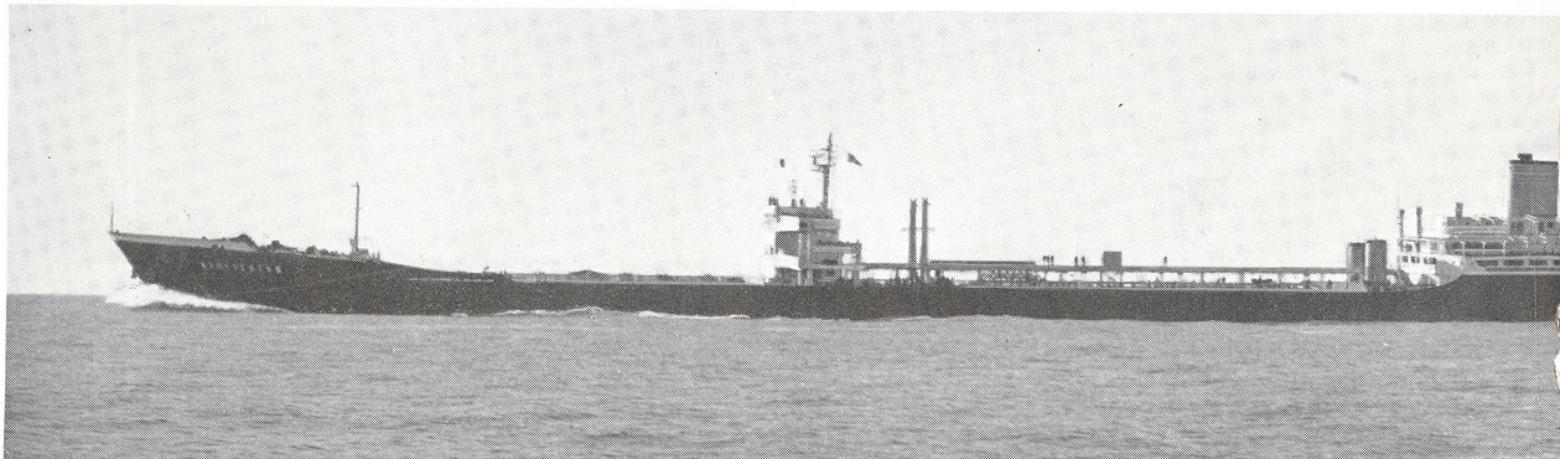
In plancia incontro l'immane comandante Beretta, per nulla emozionato dall'eccezionale responsabilità. Guarda coi binocoli, passa un ordine al timoniere: «dieci gradi a dritta», risponde cortesemente alle mie domande. La navigazione continua normalmente, sulla solita «ba-



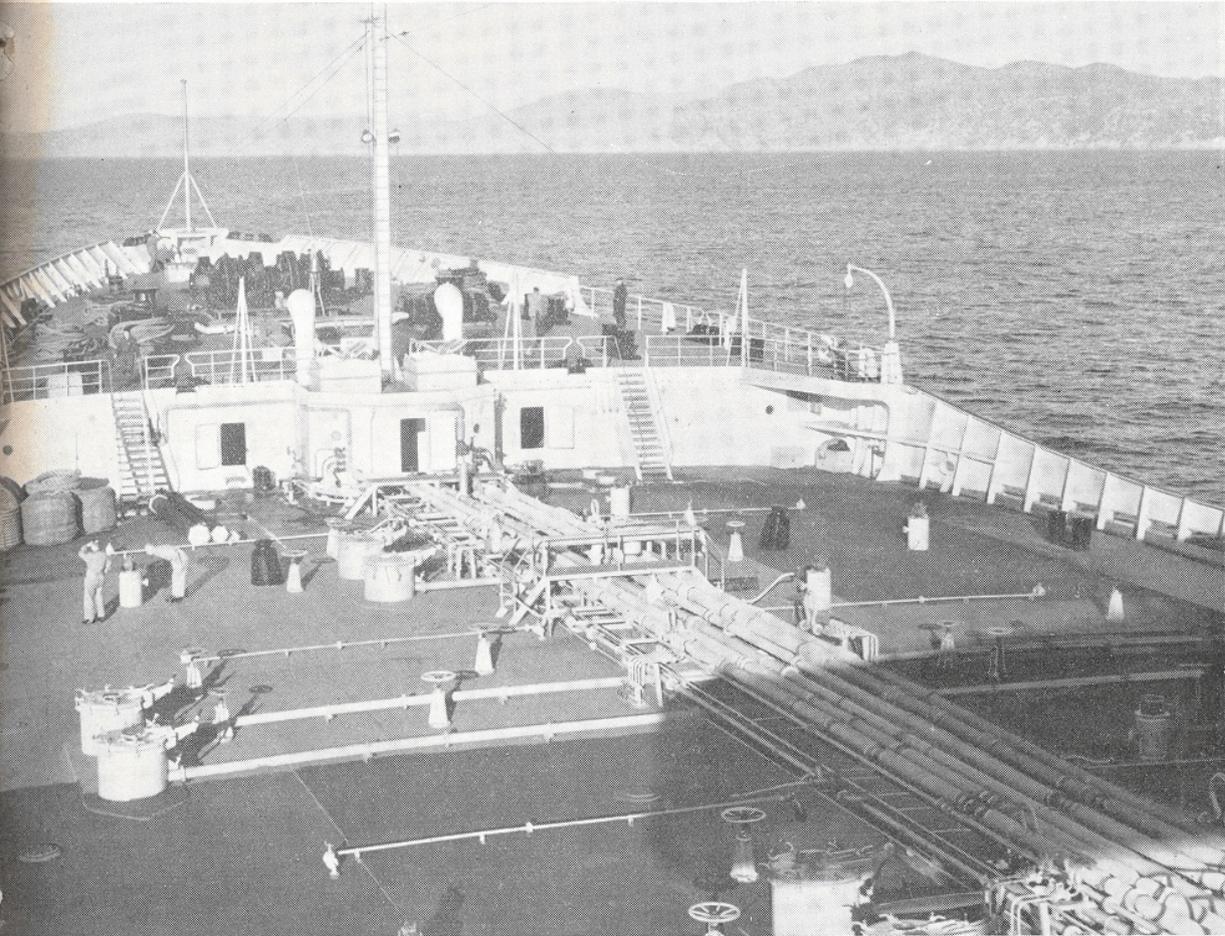
Sopra: la parte prodiera della nave



L'originale torre di comando al centro della nave



se misurata» di Portofino, con mare calmo e con una magnifica giornata di sole. Data l'importanza dell'avvenimento, ci sono molti miei colleghi a bordo, i quali vi hanno già informato, attraverso i quotidiani, la radio, la televisione, sui dati cronachistici delle prove. Vedo il collega Fedeli, dell'agenzia «Ansa» che si affanna attorno al radiotelefono per trasmettere a Genova i suoi primi bollettini; sento il collega Giordani della Rai-TV che trasmette, in collegamento diretto attraverso il ponte radio di Portofino, alcune interviste sul «Gazzettino» delle 12,45 e si prepara ad un'altra trasmissione diretta per le 20; Baldoni «spara» metri di pellicola colla sua macchina da presa, che saranno trasmessi domani col telegiornale; il fotografo Campora acceca tutti coi suoi lampi continui: ha fotografato tutto il fotografabile, dalle persone alle cose, fino ai gabtiani che



coperta. - In basso a destra: il quadro strumenti in sala macchine; la firma dei documenti di consegna il 31 dicembre scorso

ci seguono con strida acute. Lo porto con me in macchina: qui ci vorrebbero le foto in «3 D». A parte la potenza eccezionale della turbina, costruita dal nostro Meccanico, quello che colpisce è la grandiosità dell'ambiente: non ho mai visto una sala macchine così grande. Il che, come si capisce facilmente, presenta il vantaggio di una funzionale sistemazione, e di una facile manutenzione. Pochi uomini in tute bianche o azzurre sono davanti al grande quadro di manovra, diretti dall'ing. De Vito. Il quadro è come un grande cruscotto, dove le lancette corrono su decine di quadranti ordinati, posti accanto a lampadine rosse che si accendono o si spengono, e alle quali corrispondono lucidi pulsanti. Siamo a 110 giri al minuto, 111, 112.

Ritorno in plancia, dove si cominciano a misurare i tempi delle basi. Tra i due traguardi della «base misurata»

vi sono, come è noto, 6.352,8 metri. Si calcola il tempo impiegato e si ottiene la velocità oraria. Spulcio alcuni appunti presi durante le prove a tutta forza: minuti 11,44, vale a dire nodi 17,541; minuti 12,7 vale a dire nodi 16,99. Durante le prove di «extrapotenza» ho registrato: minuti 11,24 vale a dire nodi 18,05!

Alle ore 18 le prove sono finite e, molto opportunamente, l'ing. Boero tiene una conferenza stampa, per riassumere e precisare i dati delle prove tecniche. Premesso che già nei giorni precedenti la nave aveva eseguito le prove preliminari, e quindi 25 ore di prove a mezzo carico, durante le quali furono pure provati gli argani, il timone, gli apparecchi di navigazione, cioè taratura della bussola magnetica, giropilota etc., nonché tutte le altre prove prescritte di coperta, l'ing. Boero ci comunica i risultati delle prove odierne, cioè delle prove di macchina a pieno carico e di extra-potenza. Nelle prime si è avuta una velocità media di nodi 17,19 e nelle seconde di nodi 17,71. Il consumo di combustibile è stato più che soddisfacente, aggirandosi attorno ai 232 grammi per cavallo-ora. Tutti sono ampiamente soddisfatti: i dirigenti dell'Ansaldo presenti a bordo, i tecnici, gli armatori, che sono pure presenti. Tanto che domani 31 dicembre avverrà la consegna ufficiale della nave. Meglio di così....

La nave, come noto, è stata costruita per la Compagnia Trasporti Petroli di Palermo. A bordo ho notato gli armatori ing. Piero Campanella e signora, i fratelli Luigi, Raffaele e Filippo Cameli e signora, il marchese Gropallo e signora, l'ing. Portafigari oltre ad

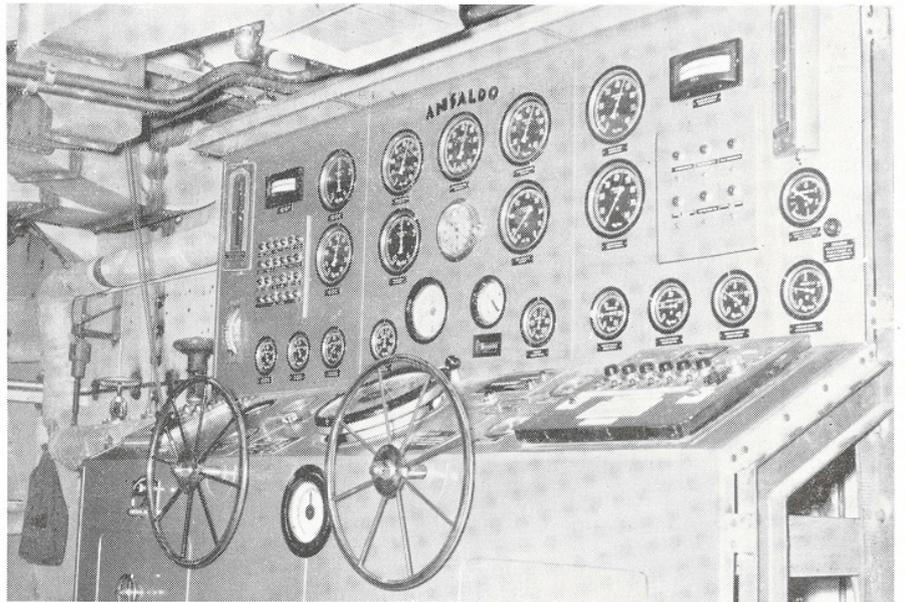
Angelo Costa, Andrea Costa, Salvatore D'Amico, Rinaldo Corrado. Per l'Ansaldo erano presenti: il Presidente avv. De Barbieri; l'Amministratore Delegato ing. Rosini, il Direttore Generale ing. Lombardi; il V. Direttore Generale ing. De Vito, i Direttori Centrali ingg. Casaccia, Cristofori, Rougier; il Direttore del Cantiere del Muggiano ing. Palenzona ed altri tecnici. Per i vari registri di classificazione: l'ing. Soldà per il R.I.Na., l'ing. Van Ripper per l'American Bureau of Shipping, l'ing. Boylan per il Lloyd's Register of Shipping. E ancora i sigg. Rénard, Willard e il prof. Voca.

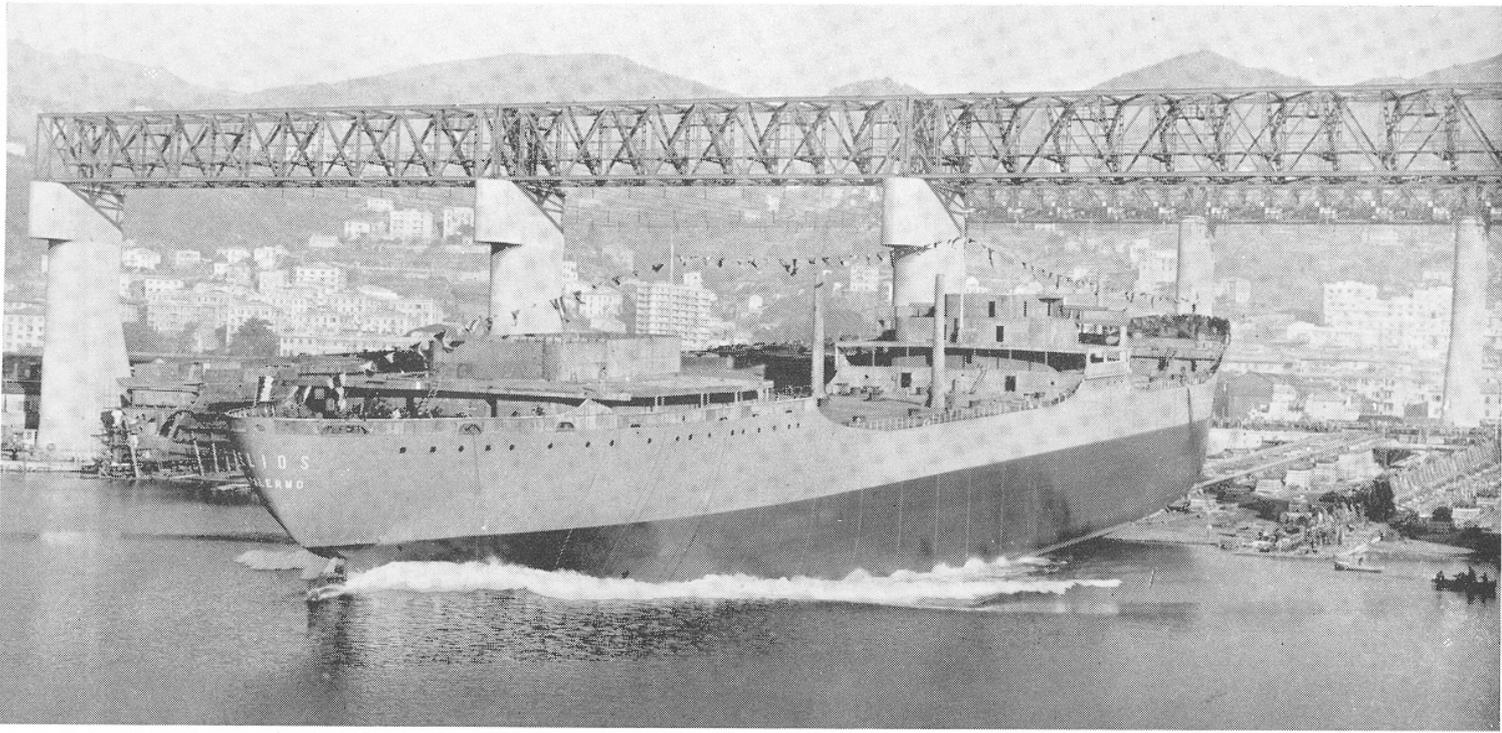
Sono le 20 quando arriviamo all'imboccatura del porto e quattro rimorchiatori cominciano la manovra di attracco. Genova ci saluta con le sue collane di luci, e l'Agri-*gentum* risponde con tre fischi di sirena. Il rimorchiatore che mi riporta a Ponte dei Mille passa sottobordo alla *Colombo*, altra magnifica realizzazione ansaldina, in partenza per l'America. Così si chiudono gli appunti del mio «taccuino di bordo», così si chiude l'anno 1957 per l'Ansaldo.

Il giorno 31, come già ho detto, si è avuta, con una cerimonia svoltasi a bordo, la consegna ufficiale della nave.

La *Agri-*gentum** è partita pochi giorni dopo per Napoli, da dove ha iniziato il primo viaggio per il Golfo Persico, e quindi per due anni seguirà la rotta Golfo Persico - Le Havre, via Suez. Com'è noto, essa è la più grande petroliera in grado di transitare per Suez.

Lucio Bozzano





# Il varo della "Elios"

**A** meno di un mese di distanza dal varo della «Mirador», domenica 22 dicembre è stata varata al Cantiere di Sestri la costruzione 1523, cioè la turbocisterna «Elios» di 31.500 tonnellate di portata lorda, che era stata ordinata all'Ansaldo dalla Società di navigazione omonima con sede a Palermo e impostata il 27 aprile 1957.

La nuova unità è uguale, salvo qualche miglioramento suggerito dal continuo progresso della tecnica navale e qualche lieve modifica voluta dall'armatore, alle altre navi cisterna dello stesso tonnellaggio che l'hanno preceduta: «Mina D'Amico», «Argea Prima», «Miraflores», «Purina Italia», «Fina Canadà», «Italia Martelli Fassio», «Mirador».

Lo scafo della «Elios» è sceso in mare alle 10,30 nell'ampia cornice scenografica del nostro maggiore stabilimento navale.

Mentre la nuova unità percorreva il breve tragitto dello scalo per tuffarsi nelle acque che fra qualche mese scriveranno la sua storia con in-

terminabili scie in tutti gli oceani, l'urlo delle sirene e lo applauso dei presenti rompeva improvvisamente il sommo brusio di poco prima, che era sottolineato soltanto, di quando in quando, dagli ordini che pervenivano dagli altoparlanti agli operai addetti alla preparazione del varo e dal tonfo sordo delle tacche e dei puntelli abbattuti. E' una scena, questa, che si ripete sempre, da tempi ormai lontani, come ben sanno i veterani delle costruzioni navali. Tuttavia è una scena sempre nuova e sempre emotiva per tutti, dal Direttore del Cantiere costruttore all'ultimo modesto operaio.

La «Elios» veniva quindi accostata alla banchina della darsena di allestimento, lasciando libero lo scalo che verrà presto occupato da un'altra delle numerose navi commesse all'Ansaldo.

La costruzione della «Elios» viene eseguita sotto la sorveglianza speciale del «Registro Italiano Navale» e dell'«America Bureau of Shipping» per ottenere la più alta classe per navi adibite al traspor-

to di prodotti petroliferi alla rinfusa. Lo scafo, a struttura longitudinale, è suddiviso in trenta cisterne per il carico, aventi un volume complessivo di 42.000 mc. circa. La prora è slanciata, la poppa è ad incrociatore, vi è un albero centrale, un fumaiolo e una stiva per il carico secco. Le 63 persone d'equipaggio saranno alloggiare in ampie cabine con tutti i comforts moderni e temperatura condizionata.

L'apparato motore è stato costruito al nostro stabilimento Meccanico ed è costituito essenzialmente da un gruppo turboriduttore a vapore tipo Ansaldo, sviluppatore la potenza di 14.500 cavalli in navigazione e da due caldaie tipo Ansaldo-Foster Wheeler a tubi d'acqua. La stazione di pompaggio principale comprende quattro turbopompe da 1000 mc/h. per il carico e due pompe «stripping» da 120 mc. L'energia elettrica a corrente continua è fornita da due gruppi elettrogeni da 550 kw e da una da 150 kw.

La nave sarà dotata di rilevatori di gas nelle tanks, impianto estinzione e lavag-

gio vapore e col sistema «Butterworth», apparecchi moderni di navigazione, radio-telegrafo, radar, radiogoniometro, ecometro, giropilota, bussola giroscopica, ecc. Le sue caratteristiche principali sono le seguenti: lunghezza fuori tutto, m. 200; lunghezza fra le perpendicolari m. 188,80; larghezza massima fuori ossatura, m. 26,20; altezza al ponte di coperta, m. 13,90, immersione media alla portata contrattuale dalla linea di costruzione, m. 10,30; portata lorda corrispondente, 31.500 tonnellate; stazza lorda, 19.000 tonnellate metriche circa; potenza massima dell'apparato motore a 114 giri al 1', 16.000 cavalli asse; potenza normale dell'apparato motore a 110 giri al 1', 14.500 cavalli asse; velocità alle prove, con dislocamento corrispondente alla portata lorda contrattuale e potenza normale, nodi 16,10.

Madrina della nave, che è stata benedetta dal Vescovo Ausiliare di Genova, mons. Chiocca, è stata la signora Lily Lauro, consorte dell'ing. Ercole Lauro, Consigliere Delegato della «Elios».

Alla cerimonia del varo hanno assistito numerosa folla, personalità e autorità civili e militari, fra cui il senatore Gaetano Fiorentino, l'on. Cafiero, l'assessore Bovo per il sindaco di Genova, il cav. del lav. ing. Ernesto Fassio, l'armatore dr. Angelo Costa, il Presidente della «Finmeccanica» ing. Vignuzzi. Per il gruppo armatoriale cui fa capo la Compagnia di navigazione «Elios» erano presenti il Presidente della Compagnia avv. Paolo Diamante, l'ing. Ercole Lauro quale Consigliere Delegato, il dr. Gioacchino Lauro e l'ing. Vincenzo Verde. Rappresentavano l'Ansaldo il Presidente avv. Federico De Barbieri, il V. Presidente commendatore Giuseppe Gennaro, l'Amministratore Delegato ingegnere Giuseppe Rosini, il Direttore Generale ing. Federico Lombardi, i Direttori Centrali ingg. Casaccia e Cristofori e rag. Di Gaetano, il Condirettore del Cantiere di Sestri ing. Boero, il V. Direttore Centrale avv. Alberto Boyer ed altri dirigenti.

D. J.



Da sinistra: la madrina tra la sig.ra Dufour, l'ing. Rosini, l'on. Cafiero e la sig.ra D'Aragona; la madrina con la sig.ra Lauro, il marito ing. Ercole Lauro e il dr. Gioacchino Lauro

# Visita a cantieri olandesi e svedesi

Qualche tempo fa un gruppo di nostri dirigenti ha effettuato una visita a quattro cantieri navali, due olandesi e due svedesi, allo scopo di meglio conoscerne il funzionamento ed in particolare di individuarne la potenzialità del settore scafo, proprio in un periodo in cui tutti i maggiori cantieri mondiali tendono a realizzare ulteriori ed opportune trasformazioni negli impianti destinati a tali lavorazioni.

Sono stati così visitati: cantieri «Rotterdamsche Droogdok» di Rotterdam, «Nederlandsche Dok en Scheepswerk» di Amsterdam, «Göta-

verken» di Göteborg e «Kockms» di Malmö, da noi prescelti proprio in considerazione della varietà della produzione di scafo e della attività vitale dei Cantieri stessi, che — possedendo propri bacini di carenaggio — accoppiano in varia misura le nuove costruzioni alle riparazioni; mentre in Svezia predomina fra queste due attività la prima, in Olanda ci si dedica molto alla seconda, approfittando di una fortunata posizione geografica che reca colà, attraverso le normali vie di traffico marittimo, lavoro in misura assai sensibile e redditizia, e pressochè automatica.

Appare subito quale mag-

giore ampiezza totale venga racchiusa entro la cinta del cantiere e come tale area serva soprattutto a dare largo respiro a tutte le lavorazioni di scafo: il non essere — come avviene invece a Sestri — compresi fra il mare ed altri impianti industriali, fra le vie di comunicazione e l'agglomerato cittadino, ha portato quei cantieri ad una maggiore possibilità di espansione, il che ha consentito al settore scafo larghe zone di prefabbricazione ed ampi piazzali per deposito di blocchi prefabbricati, in attesa del più opportuno periodo di imbarco.

Naturalmente tale estensione di cantiere — che per Amsterdam risulta quattro volte quella di Sestri, che pur sembra a noi già vasta — ha creato ovunque problemi per il trasporto di materiali e di personale; ogni cantiere è così dotato di una schiera di autocarri, di trattori e di rimorchi ed inoltre di una serie di mezzi per trasporto persone con percorsi fissi, intervallati di pochi minuti l'uno dall'altro, quale una normale linea pubblica cittadina. Il tutto fa capo ad una centrale trasporti, dalla quale il movimento di ogni mezzo viene comandato a mezzo di radiotelefono mentre, con pianta del cantiere e con piccole sagome, quel personale controlla in maniera continua l'espletamento delle operazioni, già richieste telefonicamente dai vari enti interessati.

Mentre i parchi materiali ferrosi e le officine navali sono tali da essere pienamente confrontabili con le nostre — sia come mezzi di sollevamento, sia come macchinari — la nostra attenzione si è appuntata, oltre che sui piazzali, su altri due punti determinanti:

— prefabbricazione coperta;

— scali e loro gru.

La nostra prefabbricazione si svolge pressochè completamente all'aperto ed è così necessariamente obbligata a seguire le condizioni climatiche; al nord — dove per talune località le statistiche recano fino a 150 giornate piovose all'anno — si è coperto, con tettoie servite da gru a ponte, ovunque sia stato possibile e ciò nonostante che la maestranza sia usata lavorare anche sotto le normali intemperie ed abbandoni i piazzali solo in caso di burrasca o di pioggia a lungo periodo, in entrambi i casi senza alcun riconoscimento particolare.

Presso quei cantieri gli scali maggiori di costruzione sono tutti del tipo a semi-bacino, del tipo cioè in cui — qualche ora prima del varo — viene tolta la porta che chiude verso l'acqua la conca di costruzione, cosicchè l'acqua stessa invade il piano di varo per circa metà della lunghezza dello scalo; in tal modo non è più necessario l'avantiscalo, che ha sempre costituito una delle nostre più forti preoccupazioni poichè la nave poi varata viene a galleggiare prima di giungere al termine del piano di strisciamento. Questi scali sono costruiti inoltre con larghezza della platea molto pronunciata, e la sistemazione



Un varo a Malmö da uno scalo a semibacino

della puntellatura e dei ponteggi di servizio risulta quindi molto meno onerosa che presso di noi.

Tutta la lavorazione di scafo, come poi quella di allestimento, risulta guidata dall'ufficio produzione, con una organizzazione che appare più semplice e più tempestiva di quanto non possa talvolta essere attuata nei nostri cantieri; ed è questa la principale ed economicamente più importante conseguenza dei criteri di standardizzazione che in quelle regioni animano sia i costruttori, sia gli armatori: specifiche di costruzione dettagliate, accettazione della normale lavorazione di cantiere, convinta necessità di non ricorrere a modifiche durante il lavoro fanno sì che le diverse unità possano essere disegnate, programmate e costruite in periodo assai breve, senza indecisioni e con una regolarità da invidiare.

Tale regolarità è certo in quelle regioni un qualcosa di interiore anche per il singolo individuo; il lavoratore nordico è certo meno brillante del nostro, egli preferisce lavorare pacatamente e solo per otto ore giornaliere; non conosce (e ce lo hanno spesso confermato anche gli ultimi nostri armatori svedesi) quello che noi definiamo «colpo di mano»: in compenso però il visitatore ha la netta sensazione del perchè in quell'ambiente silenzioso, disciplinato, talvolta grigio, il lavoro fluisca metodicamente ed economicamente.

In quell'ambiente si parla solo del proprio lavoro con serietà e serenità ed a ciò si sono assuefatti anche quei lavoratori italiani che abbiamo colà incontrato, taluni già appartenenti anche alla nostra Società; per le proprie necessità le maestranze dispongono dei propri comitati di rappresentanza i quali esercitano la loro opera ed espongono alle direzioni, a solo carattere consultivo, i vari problemi sindacali, notando che quel lavoratore, pure avendo retribuzioni elevate, deve a proprie spese provvedere alla mensa, al

completo vestiario, alle provvidenze assistenziali.

La nostra visita al nord è durata dodici giorni. Ovunque siamo stati accolti con simpatia e molta cordialità dai maggiori esponenti delle Società, ed è stata nostra viva soddisfazione il constatare come, nei ripetuti scambi di vedute, il nome Ansaldo sia stato da essi sempre considerato come la più sicura e fiduciosa considerazione dei suoi dirigenti.

**Franco Cristofori**

## L'Ambasciatore Cortese visita l'impianto di Sindri

Dopo la visita del Console italiano a Calcutta Di Vittorio, avvenuta il 12 ottobre scorso, anche l'Ambasciatore d'Italia in India S. E. Paolo Cortese ha espresso il desiderio di prendere visione degli impianti che la nostra Società sta erigendo a Sindri.

La visita ha avuto luogo il 16 dicembre e S. E. Cortese, dopo un accurato sopralluogo alle costruzioni in corso, ha passato gran parte della giornata con i tecnici e le maestranze italiane colà dislocate, ed ha partecipato ad alcune cerimonie e trattenimenti organizzati in suo onore.

L'Ambasciatore Cortese ha voluto esprimere personalmente il suo compiacimento per la perfetta organizzazione raggiunta e per la grandiosità degli impianti in costruzione ai dirigenti dell'Ansaldo a Sindri, ed ha inviato alla Società il seguente telegramma:

*Per ingegner D'Onofrio. Memore et grato cordialità loro accoglienza ed ospitalità che mi ha fatto vivere ore di calda intimità con nostri dirigenti tecnici ed maestranze, tengo a rinnovare a Lei ed ingegner Slaghek espressione mia ammirazione per grandiosi lavori che loro Società compie a Sindri. Stop. Con occasione invio a tutti fervidi voti per Natale et anno nuovo.*

Ambasciatore Cortese



I nostri dirigenti che hanno visitato i cantieri olandesi e svedesi. Da sinistra: il V. Direttore del Muggiano ing. Avanzini, l'ing. Bottino del Cantiere di Sestri, il V. Direttore del Cantiere di Livorno ing. Grillo, il Direttore Centrale ing. Cristofori, il V. Direttore del Cantiere di Sestri ing. Bruno

I quattro complessi visitati costituiscono altrettante Socie-

	Rotterdam	Amsterdam	Göteborg	Malmö	Sestri
Superficie cantiere mq.	680.000	1.000.000	600.000	400.000	240.000
Parco lamiera mq.	20.000	20.000	25.000	20.000	18.000
Officina navale mq.	23.000	20.000	20.000	20.000	14.000
Prefabbricazione coperta mq.	7.000	9.000	8.000	6.000	1.800
Peso normale blocchi prefabbricati tonn.	60÷70	50÷60	40÷50	50÷60	20÷25
Scali n.	7	5	5	8	6
Produzione scafo tonn./anno	40.000	45.000	60.000	55.000	40.000
Personale dipendente n.	5.500	5.800	6.000	5.600	5.300

# Lavoro di squadra in Fonderia

Si è molto parlato del significato e degli scopi del lavoro in gruppo, o, come dicono gli americani, del « team work ». Nella nota che segue il Direttore della nostra Fonderia illustra l'interessante applicazione fatta nel suo Stabilimento dei concetti del lavoro in gruppo: più che di un esempio singolo d'applicazione, si tratta d'una serie coordinata di esempi che pensiamo richiamerà l'attenzione dei dirigenti, dei capi, dei tecnici degli altri Stabilimenti sociali.

L'aumentare delle esigenze dei clienti, i quali richiedono alla fonderia getti con caratteristiche meccaniche sempre più elevate, con gradi di precisione sempre più impegnativi, esenti il più possibile da difetti occulti e superficiali ed a prezzi unitari più bassi, ha moltiplicato i problemi di fonderia al punto che essi non possono più essere risolti solo dai capi più elevati.

Per fare fronte a queste necessità, che in Italia si sono manifestate in modo particolare dopo l'ultima guerra, le fonderie si sono trovate a dover risolvere questi problemi in un clima di particolare difficoltà, a causa della esiguità numerica del personale tecnico e delle maestranze in grado d'assimilare rapidamente le modifiche ai sistemi di lavorazione tradizionali, imposte dalle nuove tecniche di produzione.

Il periodo in cui il capo fonderia tutto sapeva, ordinava e controllava, ormai era tramontato. Si trattava perciò di creare condizioni che permettesse ai capi reparto di agire con una maggior autonomia e di acquisire una competenza più vasta, che facilitasse il loro compito d'istruzione degli operai.

Era quindi necessario passare al decentramento delle mansioni, in modo che ognuno dei capi minori potesse unire, alle cognizioni già in suo possesso, quella maggiore conoscenza del suo lavoro necessaria a far

funzionare ogni singolo reparto quale una piccola officina. Ad affrettare i tempi verso questa soluzione concorreva la trasformazione effettuata nel dopoguerra dalla lavorazione in secco alla lavorazione a verde, o semiverde o semisecco. Questa trasformazione aveva portato ad un miglioramento tecnico ed economico notevole, ma le aumentate difficoltà, portavano a dispendi in altri campi: resa, scarti, ecc.

L'attuare un decentramento era da tempo negli obiettivi di questa direzione, ma le difficoltà sembravano insuperabili o perlomeno tali da ritardarne l'attuazione.

Nel febbraio dell'anno scorso però, con la consulenza dell'ing. O'Connor, tecnico americano presso il Comitato Nazionale della Produttività, si decise d'introdurre fra i capi della fonderia il lavoro di squadra (team-work).

Nel mese di marzo si procedette nel lavoro di organizzazione delle squadre.

Ogni squadra fu così formata: Capo reparto formatura - Capo reparto modelli - Tecnico del laboratorio terre - Tecnico metallurgico - Capo reparto animisti - Capo reparto sbavatura.

Nella squadra chi ha la responsabilità della formatura si avvale della collaborazione degli altri capi per quelle operazioni complementari (modello, anime, ecc.) per le quali esiste un'organizzazione separata, ma sono effettuate in funzione della lavorazione principale: la preparazione finale della forma che rappresenta la sintesi delle operazioni che portano alla produzione del getto.

Il capo reparto formatura diviene perciò responsabile, nei confronti del suo capo officina, della qualità e quantità dei getti prodotti.

Mentre il capo reparto for-

matura ovviamente risponde del funzionamento di una sola squadra, gli altri capi e tecnici collaborano in più squadre.

In tal modo i collegamenti che al livello del capo officina o del capo sezione risultavano complessi e troppo numerosi, riescono più facili fra capi reparto perché più diretti ed in numero minore.

E' evidente che in questo modo, sia i capi reparto formatura, sia gli altri che con lui collaborano, assumono maggiore responsabilità, maggiore prestigio, ma soprattutto, scambiandosi le loro esperienze, hanno la possibilità d'aumentare notevolmente le loro conoscenze.

Alle squadre vengono assegnati gli obiettivi da raggiungere.

Dall'aprile al settembre dell'anno scorso il primo obiettivo assegnato alle varie squadre è stato quello della riduzione delle colate e materozze.

Alcune centinaia di modelli furono riesaminati sotto questo aspetto e gli aumenti di resa ottenuti in seguito alle modifiche attuate furono veramente soddisfacenti. Ogni due settimane tutti i capi vennero riuniti, sotto la presidenza del direttore dello stabilimento, per uno scambio d'esperienze. Ogni volta furono esaminate due o tre soluzioni adottate dalle varie squadre per ridurre le materozze ed aumentare la resa.

Queste riunioni, della durata di due ore, risultarono molto utili sia ai fini di uno scambio di esperienze, sia ai fini di giungere a stabilire una comune direttiva per tutti i capi.

In queste riunioni si è potuto constatare come attraverso il lavoro di squadra sia stato possibile eliminare le difficoltà di collaborazione prima esistenti fra i capi. Migliorato è apparso inoltre il fermento emulativo, che solo può portare a risultati positivi, sia

sul piano tecnico che economico.

Ne è conseguito inoltre un notevole innalzamento del livello tecnico dei capi più giovani.

Con questo metodo si è riscontrato perciò possibile provvedere alla formazione dei giovani capi, cosa che per il passato aveva assillato la direzione della fonderia.

Vinta la prima battaglia e ridotto il tempo necessario ai capi per i problemi inerenti le colate e materozze, si è passati a porre ai capi, per il secondo semestre dell'esercizio, l'obiettivo della riduzione degli scarti e dei piccoli difetti che obbligano a spese di riparazione.

Attraverso gli obiettivi già raggiunti o fissati, la direzione tende ai seguenti risultati finali:

1) Decentramento delle mansioni ai capi minori, con conseguente aumento di prestigio e considerazione dei capi reparto.

2) Aumento delle capacità tecniche dei capi, con particolare riferimento alle loro capacità di comando e soprattutto di istruzione degli operai. Problema quest'ultimo molto importante agli effetti dell'inserimento nei cicli produttivi delle maestranze di nuova assunzione.

3) Raggiungimento della progressiva riduzione dei costi in modo da poter scendere ai prezzi internazionali dei getti.

Poiché la fonderia fornisce metà della sua produzione a ditte esterne, è evidente che quest'ultimo punto è di grande importanza ai fini di mantenere la fonderia in grado di assicurare il lavoro alle maestranze attualmente occupate.

A conclusione di questa breve nota, che vuol essere un riconoscimento alla attiva collaborazione data da tutti i capi di ogni grado alla direzione, in quest'opera di rinnovamen-

to della fonderia, riporto il decalogo dato ai capi ed ai tecnici quale guida nel loro impegnativo lavoro:

1) Si dia ampio sviluppo al lavoro di squadra (team-work). Ci si preoccupi di ottenere la maggior collaborazione possibile fra capo-reparto formatura, capo-modellista, tecnico addetto alle terre, tecnico metallurgico, capo-animisti, capo-reparto sbavatura.

2) Il capo-officina è l'istruttore e l'animatore delle squadre che svolgono la loro attività alle sue dipendenze. Stabilisce gli obiettivi da raggiungere, e controlla i risultati.

3) Ogni capo reparto conscio della sua responsabilità dedichi maggior tempo alle prove volte al miglioramento economico delle lavorazioni.

4) Non considerare il ciclo di lavorazione di ogni getto nel suo complesso, ma in ogni suo piccolo particolare. Ad esempio per la colata esaminare l'imbuto, il canale verticale, il collettore, il filtro, gli attacchi di colata. Ognuno di queste parti va vagliata sotto il profilo economico. E' ovvio che ad ogni risparmio di tempo ottenuto su un particolare del ciclo corrisponde un aumento di produttività.

5) Seguire un metodo nell'eseguire le prove. Ridurre al minimo l'improvvisazione.

6) Con i risultati ottenuti nelle prove, stabilire le norme per l'esecuzione di altre prove successive in modo da evitare possibilità di errori.

7) Raggiunti buoni risultati, e stabilite le norme standard, continuare le prove per ricercare ulteriori miglioramenti.

8) Le istruzioni ricevute, o risultanti dalle prove eseguite, siano trasmesse in modo capillare e più chiaro possibile.

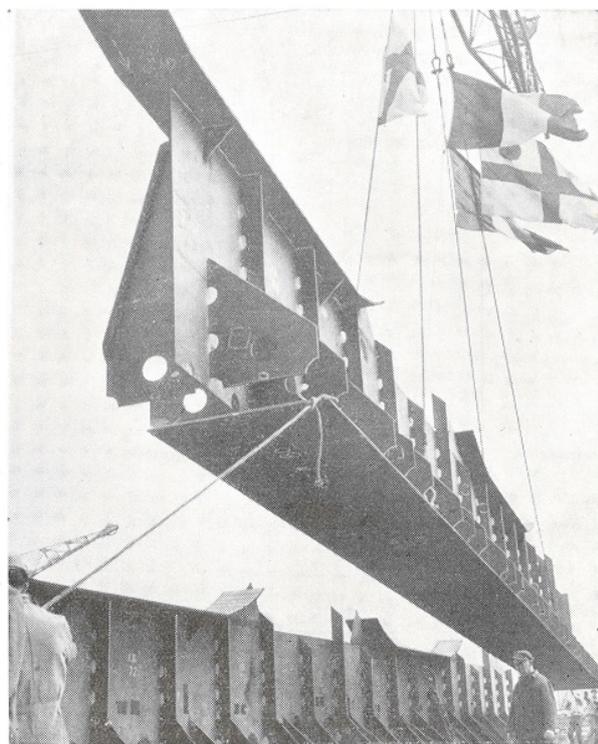
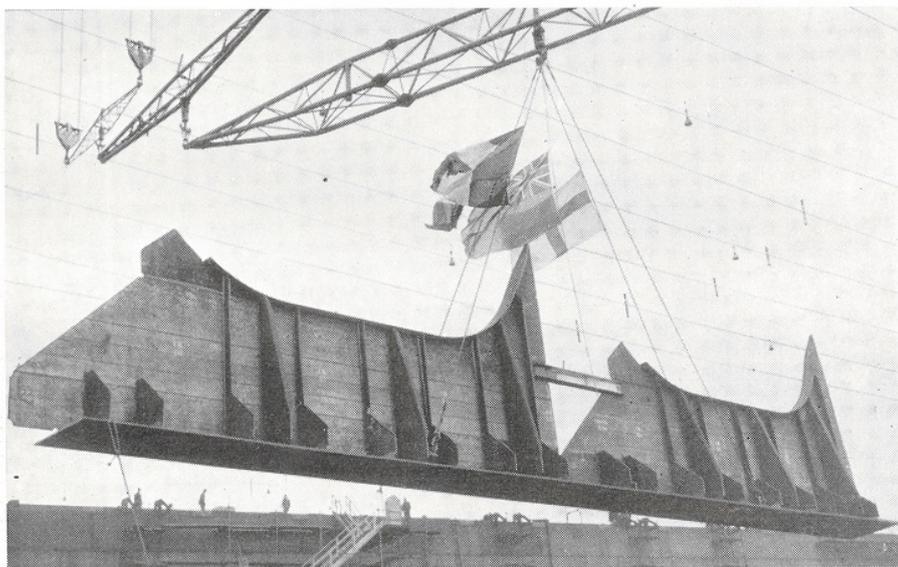
9) Creare nell'operaio un senso sempre più elevato di responsabilità ed autocontrollo delle operazioni da lui svolte.

10) Controllare che le istruzioni date siano correttamente seguite a distanza di tempo.

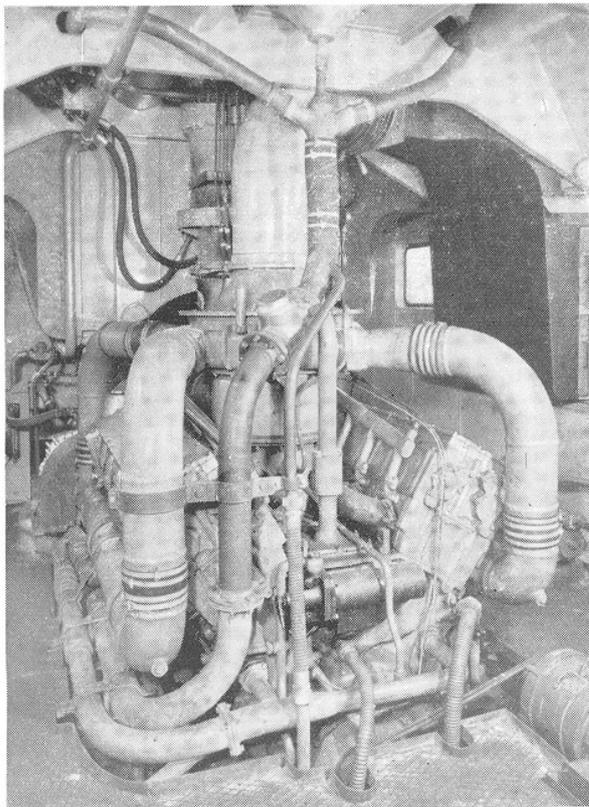
Mario Noris

## L'IMPOSTAZIONE DI DUE PETROLIERE AL CANTIERE DI SESTRI

Le ultime due impostazioni di navi al nostro Cantiere di Sestri hanno avuto luogo il 7 e il 28 dicembre. Si tratta di due turbocisterne (costruzioni 1537 e 1530) la prima delle quali, da 31.500 tonnellate di portata lorda (fotografia a destra), è stata ordinata dalla « Compagnia Internazionale » di Genova del gruppo Fassio, e la seconda, da 34.500 tonnellate di portata lorda, dalla « B.P. Tanker Company » di Londra. Quest'ultima fa parte di una serie di tre unità uguali che saranno costruite al Cantiere di Sestri per lo stesso armatore, e le cui principali dimensioni saranno le seguenti: lunghezza tra le perpendicolari, m. 195,07; larghezza massima fuori ossatura, m. 26,21; altezza di costruzione m. 14,63.



# Prime prove di corsa di una nuova locomotiva



Uno dei due motori Ansaldo-Maybach

Il giorno 18 dicembre, sul percorso Genova Brignole - La Spezia, è stata effettuata una corsa di prova con la nostra locomotiva sperimentale ADIM 1/2-23. Il convoglio rimorchiato era costituito da un locomotore E 636, del peso effettivo di 105 tonnellate (peso virtuale 115 tonn.) e da otto carrozze Cz del peso medio di 42 tonnellate ciascuna. Il peso totale rimorchiato era quindi di  $115 + 8 \times 42 = 115 + 336 = 451$  tonnellate.

Il percorso è stato coperto in circa 1 ora e 40', raggiungendo, nel tratto consentito dalla prestazione della linea, la velocità massima di 100 chilometri orari.

Il giorno successivo, con un convoglio rimorchiato sensibilmente più leggero, costituito da un locomotore di riserva E. 636 e da 3 carrozze Cz per un totale di 242 tonnellate, è stata effettuata la corsa sul tratto La Spezia-Pisa raggiungendo la velocità massima di 120 km. orari consentita dalla linea e conservandola, pur sviluppando una potenza ancora largamente inferiore alla massima di cui può disporre la locomotiva.

La stessa prestazione è stata fornita nel viaggio di ritorno da Pisa a La Spezia con lo stesso treno rimorchiato.

Non v'è dubbio che, se la linea l'avesse consentito, si sarebbero potuti superare i 135-140 km/h in considerazione sia del margine di potenza di-

automotrice piuttosto che a bordo di una locomotiva.

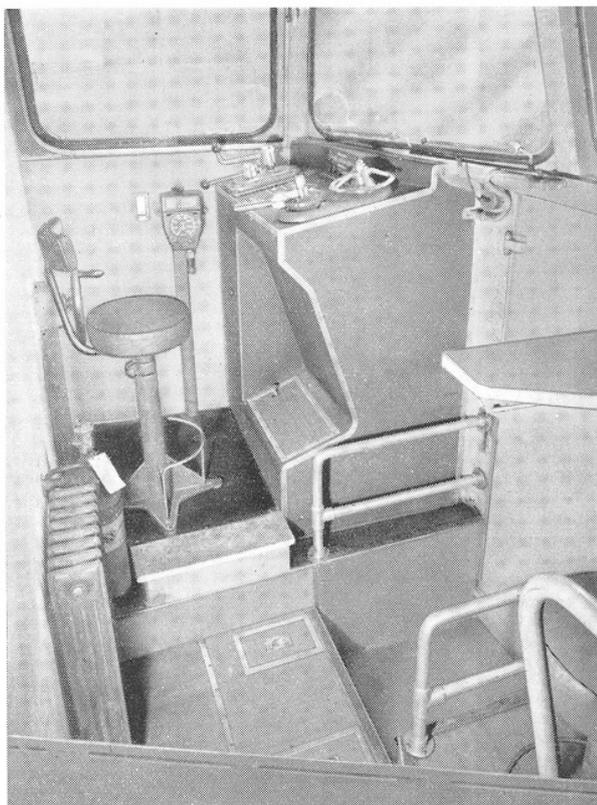
Nell'ultimo tratto, e cioè sul percorso La Spezia - Genova Brignole, è stato effettuato il traino di un treno diretto pesante costituito da un locomotore di riserva E. 636, 3 carrozze Cz, del peso complessivo di 127 tonnellate e da un certo numero di carri merci per un peso complessivo di 670 tonnellate col quale è stata raggiunta e conservata per lunghi tratti la velocità massima di 75 km./h, che avrebbe potuto anche essere superata se i carri a rimorchio di 3.a categoria fossero stati abilitati ad una velocità superiore.

A titolo di raffronto citiamo il fatto che al locomotore E. 424 della potenza nominale di 1700 CV. ai cerchioni e cioè ragguagliabile a quelle del nostro locomotore è attribuita una prestazione di 450 tonnellate con una velocità massima di 70 chilometri all'ora.

Alle corse di prova hanno partecipato, oltre al personale del nostro Ufficio Studi e ad un certo numero di operai del C.M.I. e dello Stabilimento Meccanico, diversi tecnici delle Ferrovie dello Stato.

Ed ecco in breve le caratteristiche principali della macchina:

Peso della locomotiva in ordine di marcia (compreso i 2/3 di scorta), tonn. 70. Lunghezza fra i respingenti, m. 15,200. Rodiggio, BO-BO. Potenza installata, CV. 2400, di



La cabina del manovratore

cui: per trazione CV. 2000, ausiliari CV. 130, a disposizione per eventuale installazione del riscaldamento elettrico del treno a 3000 V, CV 270

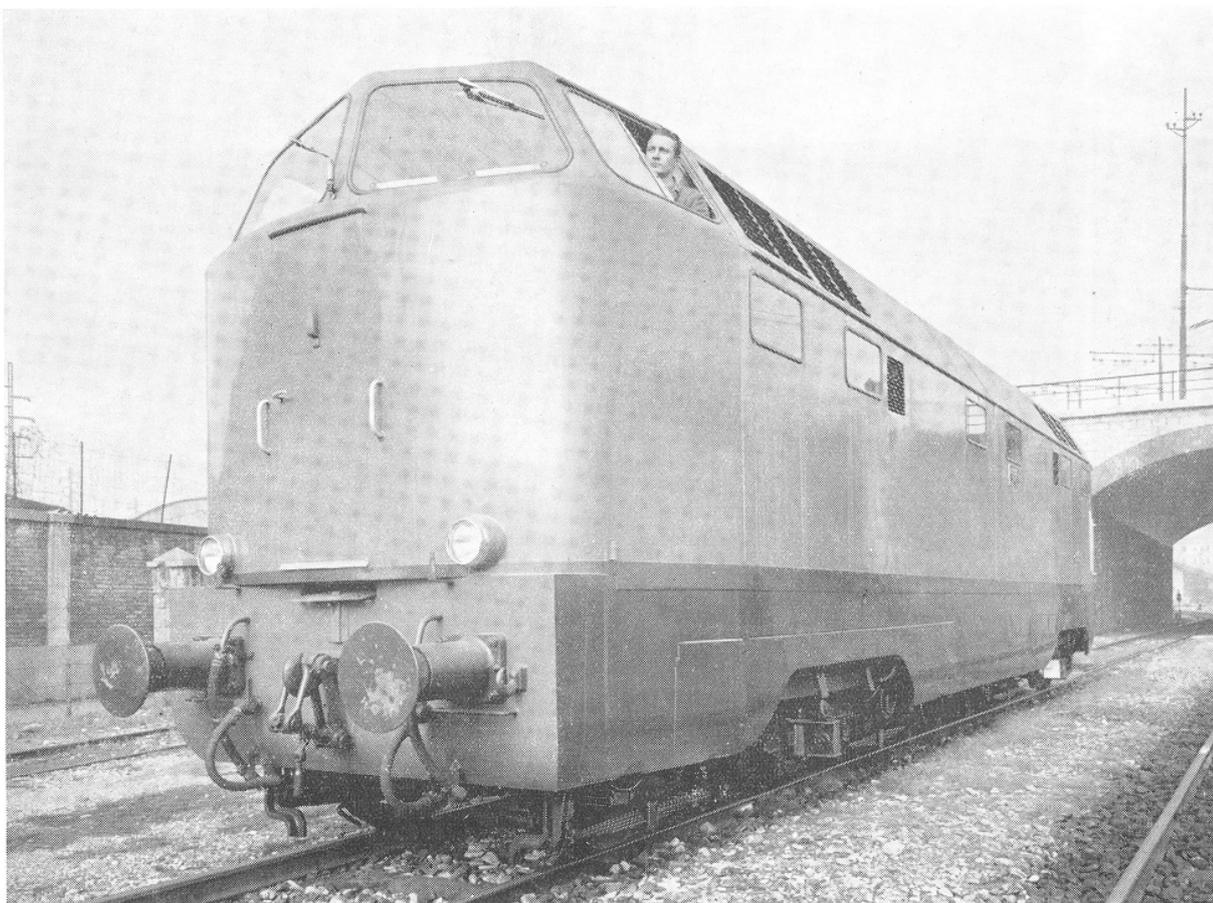
N. 2 motori Ansaldo Maybach a 12 cilindri a V a 1500 giri/l' costruiti dall'Ansaldo Meccanico di Sampierdarena, sovralimentati a mezzo di turbosoffianti azionate dai gas di scarico.

N. 2 cambi idromeccanici

Mekydro a 4 velocità ad inserzione automatica costruiti dalla « Maybach Motorenbau » di Friedrichshafen.

Massimo sforzo allo spunto limitato dalla aderenza massima della locomotiva, kg. 23 mila.

Trasmissione agli assi per mezzo di alberi cardanici azionanti ponti ad ingranaggi conici che sono montati sugli assi medesimi.



# LE BORSE DI STUDIO PER IL 1958

## Borse di studio

### "Ansaldo"

#### NORME GENERALI

1. - Istituzione di borse di studio. Per l'anno scolastico 1957-1958 l'Ansaldo mette a concorso le seguenti borse di studio allo scopo di offrire ai più meritevoli figli dei dipendenti dell'Azienda la possibilità di usufruire di un tangibile aiuto per frequentare i corsi di istruzione media e superiore dei seguenti ordini di scuola:
  - Scuola di Avviamento Professionale Industriale e Commerciale - Scuola media - Scuola tecnica industriale e commerciale - Istituto professionale statale.
  - Liceo classico e scientifico - Liceo artistico.
  - Istituti tecnici per ragionieri e geometri - Istituto magistrale.
  - Istituto tecnico industriale - Istituto tecnico nautico.
  - Università (facoltà di ingegneria e ogni altra facoltà).

2. - Persone ammesse a concorrere. Potranno concorrere i figli (maschi e femmine) di coloro che siano alle dipendenze dell'Ansaldo da non meno di due anni e che non siano a loro volta dipendenti della Società.

3. - Natura delle borse. Le borse messe a concorso per l'anno scolastico 1957-1958 sono di due tipi: borse di 1.º grado e borse di 2.º grado. Qualora non risultassero assegnate borse di 1.º grado, l'ammontare di esse potrà essere devoluto a costituire borse di 2.º grado per lo stesso ordine di studi ed in numero adeguato alla somma disponibile. Se le borse destinate ad un certo ordine di studi non venissero assegnate, i relativi importi potranno essere destinati, a giudizio della Commissione, a borse supplementari per gli altri ordini di studi.

4. - Commissione giudicatrice. L'assegnazione delle borse sarà fatta in seguito alle decisioni di una commissione presieduta da un Dirigente dell'Ansaldo e sarà basata sui meriti scolastici dei concorrenti. A parità di meriti saranno presi in considerazione lo stato di famiglia del dipendente e la sua anzianità di servizio. Qualora il numero dei concorrenti alle borse di 1.º grado superi quello delle borse messe a concorso, gli eventuali esclusi avranno la precedenza nell'assegnazione delle borse di 2.º grado.

5. - Pagamento delle borse. Il pagamento delle borse verrà effettuato ai dipendenti dell'Ansaldo, genitori dei beneficiari, in data da stabilirsi.

6. - Presentazione delle domande. Le domande, redatte sugli appositi moduli a disposizione degli interessati presso le Assistenti Sociali di Stabilimento, dovranno essere inviate entro il 31 gennaio 1958 all'Ansaldo - Direzione Generale - Ufficio ASA - Genova, corredate dello stato di famiglia (in carta libera) del richiedente, e del certificato scolastico richiesto per il tipo di borsa a cui il concorrente aspira, dal quale risultino le votazioni ottenute nello scrutinio finale o negli esami di ammissione dell'anno scolastico 1956-1957 e del certificato di iscrizione della scuola frequentata dal concorrente nell'anno 1957-1958.

7. - Disposizioni finali. Gli ordini di dipendenti, deceduti da non oltre due anni e che al momento della morte avevano un'anzianità di servizio non inferiore a 10 anni, saranno ammessi a concorrere alle borse alle stesse condizioni e con parità di trattamento con i figli dei dipendenti viventi.

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

#### NORME PARTICOLARI

a) - Borse di studio per la facoltà di ingegneria e ogni altra facoltà.

1. - Subordinatamente alle norme generali sopraindicate l'Ansaldo mette a concorso per l'anno accademico 1957-1958 le seguenti borse di studio:

Ingegneria: 2 borse di studio di 1.º grado da L. 100.000; 2 borse di studio di 2.º grado da L. 50.000.

Altre facoltà: 2 borse di studio di 1.º grado da L. 100.000; 5 borse di studio di 2.º grado da L. 50.000.

2. - Le borse di studio di 1.º grado (L. 100.000) sono messe a concorso fra tutti quei giovani che non siano mai stati e non siano fuori corso, e abbiano sostenuti tutti gli esami prescritti per il corso che hanno frequentato nell'anno accademico precedente entro le sessioni previste dal regolamento riportando una classifica media generale non inferiore ai 27/30, con un minimo di 24/30, per ciascuna materia.

Quelle di 2.º grado (L. 50.000), fra tutti coloro che nelle stesse condizioni abbiano riportato una classifica media generale non inferiore ai 24/30 con un minimo di 21/30 per ciascuna materia.

Per gli iscritti al 1.º anno alle facoltà, le borse verranno messe a concorso sulla base dei risultati degli esami di maturità classica o scientifica le cui medie generali dovranno essere non inferiori agli 8/10 per il 1.º grado con un minimo di 7/10 per ogni voto parziale e ai 7/10 per il secondo grado con un minimo di 6/10 per ogni voto parziale.

b) - Borse di studio per liceo classico e scientifico - Istituto tecnico industriale - Istituto nautico - Istituto tecnico commerciale per ragionieri - Istituto per geometri - Istituto magistrale e liceo artistico - Istituto professionale statale - Scuola tecnica, industriale e commerciale.

1. - Subordinatamente alle norme generali sopra indicate, l'Ansaldo mette a concorso per l'anno scolastico 1957-1958 le seguenti borse di studio:

Liceo classico e scientifico: 3 borse di studio di 1.º grado da Lire 50.000; 10 borse di studio di 2.º grado da L. 25.000.

Istituto tecnico industriale, Istituto nautico: 2 borse di studio di 1.º grado da L. 50.000; 10 borse di studio di 2.º grado da L. 25.000.

2) - Persone che hanno diritto a tale assistenza. - Saranno ammessi a tale assistenza i dipendenti dell'Ansaldo i quali dimostrino a fine di ciascun anno scolastico di aver seguito con profitto gli studi nei sotto indicati ordini di scuola.

a) Università. - Facoltà di ingegneria - Scienze economiche e commerciali.

b) Scuole medie. - Scuola media unica - Avviamento professionale industriale e commerciale - Scuola tecnica industriale e commerciale - Istituto professionale - Liceo classico e scientifico - Istituto tecnico per periti industriali - Istituto tecnico per ragionieri e geometri - Istituto nautico.

c) Corsi per il conseguimento dell'attestato di comptometrista - Disegnatore costruttore e meccanico - Corsi di lingue straniere.

3) Modalità di pagamento. - Il pagamento delle quote della presente forma di assistenza viene effettuato direttamente agli interessati da Dig/ASA dietro presentazione del certificato di promozione, conseguito anche in due sessioni.

Se l'interessato avrà frequentato un corso regolare di studio la quota annuale di assistenza potrà essere erogata ratealmente alla fine di ogni trimestre, purché lo studente abbia conseguito nel trimestre tutte le sufficenze e ne faccia esplicita domanda. E' ovvio che lo studente il quale alla fine di ogni trimestre non avrà ottenuto le sufficenze e pertanto non avrà potuto godere dei ratei, avrà diritto all'intero ammontare della quota annuale purché tali sufficenze abbia ottenuto a fine d'anno anche in due sessioni di esami.

4) Sospensione del beneficio. - Gli studenti respinti alla fine dell'anno non avranno diritto alla presente assistenza. Qualora gli stessi,

Istituto tecnico commerciale per ragionieri - Istituto tecnico per geometri: 2 borse di studio di 1.º grado da L. 50.000; 10 borse di studio di 2.º grado da L. 25.000.

Istituto magistrale e liceo artistico: 2 borse di studio di 1.º grado da L. 50.000; 8 borse di studio di 2.º grado da L. 25.000.

Istituto professionale statale e Scuola tecnica industriale e commerciale: 3 borse di studio di 1.º grado da L. 50.000; 10 borse di studio di 2.º grado da L. 25.000.

2. - Le borse di 1.º grado (Lire 50.000) sono messe a concorso fra tutti quei giovani che nello scrutinio finale dell'anno scolastico precedente abbiano riportato una media non inferiore agli 8/10 sempre quando nessun voto parziale sia inferiore ai 7/10.

Quelle di 2.º grado (L. 25.000), fra tutti quei giovani che abbiano riportato una media non inferiore ai 7/10, sempre quando nessun voto parziale sia inferiore ai 6/10.

c) - Borse di studio per scuola media.

1. - Subordinatamente alle norme generali sopra indicate, l'Ansaldo mette a concorso per l'anno scolastico 1957-1958 le seguenti borse di studio:

8 borse di studio di 1.º grado da L. 24.000; 46 borse di studio di 2.º grado da L. 12.000.

2. - Le borse di 1.º grado (Lire 24.000) sono messe a concorso fra tutti quei giovani che abbiano riportato allo scrutinio finale dell'anno precedente una media non inferiore agli 8/10 sempre quando nessun voto parziale sia inferiore ai 7/10.

Quelle di 2.º grado (L. 12.000), fra tutti quei giovani che abbiano riportato una media non inferiore ai 7/10, sempre quando nessun voto parziale sia inferiore ai 6/10.

d) - Scuola di avviamento professionale industriale e commerciale.

1. - Subordinatamente alle norme generali sopra indicate, l'Ansaldo mette a concorso per l'anno scola-

stico 1957-1958 le seguenti borse di studio:

3 borse di studio di 1.º grado da L. 24.000; 15 borse di studio di 2.º grado da L. 12.000.

2. - Le borse di 1.º grado (Lire 24.000) sono messe a concorso fra tutti quei giovani che abbiano riportato allo scrutinio finale dell'anno precedente una media non inferiore agli 8/10, sempre quando nessun voto parziale sia inferiore ai 7/10.

Quelle di 2.º grado (L. 12.000), fra tutti quei giovani che abbiano riportato una media non inferiore ai 7/10, sempre quando nessun voto parziale sia inferiore ai 6/10.

## Borse di studio "Ernesto Fassio"

« Il Cav. del Lavoro dr. ing. Ernesto Fassio, in relazione alla costruzione di navi che la Società Ansaldo ha in corso per le sue Compagnie armatoriali « Villain & Fassio », « Società Italiana di Navigazione Mercantile » e « Compagnia Internazionale di Genova » Società di Navigazione, nel desiderio di dare ai dipendenti dei nostri Stabilimenti sociali un tangibile riconoscimento per l'opera ch'essi svolgono, ha stabilito di erogare la somma di Lit. 3.000.000 in occasione del varo di ogni nave costruita, ciò sia per le quattro navi già varate che per le undici che lo saranno in futuro, per un totale quindi di Lit. 45.000.000. Per desiderio dello stesso armatore Fassio, la somma complessiva come sopra indicata, dovrà essere elargita nel periodo di alcuni anni, fino all'esaurimento della somma stessa, sotto forma di Borse di Studio a favore dei figli dei dipendenti della Società Ansaldo che conseguano la promozione in ogni scuola (escluse le elementari) di qualsiasi ordine e grado, purché governativa o comunque legalmente riconosciuta.

Le « Borse di Studio E. Fassio », per espresso desiderio del donatore, tengono conto non solo dei

1) stato di famiglia;

2) certificato di promozione ottenuto alla fine dell'anno scolastico 1956-1957, dal quale risultino le votazioni ottenute nello scrutinio finale o nell'anno di ammissione. Datto certificato deve altresì attestare che lo studente non è ripetente o fuori corso se universitario;

3) certificato di frequenza della scuola cui è iscritto il concorrente nell'anno scolastico 1957-58.

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

Per tutte le questioni di interpretazione e per qualsiasi questione che da tali norme non sia contemplata, deciderà la suddetta Commissione, la quale si riserva altresì di fare ogni ulteriore accertamento che ritenga opportuno.

1º anno: L. 15.000 a promozione ottenuta.

2º e 3º anno: come sopra.

4º anno: L. 20.000 a promozione ottenuta.

Tale cifra è pagabile anche a rate trimestrali purché lo studente abbia conseguito nel trimestre tutte le sufficenze.

I dipendenti studenti che hanno diritto alla presente assistenza sono tenuti a presentare a Dig/ASA le documentazioni relative.

5º anno: come sopra.

6º anno: L. 25.000 a promozione ottenuta.

Tale cifra è pagabile anche a rate trimestrali purché lo studente abbia conseguito nel trimestre tutte le sufficenze.

I dipendenti studenti che hanno diritto alla presente assistenza sono tenuti a presentare a Dig/ASA le documentazioni relative.

7º e 8º anno: come sopra.

Limitatamente ai dipendenti studenti che frequentano l'Istituto tecnico per periti industriali e l'Istituto nautico per periti navali e marinai navali, le quote dal 4º all'8º anno verranno maggiorate di lire 5.000 annuali.

I dipendenti che nell'anno 1957-1958 abbiano frequentato con esito positivo corsi di cui al punto c) dell'art. 2, avranno diritto ad una quota di assistenza di L. 10.000 alla fine di ogni anno se il corso ha la durata di più anni, o alla fine del corso se ha la durata di un solo anno.

Tale cifra è pagabile dietro presentazione a Dig/ASA dei relativi documenti.

L'Ansaldo si riserva l'esclusivo diritto di giudicare ogni caso controverso.

meriti scolastici dello studente, ma anche della situazione economico-familiare del dipendente.

#### NORME GENERALI

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

Commissione giudicatrice. Una Commissione giudicatrice, presieduta dall'armatore Cav. del Lavoro Ernesto Fassio e della quale faranno parte dirigenti delle Compagnie di Navigazione E. Fassio e dirigenti della Società Ansaldo, procederà all'assegnazione delle Borse messe a concorso agli aventi diritto, sia in relazione alla votazione conseguita, sia in relazione alla situazione sociale ed economica del dipendente.

Pagamento delle Borse. Il pagamento delle borse verrà effettuato nel mese di aprile o maggio 1958 per dar modo anche ai candidati che frequentino l'Università di fruire della sessione suppletiva di esami di febbraio.

Presentazione delle domande. Le domande redatte sugli appositi moduli a disposizione degli interessati presso le Assistenti Sociali di stabilimento, dovranno essere inviate entro il 31 gennaio 1958 all'Ansaldo - Direzione Generale - Ufficio ASA - Genova - corredate dai seguenti documenti in carta libera:

1) stato di famiglia;

2) certificato di promozione ottenuto alla fine dell'anno scolastico 1956-1957, dal quale risultino le votazioni ottenute nello scrutinio finale o nell'anno di ammissione. Datto certificato deve altresì attestare che lo studente non è ripetente o fuori corso se universitario;

3) certificato di frequenza della scuola cui è iscritto il concorrente nell'anno scolastico 1957-58.

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

Per tutte le questioni di interpretazione e per qualsiasi questione che da tali norme non sia contemplata, deciderà la suddetta Commissione, la quale si riserva altresì di fare ogni ulteriore accertamento che ritenga opportuno.

#### NORME PARTICOLARI

1) Subordinatamente alle norme suddette, il numero e l'entità delle « Borse E. Fassio » restano così stabiliti:

Studenti universitari: n. 6 Borse da L. 150.000 cad.

Studenti scuole medie superiori: n. 16 Borse da L. 75.000 cad.

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

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

3) Le Borse suddette sono messe a concorso alle seguenti condizioni: Studenti universitari. Devono avere superato entro le sessioni di esami dell'anno 1957, e in ogni caso non oltre il 15 marzo 1958, tutti gli esami previsti dai rispettivi ordinamenti. Inoltre non devono essere « fuori corso ».

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

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

# Prove al Meccanico di turbine e turbodinamo

L'anno testè concluso, che ha visto un'attività particolarmente intensa nei nostri stabilimenti, è terminato al Meccanico con diverse importanti prove di turbine, turbodinamo e valvole di manovra destinate a navi cisterna in allestimento al Cantiere di Sestri.

Nei giorni 25 e 27 novembre e 10 dicembre hanno avuto luogo le prove preliminari di una turbina di bassa pressione facente parte del gruppo turboriduttore da 14.500 cavalli asse destinato alla turbocisterna "Mirador" di 31.500 tonnellate di portata lorda.

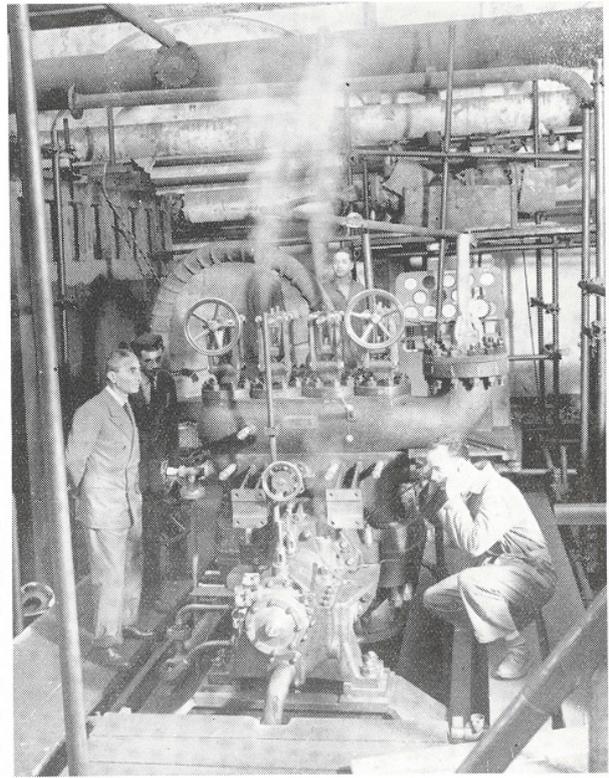
Il 28 novembre e il 19 dicembre sono state effettuate le prove di riscaldamento e

tenuta a caldo del gruppo valvole di manovra (marcia avanti e marcia indietro) per i gruppi turboriduttori della turbonave passeggeri "Federico C." di 20.000 tonnellate di stazza lorda e della turbocisterna "Mirador".

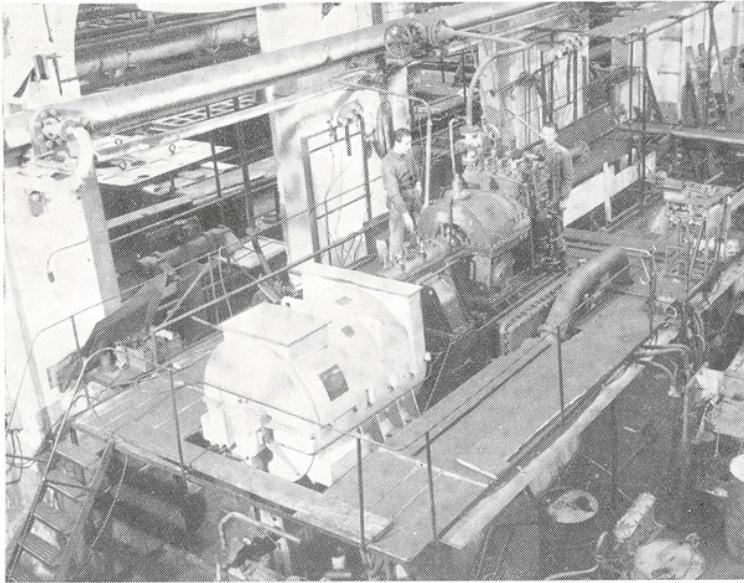
Il 16 dicembre si sono svolte le prove ufficiali al banco della turbina di alta pressione componente il gruppo turboriduttore da 14.500 cavalli asse destinato ad un'altra turbocisterna da 31.500 tonnellate di portata lorda, la "Elios". Le prove, riguardanti le varie velocità di esercizio e la sopravvelocità di emergenza, sono durate quattro ore e hanno dato ottimi risultati. Vi hanno assistito il Direttore di macchi-

na designato della "Elios", sig. Luigi Sorrentino, e i tecnici dei registri di classificazione.

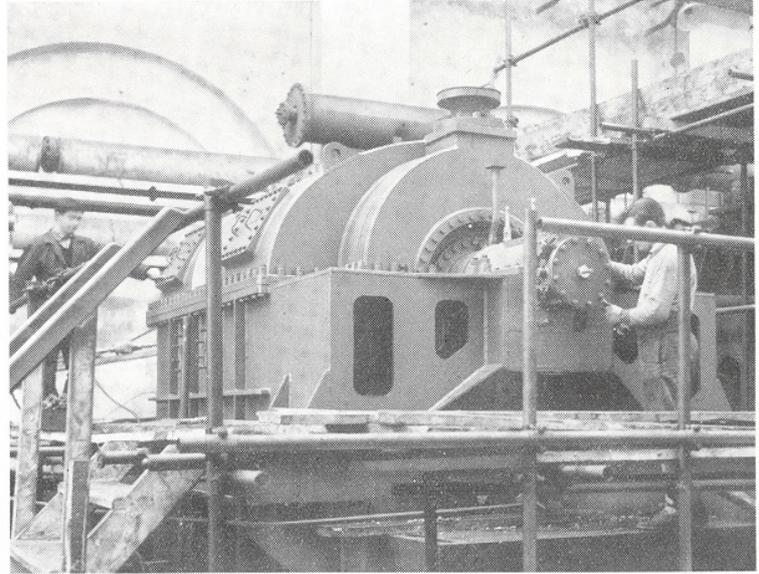
Sempre per la turbocisterna "Elios" il 17 dicembre è stata provata preliminarmente la turbina di bassa pressione, e il 23 dicembre si sono svolte le prove ufficiali del 2.º gruppo turbodinamo da 550 kW., alla presenza dei tecnici dei registri di classificazione. Le prove del gruppo turbodinamo hanno avuto anch'esse un ottimo risultato, dimostrando il perfetto funzionamento di tutti gli organi della turbina e della dinamo, sia a marcia a vuoto che a marcia a pieno carico.



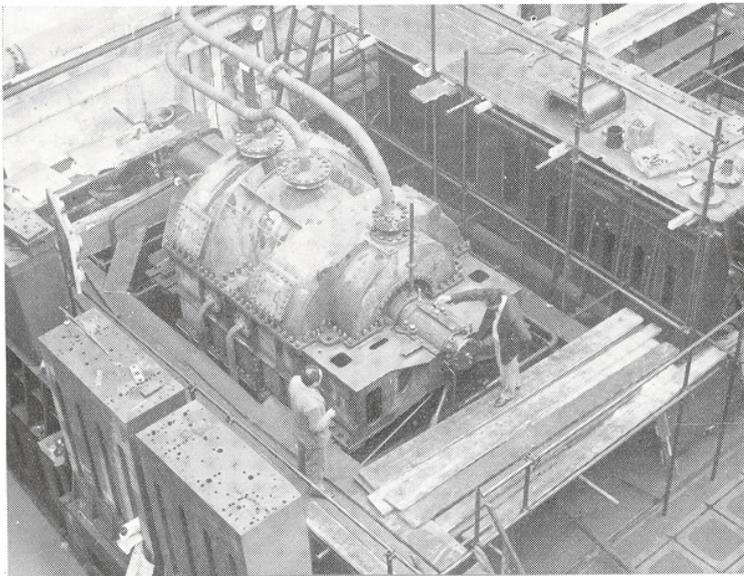
Turbina di alta pressione per la turbocisterna «Elios»



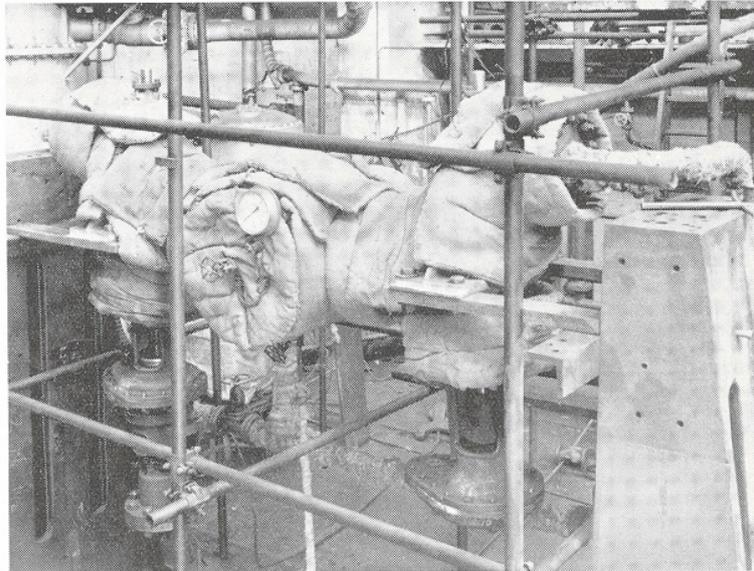
Gruppo turbodinamo da 550 kW. per la T/c. «Elios»



Turbina di bassa pressione per la turbocisterna «Elios»



Turbina di bassa pressione per la turbocisterna «Mirador»



Gruppo valvole di manovra per la turbocisterna «Mirador»



## LA BEFANA



Sono le undici passate del 6 gennaio e l'ultimo gruppo di ansaldini grandi e piccini ha lasciato uno dei quattro teatri — anzi dei sei con La Spezia e Livorno — dove in mattinata si è svolta la nostra festa della Befana. Già gli addetti al locale hanno tolto gli addobbi sistemati durante la notte, che ci avevano dato l'impressione di trovarci in un grande salotto allegro e vivace preparato per la festa di una grande famiglia. L'ampia sala è diventata deserta e silenziosa, quasi fredda. Il palcoscenico, che prima era l'angolo più luminoso e più attraente del "salotto" è ora triste e dimesso. Non vi si vedono più, in fondo e al centro, il bel caminetto col fuoco che sembrava proprio vero e con le calze appese, i cinquanta premi da

sorvegliare fra i genitori dei bambini, il tavolo col tappeto rosso e l'urna per il sorteggio dei premi, i grappoli di palloncini colorati con la scritta "Ansaldo". Anche ai lati del palcoscenico e nell'atrio i palloncini non ci sono più, e così pure i manifesti col disegno colorato della Befana. Anche Babbo Natale, che aveva ricevuto un invito speciale dalla Befana, un Babbo Natale in carne ed ossa, tutto vestito di rosso, con la barba e i capelli bianchi, se ne è andato. E se ne sono andati tutti i bambini, oltre un migliaio accompagnati da famigliari, portandosi via i pacchi coi giocattoli e le caramelle.

Da un momento all'altro siamo rimasti soli. Proprio soli? No, un momento; sullo spiazzo davanti al teatro c'è un camion azzurro dell'Ansaldo. Ma è venuto per portarsi via gli arredi che avevano allegrato il nostro spettacolo. E' venuto per poi lasciarci ancora più soli. Pazienza, la vita è così. Il camion se ne va, accendiamo una sigaretta, ci passiamo una mano sul viso stanco.

A questo punto ci siamo accorti di essere stati presi, per un attimo, dalla malinconia che scende nell'animo dopo la partenza di una persona cara. Ma è stato proprio un attimo, perché qualcuno c'era, a farci compagnia: era un bimbo. Un bel bambino bruno, di sette o otto anni, che si avvicinava esitante, tenendo in mano il suo dono. "Ti è piaciuta la festa della Befana?" gli chiediamo. "Sì, molto. Peccato che ci sia solo una volta all'anno! Dove è andato quel camion?" "E' andato a ritirare gli arredi degli altri teatri dove si è svolta la festa e poi andrà a depositarli in un magazzino". "E chi

li ha portati i doni?". "Lo stesso camion, questa notte, mentre tu dormivi nel tuo lettino".

Il bimbo continuava a far domande. A un certo punto ci chiese: "L'articolo su "L'Ansaldo" lo scrivi tu?". "Sì, l'articolo su "L'Ansaldo" lo scrivo io". Intanto si era avvicinato il padre del bambino. "Sa, mi dice, mio figlio vorrebbe che l'articolo su "L'Ansaldo" lo scrivesse un bambino". "Ottima idea ma... e che figura ci faccio io?". "Io ti fornisco le idee e tu le scrivi, così non fai una brutta figura" risponde il piccino. L'accordo è presto concluso e ci allontaniamo tutti e tre insieme, parlando, appunto, dell'articolo. Ecco, con la nostra umile penna, quel che ha detto il bambino.

"Mi chiamo Franco e ho una sorella più grande che si chiama Luciana, ma mia sorella è rimasta a casa con la mamma perché non ha ricevuto il biglietto per venire alla festa. Mio papà mi ha detto che siccome la Luciana ha già dodici anni la Befana non le dà più niente. Ma la mamma è tanto buona e le ha comprato una borsetta.

Mio papà lavora al Meccanico di Sampierdarena ed è più in gamba di tutti gli altri operai perché lavora nelle turbine, le macchine più belle del mondo.

Quest'anno mio padre ha trovato nella busta della quindicina un biglietto viola per me. C'era scritto che "L'Ansaldo" aveva preparato per me, come gli scorsi anni, la festa della Befana e che mi invitava ad intervenire. Da quando c'è "L'Ansaldo" io ho già ricevuto tre biglietti. Il primo anno il biglietto non c'era perché i bambini invitati



A sinistra, dall'alto: l'ing. Rosini, a fianco del Prefetto e dell'avv. Boyer saluta i bambini e i loro famigliari; il Prefetto stringe la mano al vincitore di una batteria da cucina; il dr. Vicari parla agli ospiti del «Massimo»; un gruppo di bambini con i loro famigliari



# ANSALDINA

erano quelli che avevano vinto un concorso, e io non l'avevo vinto. Però mi diedero una scatola di dolci, se no piangevo perchè ero più piccolo di ora.

Quest'anno la Befana è stata più bella. Anche gli altri anni era bella, ma non come quest'anno. Quest'anno c'era anche Babbo Natale che dava le caramelle e i palloncini colorati ai bambini piccini e si lasciava toccare la barba. Poi sul palco c'era il camino col fuoco acceso e le calze coi bigliettini per pescare i premi dei genitori. Mio papà non ha vinto niente, ma il papà di un mio compagno di scuola ha vinto una valigia con dentro una coperta di lana. Quelli che hanno vinto gli altri premi non li conosco, perchè all'Ansaldo ci sono tanti operai che abitano lontano.

Quando sono arrivato nel cinema c'erano già tanti bambini, ma c'era ancora posto. Poi è venuto un uomo, che eri tu, a parlare al microfono per salutarci e per spiegare la festa. Dopo abbiamo visto un bel film che ha fatto ridere tutti. Dopo il film due bambini sono andati sul palco e hanno pescato i genitori che vincevano i premi grossi e mentre pescavano sono arrivate le autorità, e il Prefetto ha fatto un bel discorso ai bambini e ai genitori. Poi tutti si sono alzati perchè i bambini volevano i palloncini e i pacchi con i giocattoli e le caramelle.

Ora la festa è finita e tutti i bambini sono tornati a casa. Anch'io ora me ne vado a casa. E tu non ti dimentichi di scrivere ciò che ti ho detto".

Come vedi, caro bambino, sei stato accontentato. E nell'accontentare te abbiamo inteso di far cosa grata anche a tutti gli altri bambini, perchè tu sei uno fra

i seimila piccoli ansaldini che avrebbero potuto raccontarci quello che hai raccontato tu, anche se tu hai dimostrato un maggiore spirito d'iniziativa. E anche perchè i veri protagonisti, i veri animatori della festa della Befana siete stati voi, con la vostra grazia infantile, col vostro fresco sorriso, con la gioia che sapete infondere ai grandi.

E ora permettici di dire qualcosa che tu non sai e che può interessare ai tuoi genitori. La Befana de "l'Ansaldo" si è svolta nei teatri "Massimo" e "Splendor" di Sampierdarena, "Eden" di Cornigliano, "Verdi" di Sestri Ponente, "Astra" di La Spezia, "Metropolitan" di Livorno. A Genova sono intervenuti, in tutti e quattro i locali, il Prefetto dr. Vicari, il nostro Amministratore Delegato ing. Rosini, il Direttore Generale ing. Lombardi, il Direttore Centrale ing. Zirilli, il V. Direttore Centrale avv. Boyer. Dopo la loro partenza in ogni locale è rimasto un dirigente a rappresentare la Direzione; il dr. Berta del CMI al "Massimo", il dr. Enrico del Cantiere di Sestri allo "Splendor", l'ing. Pazzano V. Direttore del Cantiere di Sestri all'"Eden". Al "Verdi" si sono fermati fino alla fine della manifestazione l'ing. Zirilli e l'avv. Boyer. A La Spezia sono intervenuti il Vescovo di Luni S. E. Stella, il V. Prefetto dott. Tamburro, il V. Sindaco avv. Bevilacqua, il Direttore del Cantiere di Mugugno ing. Palenzona con i V. Direttori rag. Traversa e ing. Avanzini e il com.te Beretta. A Livorno il Vescovo S. E. Pangrazio, il rappresentante del Prefetto dott. De Julis, il Direttore del Cantiere ing. Rovetto e il Capo ufficio personale

sig. Dazzi che ha curato l'organizzazione. Sono stati distribuiti in totale oltre 6.000 pacchi-dono ad altrettanti bambini e 300 premi a sorteggio per i genitori (coperte di lana, batterie da cucina, servizi di posate, ecc.). Sono stati proiettati films divertenti al "Massimo", allo "Splendor" e all'"Eden". Al "Verdi" si sono esibiti il vincitore dell'"Ancora d'oro" Nico Balducci, il cantante Mario Petei, il burattinaio Mario Magonio e la piccola cantante Fiorella Pollastro. All'"Astra" di La Spezia si è avuto uno spettacolo di varietà presentato da Guadagnini, i cui protagonisti, tutti bambini, erano stati istruiti da Oreste Del Torrone, e al "Metropolitan" di Livorno è stato proiettato un bel documentario a colori.

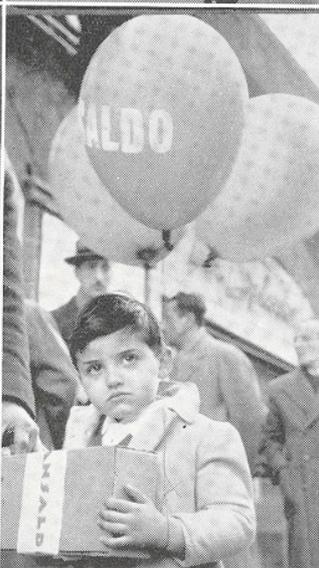
**Dante Jannone**



A destra, dall'alto: l'ing. Rovetto consegna il premio alla vincitrice di una coperta di lana a Livorno; una bimba intervenuta alla festa con la famiglia; Guadagnini presenta lo spettacolo di varietà a La Spezia; l'aspetto della platea dello « Splendor » a Sampierdarena



Alcune vivaci istantanee scattate durante la nostra festa della Befana. In alto a sinistra: due bimbi, tra il Prefetto e l'avv. Boyer sorreggono dalla calza i premi speciali per i genitori. - A sinistra, seconda foto dall'alto e a destra in alto: due coppie di gemelli intervenute alla festa. Terza foto dall'alto a sinistra e seconda dall'alto a destra: Babbo Natale al teatro « Splendor ». Qui sopra, al centro: il dott. Enrico consegna uno dei premi a sorteggio.



# CASSETTA DELLE IDEE

Coloro che hanno seguito finora questa rubrica sapranno che, di volta in volta, abbiamo pubblicato le proposte più interessanti — e le relative risposte — presentate alla « Cassetta delle idee » dei nostri stabilimenti sociali da operai ed impiegati di ogni categoria e grado.

Di anno in anno, di mese in mese, la collaborazione dei lavoratori dell'Ansaldo a questa iniziativa che si è dimostrata assai proficua, e gradita, è andata migliorando per quantità e qualità.

Sarà pertanto utile e interessante riportare, qui di seguito, alcuni dati che stanno a dimostrare l'attività svolta in questo campo durante l'anno testè concluso. **CANTIERE DI SESTRI.** Sono state esaminate 358 proposte, di cui 121 premiate. **COSTRUZIONI MECCANICHE E IMPIANTI INDUSTRIALI.** Sono state esaminate 289 proposte, di cui 131 premiate.

**CANTIERE DI LIVORNO.** Sono state esaminate 147 proposte, di cui 37 premiate. **FONDERIA.** Sono state esaminate 155 proposte, di cui 60 premiate.

**CANTIERE DI MUGGIANO.** Sono state esaminate 123 proposte, di cui 50 premiate. **MECCANICO.** Sono state esaminate 2328 proposte, di cui 632 premiate.

Complessivamente, per le 3400 proposte presentate nei vari stabilimenti, sono stati assegnati premi per 2.234.200 lire.

## PENSIONI DI GUERRA

Ricordiamo agli interessati che, per poter usufruire del nostro servizio, occorre compilare le schede in distribuzione presso i corrispondenti di stabilimento.

**RICCARDO GHILARDI.** A seguito di quanto detto sul n. 20 del 15 no-

vembre u. s., siamo lieti di comunicarLe le notizie conclusive della Sua pratica. Il Ministero del Tesoro — Servizio Pagamenti — in data 27-11-1957 ha spedito il ruolo di variazione n. 8009831 (iscrizione numero 5889844) all'Ufficio Provinciale di Genova con elenco n. 94,

per la liquidazione della pensione di 6.a Categ. Tab. C, a vita, con decorrenza dal 1°-3-1957. La cartolina, con tutti gli elementi sopracitati potrà essere ritirata alla nostra Redazione. Le sarà utile per sollecitare la liquidazione presso i locali Uffici competenti.

**MARIO DI STEFANO.** In riferimento a quanto pubblicato sul n. 20 del 15 novembre u. s., ci è gradito comunicarLe che il Ministero del Tesoro — Servizio Vecchia Guerra — ha già riesaminato la Sua pratica e in data 15-10-1957 ha compilato un nuovo progetto (n. 121818) a Suo favore e lo ha inoltrato al Comitato di Liquidazione. Seguiremo la pratica e Le daremo notizie dell'esito.

**TERESIO GIANNACCINI.** Le comunichiamo che il Ministero del Tesoro — Servizio Dirette N. G. — ha sollecitato all'Ospedale Militare di Genova la cartella clinica riguardante il ricovero di 90 giorni avvenuto il 16-4-1946. Solleciti l'invio di tale documento.

**GIACOMO PARODI.** Presso il Ministero del Tesoro - Servizio Dirette N. G. - abbiamo appreso dal Suo fascicolo è stato trasmesso alla Corte dei Conti con elenco 9216 del 27-10-1956 per essere allegato al Suo ricorso che porta il numero 375070.

**LUCIO MACCAPANI.** Al Ministero del Tesoro - Servizio Dirette N. G. - non risulta pervenuta richiesta del fascicolo riguardante la Sua pratica da parte della Corte dei Conti. Per un sollecito La preghiamo di inviargli il numero del ricorso, se ne è in possesso, o le generalità complete.

**PASQUALE ROZZO.** Presso la Corte dei Conti abbiamo rintracciato il Suo ricorso che porta il n. 295264; esso è completo del fascicolo amministrativo pervenuto dal Ministero del Tesoro. In data 30-11-57 il ricorso stesso è stato passato alla Procura Generale che deve esaminarlo prima di emettere le proprie conclusioni. Dato il grandissimo numero di ricorsi da espletare, si prevede che passerà molto tempo prima della definitiva conclusione della pratica.

**ANDREA ESTELLI.** Per ricercare ora la Sua pratica anche presso il Ministero Difesa-Esercito (Ufficio Pensioni) come da Sua ultima segnalazione, occorre che Lei ci comunichi il Suo indirizzo esatto, perché il detto Ministero invia le risposte ai solleciti solo e direttamente agli interessati.

**DINA RISSO ved. ZANELLA.** Ci riferiamo alla Sua richiesta per comunicarLe che il Ministero del Tesoro, con decreto concessivo numero 0163369 del 19-6-1957, Le concedeva gli arretrati. Il Servizio pagamenti ha già provveduto ad informare l'Ufficio Provinciale di Genova in data 17-9-1957. Per ottenere detta liquidazione si rivolga al competente Ufficio del Tesoro.

**ATTILIO GIANROSSI.** Il Ministero del Tesoro - Comitato di Liquidazione, ha restituito il progetto concessivo al Servizio competente per un supplemento d'istruttoria. Detto Servizio ha già provveduto, chiedendo al Ministero Difesa-Marina, altre informazioni. Seguiremo lo svolgersi della pratica e Le daremo altre notizie.

## 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

Ditta

## BASIS MARIO

PRODUZIONE TIPO BREVETTATO  
DI PERSIANETTE IN MATERIA  
PLASTICA PER PORTE - CABINE

GENOVA Ponte San Giorgio - Via della Lanterna - Telefono 65.462



## IRRADIO

La visione che incanta

AGENZIA PER LA LIGURIA - DEPOSITO  
NELLA BELLIO  
Genova - Via Rimassa, 51-7 - Telef. 51.712

## LE INIZIATIVE DE "L'ANSALDINO"

# Propositi per il 1958

Siamo agli inizi del 1958 e — come lo scorso anno — cerchiamo di soddisfare la curiosità dei nostri lettori anticipando qualche notizia sui nostri propositi per il prossimo futuro.

Abbiamo iniziato con la « Befana » per i bambini di cui, in altra parte del giornale, diamo un ampio resoconto.

Prossimamente andrà in scena l'annunciata « Parata bianco-azzurra » che vedrà in lizza gli stabilimenti sociali per la conquista della targa d'argento. I dilettanti di arte varia daranno così il via a queste manifestazioni teatrali, che proseguiranno durante l'anno con il « Palio dei mestieri » — già annunciato lo scorso anno — e si concluderanno con la disputa de « l'Anch'oro », la quale verrà questa volta dedicata ai compositori di canzoni che, ci risulta, abbondano nella nostra Azienda. Frattanto bandiremo un concorso letterario.

Per le gite possiamo solamente annunciare un programma molto generico; ma possiamo senz'altro affermare che faremo il possibile per offrire agli ansaldini una seconda crociera.

Comunque Roma, Napoli, Venezia e i laghi di Como o di Garda saranno meta di lunghe passeggiate ansaldine.

Se non si effettuerà la crociera, studieremo una ulteriore gita turistica che soddisferà un po' il desiderio di tutti, fermo restando che la Fiera di Milano vedrà anche quest'anno arrivare sotto i suoi pennoni una numerosa carovana bianco-azzurra dell'Ansaldo.

Le manifestazioni minori non saranno trascurate. Le visite alle navi della Società « Italia » saranno riprese e possibilmente anche nei giorni festivi. Organizzeremo ancora visite al Porto e allo Stabilimento « Oscar Sinigaglia ».

I concorsi porteranno sempre una nota lieta al nostro giornale e doni per i solutori. Anche quest'anno ci assicureremo un congruo numero di poltrone per le rappresentazioni al « Duse », al Teatro dei Parchi di Nervi ed ai concerti al Carlo Felice. Inoltre, come negli anni scorsi, organizzeremo per i bambini l'ormai tradizionale festa pasquale nel giorno delle Palme.

A voi tutti, cari amici, auguriamo un felice anno pieno di serenità e di cose belle; desideriamo ora solo concludere facendo appello alla vostra comprensione se con il nostro programma non riusciremo ad accontentare tutti o se per qualche impreveduto dovremo, strada facendo, rinunciare a qualcuno dei nostri propositi.

## Cartotecnica

LUCE

S. R. L.

GENOVA

Telef. 580.314

PIAZZADELLAVITTORIA150r.

TUTTO PER IL DISEGNO  
E PER L'UFFICIO

CARTE PER USI TECNICI

ALLESTIMENTI  
IN PLASTICA

## SOCIETÀ EDITRICE INTERNAZIONALE

SEDE CENTRALE: TORINO  
CORSO MARGHERITA, 176

FILIALE DI GENOVA  
VIA PETRARCA, 24 R.

*I libri di viaggio più  
richiesti dal pubblico*

- Virgilio Lilli **PENNA VAGABONDA**  
GIRO DEL MONDO IN QUATTRO TAPPE  
con numerose fotografie dell'Autore  
2.a Edizione L. 1200
- Orio Vergani **QUARANTACINQUE GRADI ALL'OMBRA**  
ATTRAVERSO L'AFRICA DA CITTÀ DEL  
CAPO AL CAIRO - con illustrazioni L. 1000
- Elio D'Aurora **TRA RENNE E LAPPONI**  
(DALL'ITALIA AL CAPO NORD)  
36 fotografie a 6 colori - 52 in nero L. 2000
- Elio D'Aurora **VITA D'INVIATO**  
(DALL'AFRICA ALL'AMERICA) L. 2500
- Salvino-Chiereghin **VENEZIA E LA SUA LAGUNA**  
con fotografie a colori L. 1000
- Ugo Maraldi **IL ROMANZO DELLA TERRA**  
Illustrazioni a colori L. 1500

*Un panorama completo dell'evoluzione umana  
dalla creazione sino ai nostri giorni*

## MECCANICO

## Commesse

Ecco l'elenco delle commesse più importanti acquisite dal 7 novembre al 22 dicembre:

— Ripaletatura di due turbine Ansaldo-Ljungström da 7500 kW. installate nella centrale termica dell'«Ilva» di Piombino.

— Assortimento di parti di rispetto, da conservarsi a terra, per le costruzioni 1496-1498 del nostro Cantiere di Livorno.

— Taratura di un albero intermedio per linea d'asse per la costruzione 238 dei «Cantieri del Tirreno».

— Albero port'elica completo per la turbocisterna «Frisco» della Società «Petrol-tankers» di Genova.

— Ricambi per la centrale termoelettrica da 2 x 1500 kW. della «Cementos Corc C. A.» di Caracas (Venezuela).

— Trasformazione di materiale (lamiere e tubi) per due assortimenti per collettori caldai destinati alla costruzione

1851 dei «C.R.D.A.» di Trieste.

— Motore industriale Diesel Ansaldo tipo Q. 265/4 ad aspirazione atmosferica, della potenza continuativa, e in clima tropicale, di 200 cav. eff. a 430 giri al 1', da accoppiare a dinamo Siemens da 130 kW., di proprietà del committente e destinato alla Società «Mariano Moresca» di Genova per essere sistemato sulla M/n. «Reina» della «Compañia Naviera Overseas Transport S.» di Panama.

— Tre motori industriali Diesel Ansaldo tipo Q. 265/7 sovralimentati, ciascuno della potenza di 525 cav. eff. a 410 giri al 1', per gruppi elettrogeni da sistemare rispettivamente sulle M/nn. «Adige», «Isarco» e «Cellina», appartenenti al «Lloyd Triestino».

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo Q. 370/9 R sovralimentato al 37%, della potenza di 1200 cav. eff. a 275 giri al 1', destinato a una motonave in costruzione presso il

Cantiere Navale «Lucchese» di Venezia.

Dette commesse comportano circa 126.400 ore lavorative.

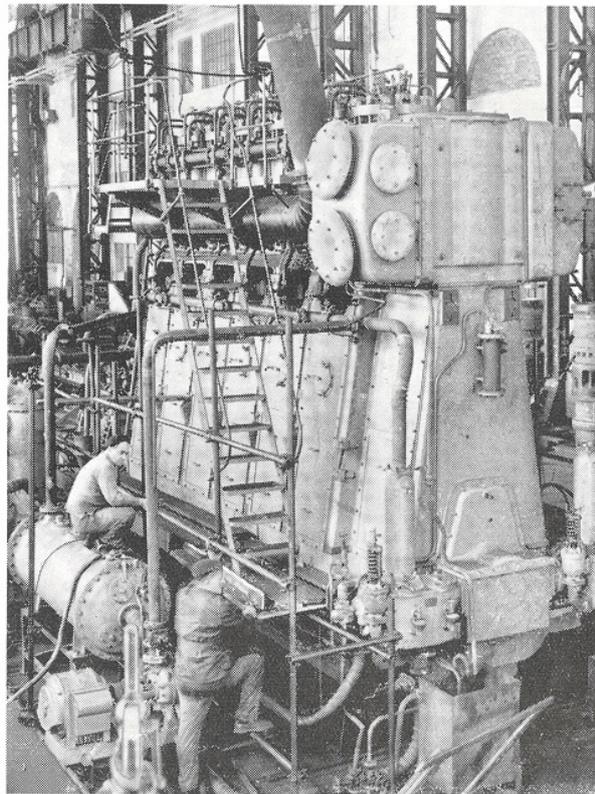
## Consegne

Il materiale più importante spedito dal 7 al 22 dicembre è il seguente:

Al nostro Cantiere di Sestri: due gruppi turbogeneratori da 550 kW. completi di ogni particolare per la turbocisterna «Mirador»; parti di turboduttore principale per la turbocisterna «Elios». - Al Cantiere navale della «Navalmecanica» di Castellammare di Stabia: una caldaia Ansaldo-Clarkson destinata alla costruzione 619. - Al «Lloyd Triestino» di Genova: un motore Diesel Ansaldo tipo Q. 265/7 S, della potenza di 525 HP. per la motonave «Livenza» in riparazione nel porto di Genova.

Il peso del materiale sopra elencato e di altro materiale di minore entità spedito è, in complesso, di 432 tonnellate.

## Prove di un motore tipo MS 456



Il 4 dicembre scorso, nella sala prove dello stabilimento Meccanico, si è proceduto alla prova di collaudo al freno di un motore Ansaldo-Fiat tipo MS 456, destinato alla costruzione n. 111 del «Cantiere Navale Cassaro» di Messina per conto della «Compagnia di Navigazione Messinese».

Le caratteristiche principali del motore sono: ciclo due tempi, sei cilindri, diametro 450 mm., corsa 740 mm., giri 200/1', potenza 1.500 HP.

La prova ha avuto la durata di circa dieci ore, durante le quali sono stati eseguiti il controllo del numero dei gi-

ri e quello della corrispondente potenza effettiva, il controllo della temperatura dei gas di scarico, della temperatura e della pressione dell'acqua e dell'olio, ecc. Inoltre sono state eseguite prove complementari, come avviamenti, regolatori e prova di marcia lenta, con ottimi risultati.

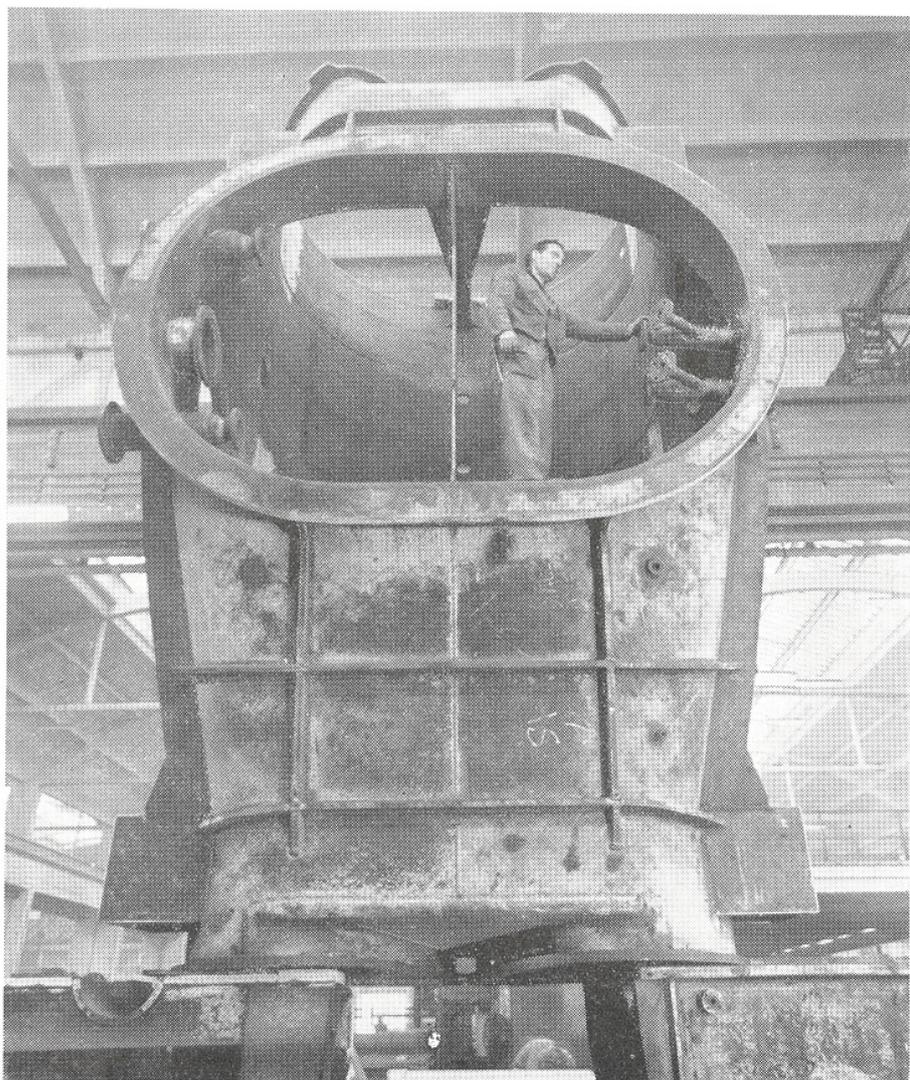
Il funzionamento del motore è stato sempre regolare ed ha soddisfatto in pieno a tutti gli impegni contrattuali.

Ha presenziato alle prove, oltre a un gruppo di tecnici della sala prove, il cav. Innocenti del Registro Italiano Navale.

## RISULTATI ELEZIONI C. I.

Il 17 e il 18 dicembre 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 1956.

	IMPIEGATI				OPERAI				ELETTI			
	1956		1957		1956		1957		1956		1957	
	n.º	%	n.º	%	n.º	%	n.º	%	1956	1957	1956	1957
Iscritti . . .	964	—	975	—	3477	—	3398	—				
Votanti . . .	889	92,22	878	90,05	3212	92,38	2994	88,11				
Schede bianche	36	4,05	41	4,67	126	3,92	74	2,47				
Schede nulle .	8	0,90	11	1,25	47	1,46	59	1,97				
Voti validi . .	845	95,05	826	94,08	3039	94,62	2861	95,56				
VOTI DI LISTA												
CGIL - FIOM . .	278	32,90	263	31,84	2209	72,69	2083	72,81	1	1	7	6
CISL - FIM . . .	297	35,15	333	40,31	407	13,39	535	18,70	1	1	1	2
UIL - UILM . . .	270	31,95	230	27,85	423	13,92	243	8,49	—	—	1	1



Cassa del condensatore principale per il gruppo turboalternatore Ansaldo - Ljungström da 12÷15.000 kW. della centrale di Piombino dell'Ilva. Nella foto è visibile l'operaio Angelo Gatto

# PANORAMA AZIENDALE



Il cacciatorpediniere « Indomito » costruito a Livorno, durante le prove del 18 dicembre

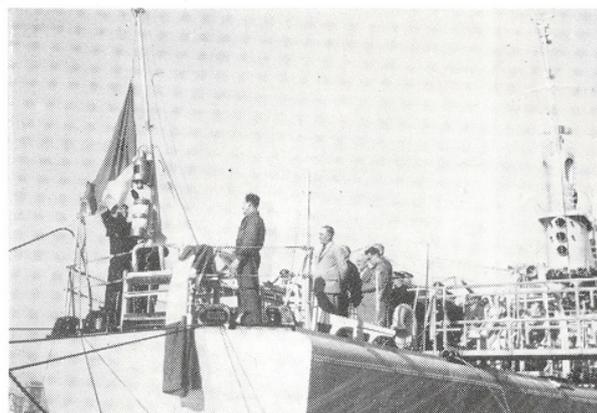
## LIVORNO

### La consegna della « Pattimura »

La mattina del 31 dicembre, alla presenza dei membri della Commissione indonesiana e dei dirigenti del Cantiere di Livorno, di autorità militari e di invitati, è stata consegnata alla marina dell'Indonesia la corvetta « Pattimura », la prima di quattro navi ordinate alla nostra Società. La firma dei documenti di consegna è avvenuta nel quadrato ufficiali da parte del comandante Mar-

adinata e del senior official Tauran per l'Indonesia, del Direttore del Cantiere di Livorno ing. Rovetto e del Direttore commerciale navale ing. Casaccia per l'Ansaldo.

Sono seguiti due discorsi all'equipaggio e agli altri presenti da parte dell'ing. Rovetto e del com.te Martadinata, e quindi è stata issata a poppa della « Pattimura » la bandiera indonesiana.



La bandiera indonesiana viene issata sulla « Pattimura »

## FONDERIA

### Commesse

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

— Tamburi verricelli in ghisa per la Società «ORMIG» di Ovada.

— Getti vari in ghisa per la Società «Ansaldo - San Giorgio» di Genova.

— Coperchi, traverse e getti vari in ghisa per la Società «OTO Melara» di La Spezia.

— Ceppi per freno e pia-

stre d'usura in ghisa; ghiera e barrotti in bronzo per la Società «Cornigliano» di Genova.

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

— Astuccio in bronzo per la Società «OARN» di Genova.

— Camicia in bronzo per la Società «Ilva» di Genova.

— Sette eliche a tre pale in ghisa per la Società «Nuove Reggiane» di Reggio Emilia.

— Sette eliche in bronzo al manganese a quattro pale per la Società «FIAT» di Torino e una per la Società «Tankerflotta» di Genova.

— Dette forniture ed altre di minore entità comportano circa 61.000 ore lavorative.

### Consegne

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

Al nostro stabilimento Meccanico: 237 tonn. di getti di ghisa e bronzo per motori Diesel e turbine. — Ai nostri stabilimenti CMI, Cantiere di Sestri, Cantiere di Livorno e Cantiere di Muggiano: 110 tonnellate di getti di ghisa e bronzo per costruzioni varie. — All'«Ansaldo - San Giorgio», all'«Ansaldo - Fossati», al «Delta» e alla «SIAC» di Genova: 92 tonn. di getti di ghisa e bronzo. — Alla Società «Alfa Romeo» di Milano: 179 tonn. di getti di ghisa meccanica e bronzo per costruzioni automobilistiche. — Alle Società «FIAT» di Torino, «SIAC» e «Cornigliano» di Genova: 351 tonn. di lingottiere di ghisa di tipo vario. — Alla «Compagnia Internazionale delle Carrozze con Letti» e alle «FF.SS.»: 81 tonn. di ceppi di ghisa per freno. — A clienti vari: undici eliche, per complessive 110 tonn., di bronzo al manganese.

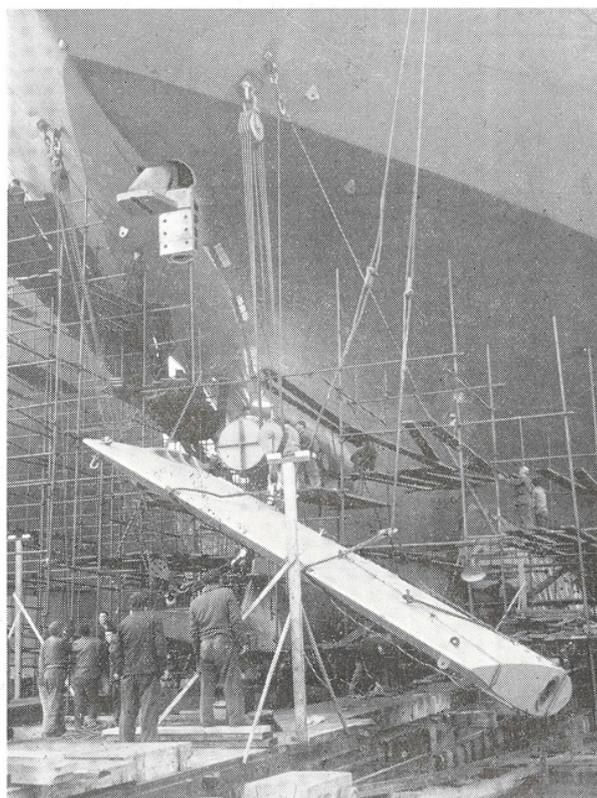
### Movimento di dirigenti

A far data dal 15 gennaio il Vice Direttore Amministrativo sig. Carlo Da Massa lascia, per raggiunti limiti d'età, il Cantiere di Sestri. A sostituirlo alla Direzione dei Servizi Amministrativi è chiamato il Condirettore dott. Guglielmo Scalari, già al Cantiere di Livorno.



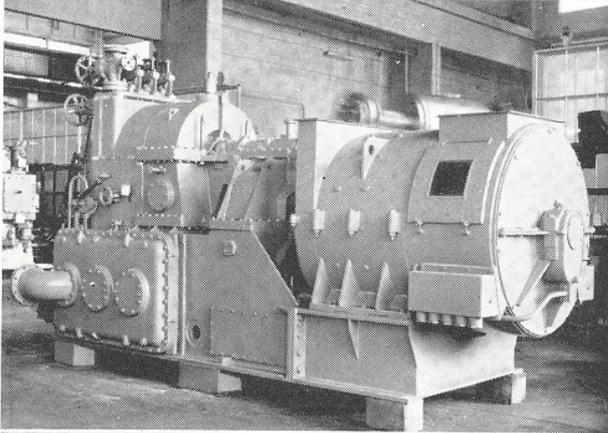
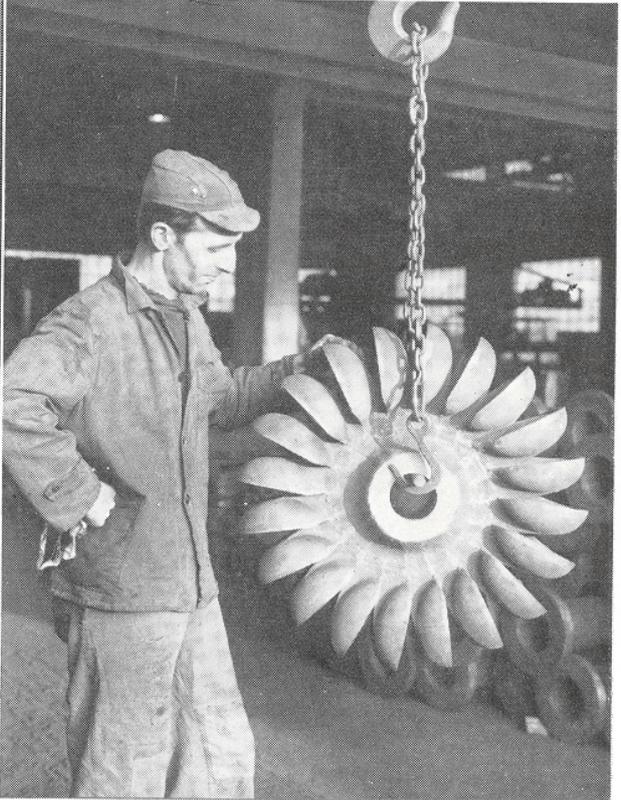
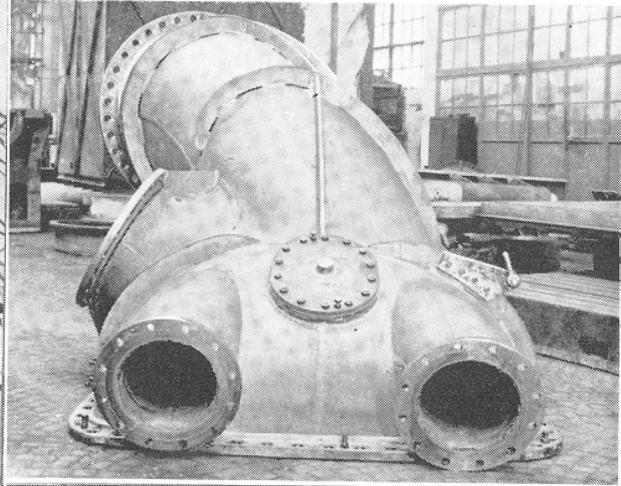
Il falegname Francesco Queirolo mentre prepara per la verniciatura una parte di un modello di cappuccio per un'elica

## CANTIERE

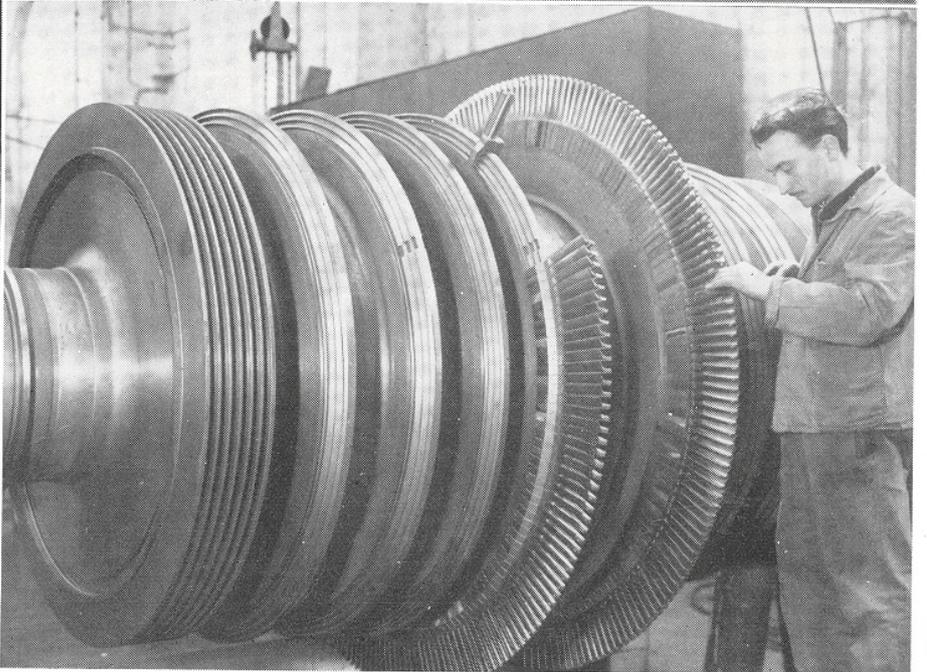
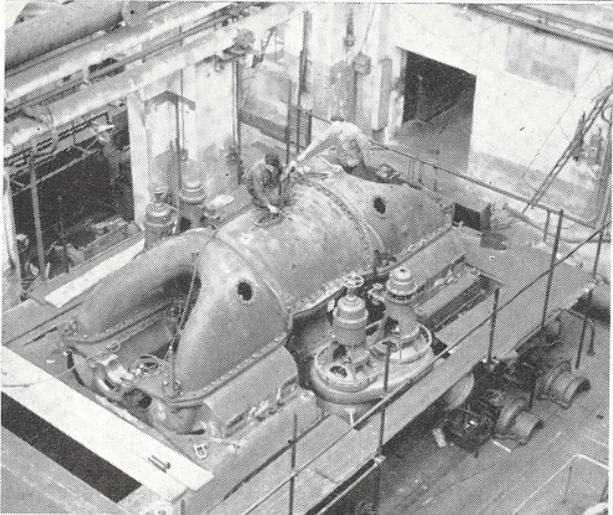


Montaggio del timone della T/c. «Elios», varata il 22 dicembre

# PANORAMA AZIENDALE



Da sinistra in alto, in senso antiorario: imbarco della ciminiera della « Federico C. » a Sestri; turbodinamo da 550 kW, per la « Mirador » costruita al Meccanico; turboalternatore da 12.500 kW, per la centrale di Monterotondo, costruito al Meccanico; rotore in fase di palettatura al Meccanico; ruota « Pelton » fusa alla Fonderia; calotta per condensatore costruita alla nuova Caldereria



# DOPOLAVORO

## La prima mostra d'arte infantile

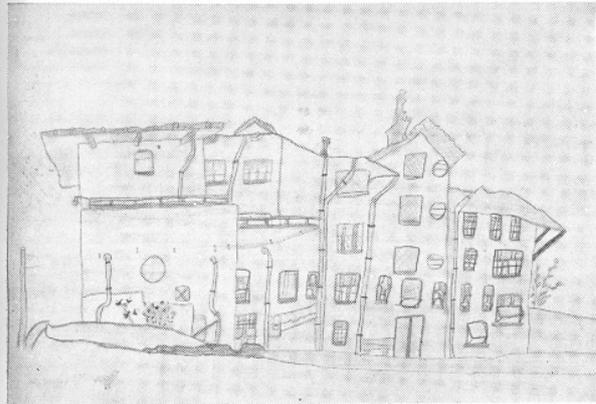
Dal 22 al 26 dicembre scorso ha avuto luogo, simpaticamente allestita presso la sede del Dopolavoro, la « 1.a mostra d'arte infantile » a soggetto libero e a soggetto « vita di Colonia », che ha visto la partecipazione di 205 opere.

Inaugurata dal Commissario Provinciale dell'ENAL comm.

che li hanno eseguiti, non dovremmo invece imparare da questi a meglio vedere ed amare la natura che ci sta intorno ».

E' stato, forse, il miglior commento.

Diamo qui di seguito le deliberazioni della giuria, formata dal critico d'arti figurative prof.



MARISA GARUTI - Il retro della Colonia

Giovanni A. Ugo, ha avuto un grande afflusso di pubblico ed è stata anche visitata dal nostro Presidente avv. De Barbieri e dal Provveditore agli Studi dr. Manzullo.

La mostra è stata allestita dal Dopolavoro in collaborazione con « l'Ansaldo » e con la A.S.A. « Nelle alterne ed ormai stucchevoli vicende della polemica tra astratti e concreti — diceva il biglietto d'invito — tra realisti e surrealisti, veristi, espressionisti, figurativisti e no, questi disegni eseguiti, con tanta diligenza, dai figli giovanissimi degli ansaldini, vengono, con la loro commossa ingenuità, a portare un riposante alito di fresca e spesso autentica poesia. C'è stato caro esporli, ecco tutto. Ogni commento, ogni produzione di fronte a questi disegni suonerebbe vuota retorica; ma vogliamo dire che guardandoli con amore, come vanno guardati, vien fatto di domandarsi se noi adulti, che abbiamo il dovere di guidare i primi passi incerti dei giovani artisti

Aurelio Bellocchio, dal direttore didattico dott. Paolo Moramarco, e dal pittore prof. Aldo Boseo.

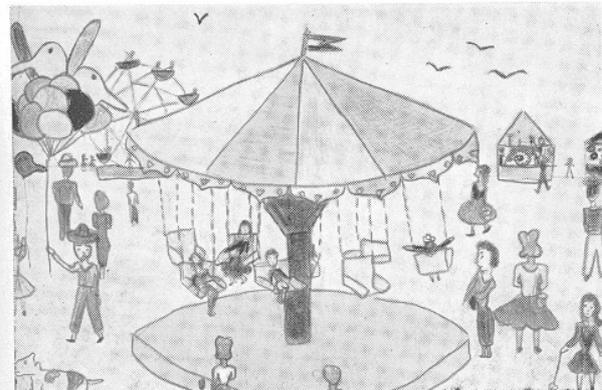
« La giuria della 1.a mostra d'arte infantile », riunitasi domenica 22 dicembre 1957, alle ore 11, presso la Sede del Dopolavoro Aziendale Ansaldo, prese in esame le 205 opere presentate a seguito del 1.º Concorso d'Arte Infantile, riservato ai bimbi figli di dipendenti dell'Ansaldo che abbiano frequentato scuole elementari nel 1957 e chiusi il 30 settembre stesso, ha deliberato l'assegnazione dei premi in palio in base alla seguente classifica:

### SOGGETTO LIBERO

Prima classe. 1) Alessio RICUSATI (LIV): « Paesaggio » (libretto di risparmio da lire 10.000).

Seconda classe. 1) Marcella MARRADI (LIV): « Caccia » (Libr. risp. lire 10.000); 2) Franca LIGGIERI (LIV): « Campagna » (giocattolo).

Terza classe. 1) Gloria FORMA (MUG): « Luna Park » (Libr. risp. lire 15.000); 2) e 3) a pari merito: Alfio TELARI (CAN): « La notte sul Nilo » (giocattolo) e Giovanni



GLORIA FORMA - Luna Park

MARENCO (CMI): « Paesaggio » (giocattolo).

Quarta classe. 1) Maria Gabriella SIMONETTI (LIV): « Cannibale » (libr. risp. lire 15.000); 2) Franca GOBBI (MEC): « Galoppatoio » (giocattolo).

Quinta classe. 1) Luisa FILIPPI (LIV): « Il Calambrone » (libr. risp. lire 20.000).

### SOGGETTO VITA DI COLONIA

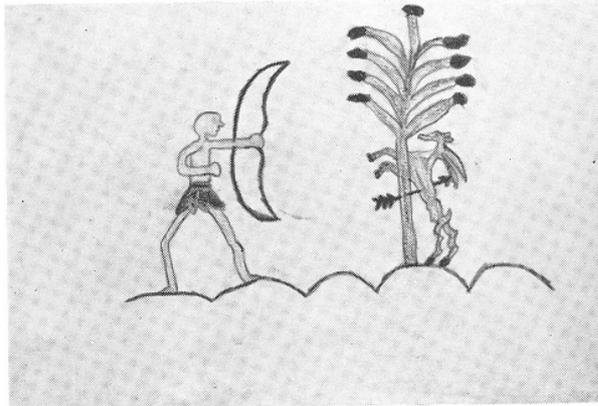
Seconda classe. 1) Romano MONACCI (LIV): « Paesaggio » (libr. risp. lire 10.000).

Terza classe. 1) Giancarlo CONTORBIA (SAU): « Angolo del piazzale » (libr. risp. lire 15.000); 2), 3) e 4) a pari merito: Ruggero DEL CORSO (MUG): « Campione di salto » (giocattolo); Isa CAMPAGNOLI (CAN): « Canestro » (giocattolo); Maria Angela TUROLLO (MEC): « Salto in alto » (giocattolo).

Quarta classe. 1) Marisa GARUTI (MEC): « Il retro della colonia » (libr. risp. lire 15.000); premio speciale ad Anna LAURINO (MEC): « Composizione » (libr. risp. lire 10.000); 3) e 4) a pari merito: Maria Antonietta LACELLI (CAN): « Paesaggio » (giocattolo) e Luciana BRUNELLI (DIG): « I bersagli » (giocattolo).

Quinta classe. 1) Rosa FRACCHIOLLA (CMI): « Nel bosco » (libretto risp. lire 20.000); premio speciale a Patrizia INDELICATO (MEC): « E' arrivata la posta » (libr. risp. lire 10.000); 3), 4) e 5) a pari merito: Dario SAGLIASCHI (MEC): « Paesaggio con arciere » (giocattolo); Rosetta CASALINO (CMI): « Colonia » (giocattolo); Giovanna PUCCI (MEC): « Colonia » (giocattolo).

Non ci rimane che congratularci con gli espositori che avrebbero meritato tutti di essere premiati e plaudire ai promotori, agli animatori ed ai realizzatori di questa utile ed intelligente rassegna con l'augurio che qui l'attributo di « Pri-



MARCELLA MARRADI - Caccia al cervo

ma » sia effettivamente di buon auspicio per la periodicità di simili manifestazioni. Tanto più che da qualche indiscrezione abbiamo appreso che il nostro Dopolavoro sta organizzando una Sezione Arti Figurative, il cui programma comprenderebbe appunto, oltre corsi di disegno e pittura, anche rassegne e mostre del genere.

### SEZIONE CACCIA

Mercoledì 22 gennaio, alle ore 21 precise, presso la Sede di Sampierdarena (Via A. Stennio, 5/1) avrà luogo una riunione di tutti gli aderenti alla « Sezione caccia ». Verrà illustrato il programma dell'attività 1958 e al termine della riunione verranno proiettati alcuni documentari di caccia. Si invitano gli appassionati ad intervenire.



## Il soggiorno invernale di La Thuile

Il soggiorno invernale di « La Thuile » in Val d'Aosta, realizzato dal Gruppo Sci della Sezione Attività Montane in occasione del Capodanno e dell'Epifania, non poteva dare risultati più soddisfacenti. Evidentemente, oltre ad essere stata una felicissima idea ed una chiara dimostrazione di capacità organizzativa, queste brevi vacanze sulla neve hanno avuto il successo assicurato anche da un insieme d'importanti fattori come il tempo splendido, l'ottimo trattamento in albergo, l'ambiente cordiale e simpatico, la particolare atmosfera di allegria creata dall'attesa del nuovo anno. In altre parole, quanto di meglio si poteva desiderare.

La scelta di « La Thuile » nell'ampia conca in vista del ghiacciaio del Rutor, col suo magnifico panorama di monti circostanti fra i quali il Colle del

Di costoro, i soci del Dopolavoro e loro famigliari erano 28 e l'altra dozzina era costituita da simpatizzanti. Nessun incidente è venuto a turbare la spensierata comitiva e ciò ha contribuito a mantenere lo stato di generale gattezza al più alto livello. La notte di S. Silvestro è stata di conseguenza lietissima, trascorsa in una sala dell'albergo insieme agli altri ospiti, danzando senza posa al suono dell'immane Ju-box a gettoni.

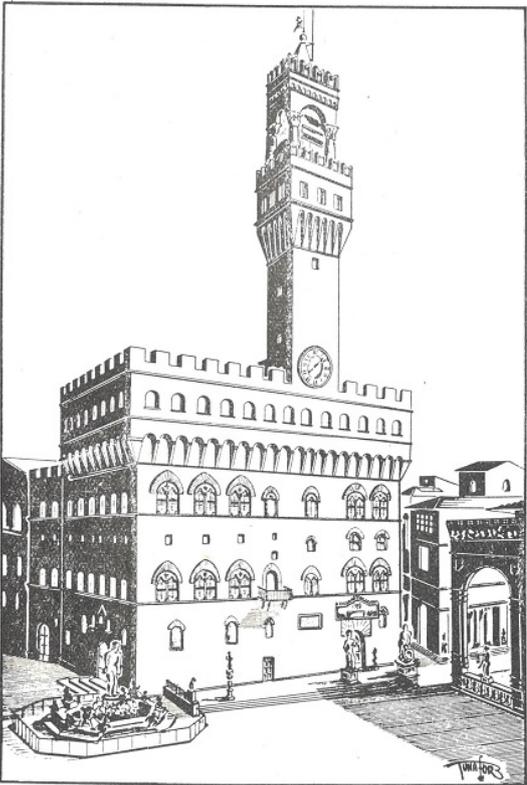
Il giorno di Capodanno l'infaticabile sig. Bergamini ha organizzato una gita in autopullman a Courmayeur, al modesto prezzo di 400 lire andata e ritorno, alla quale hanno partecipato 28 persone. Le altre, ovviamente, hanno preferito smaltire la stanchezza della baldoria notturna.

Il secondo turno, diretto dal sig. Enzo Moretti, si è svolto dal 2 al 6 gennaio. Anche questo gruppo, composto di 28 persone fra soci, famigliari e simpatizzanti, ha riportato un'ottima impressione del breve soggiorno alpino. Le condizioni climatiche non sono state tanto favorevoli come per quello precedente, ma il danno si è limitato ai due ultimi giorni e non ha impedito, comunque, ai giganti di sciare dove e come hanno voluto. L'unico inconveniente si è verificato il giorno della partenza, avvenuta sotto la pioggia. E' accaduto infatti che l'autopullman si è dovuto arrestare per una recentissima frana che aveva ostruito la strada ed ha potuto ripartire soltanto dopo qualche ora. Ma le peripezie a questo punto non erano ancora finite. Visto che la corriera, a causa del fondo ghiacciato, non riusciva a tener bene la strada, gli occupanti sono stati costretti a scendere, all'infuori di qualche signorina infreddolita, e trattenerne il mezzo come ad un tiro alla fune per evitare possibili incidenti. I quattro chilometri in discesa compiuti in questo modo, lungi dallo stizzire i viaggiatori, sono stati presi con l'umorismo di circostanza ed hanno rappresentato lo spassoso tema di conversazione per buona parte del viaggio. In sostanza, salvo questo piccolo imprevisto, i componenti del secondo turno non hanno avuto a lamentarsi di null'altro. Anzi, al momento di lasciarsi, all'arrivo, era già vivo in tutti un vago senso di nostalgia per le immacolate nevi di « La Thuile » ed i giorni felici trascorsi. E chissà quanti, quella sera, hanno sognato di ritornare ancora lassù!

Piccolo S. Bernardo, si è dimostrata quanto mai indovinata. Altrettanto si deve dire per l'Hotel Dora, un locale pulito e accogliente, veramente ben attrezzato. Il proprietario sig. Dino Pizzi è stato di una gentilezza davvero squisita, riservando agli ospiti quel servizio accurato che è sempre la miglior forma di pubblicità a cui possa ricorrere un albergatore. A tutto questo si aggiunge il cielo sereno, l'abbondanza di neve sulle piste vicine che hanno permesso ai giganti di sbizzarrirsi fin che lo hanno desiderato, e sarà facile farsi un quadro della ruscitissima manifestazione.

Il primo turno, effettuato dal 29 dicembre al 2 gennaio, è stato diretto dal Direttore Tecnico della Sezione sig. Eraldo Bergamini ed ha registrato un totale di 40 partecipanti, con assoluto equilibrio fra i due sessi.

# I NOSTRI CONCORSI



La vignetta rappresenta un antico palazzo, celebre in Italia e in tutto il mondo. Il concorso consiste nell'indovinare il nome del palazzo e della torre che lo sovrasta, nonché la città dove si trova. Le risposte (corredate di nome, cognome, stabilimento di appartenenza e numero di cartellino) devono essere inviate in Redazione, entro il 10 febbraio. Sono in palio, per sorteggio, i seguenti premi: una scatola con sei asciugamani, una coperta di lana con valigia, una batteria da cucina per gli appartenenti a tutti gli stabilimenti; 10 copie del libro «La saldatura elettrica», 5 copie del libro «L'uomo e la tecnica» e 4 scatole di cacao «Perugina» per i dipendenti di Muggiano e Livorno; 100 posti di poltrona al «Duse» per i genovesi.

## Risultati dei concorsi precedenti

### «MARCELLINO»

La risposta all'indovinello espresso dai versi posti in calce alla vignetta era: «Marcellino pane e vino». Tra i numerosi lettori che hanno inviato l'esatta soluzione del concorso, il sorteggio (effettuato presso la Direzione Generale alla presenza di testimoni) ha favorito i seguenti signori: Luciano Burlando del MEC (vince un tacchino vivo) - Pietro Nosenigo del MEC (vince una cassetta di liquori) - Alberto Franzoni del CAN (vince una cassetta natalizia) - Andrea Asero del SAU (vince un panettone da due chili) - Antonio Bono della FON, Michele Tixi del CAN, Domenico Ferrara del SAU, Lucio Zappaterra del MEC e Vittorio Zanier del MEC (vincono ciascuno una cassetta di frutta assortita). - Dr. Arnaldo Lugetti della DIG, Maria Rossi della FON, Jolanda Ortona del MEC, Pietro Coldani del MEC, Giuseppe Cosu del CAN (vincono ciascuno un pandocce da un chilo e una bottiglia di spumante) - Franco Sciacaluga del CAN e Bartolomeo Bolla del MEC (vincono ciascuno due scatole di cacao «Perugina») - Luciano Pini, Giovanni Panulo e Dino Filippi di LIV (vincono ciascuno una bottiglia di spumante) - Anna Pittameglio, Antonio Rossi e Vincenzo Di Falco del MUG (vincono ciascuno una bottiglia di spumante).

te). Inoltre sono stati scarteggiati per i dipendenti genovesi 100 posti di poltrona per gli spettacoli del teatro «Eleonora Duse».

### «AVVENTURA AFRICANA»

Il pilota si salverà cadendo nel territorio del bianchi, in quanto la direzione del vento, come si vede dal fumo che esce da sotto la pentola dei cannibali, è tale che il pilota sarà spinto fuori del pericolo sottostante. Tra i numerosi lettori che hanno inviato l'esatta soluzione del concorso, il sorteggio (effettuato presso lo stabilimento Meccanico alla presenza di testimoni) ha favorito i seguenti signori: Vito Calogero, Ines Salvadori, Eligio Frassinetti e Aldo Ferrando del MEC (vincono rispettivamente una batteria da cucina, un lenzuolo ricamato con due federe, due scatole di cacao «Perugina», due scatole di cacao «Perugina»); Adriano Pini, Africano Renal, Piero Tacchini, Bruno Arrigoni, Piero Bernini, Luciano Pini, Roberto Ramaccioti, Franco Gambacciani, Vittorio Sacco e Remo Bertano di LIV (i primi quattro vincono una copia del libro «L'uomo e la tecnica»; gli altri sei una copia del libro «La saldatura elettrica»). Inoltre sono stati sorteggiati 100 biglietti (due per persona) per gli spettacoli del Teatro «Eleonora Duse».



Il Direttore Generale ing. Lombardi e il Direttore Centrale ing. Zirilli consegnano i premi ai vincitori degli ultimi concorsi

IL 28 GENNAIO AL «MASSIMO»

# Parata bianco-azzurra

Il 28 gennaio prossimo, alle ore 20,45, andrà in scena al Teatro «Massimo» di Sampierdarena la «Parata bianco-azzurra», di cui abbiamo annunciato la effettuazione nel numero scorso del nostro giornale. La manifestazione, organizzata in collaborazione con i Dopolavoro della Società, vedrà in lizza i rappresentanti di tutti gli stabilimenti sociali, ognuno dei quali presenterà possibilmente due numeri. Allo stabilimento vincitore verrà assegnata un'artistica «Targa d'argento» e ai due numeri da esso presentati una medaglia d'oro ciascuno. Lo spettacolo sarà presentato da Sandro Baldoni della RAI-TV con la collaborazione di Pinuccia Galimberti e con la partecipazione straordinaria di Andrea Salvo e Jole Gardini. Le prenotazioni per assistere allo spettacolo si ricevono, fino ad esaurimento dei posti, presso i nostri corrispondenti di stabilimento.

# LA RUOTA DEL TEMPO

## Sono nati

25 ottobre: ANTONELLA, figlia di Veio Gagliardi (Mug) e di Maria Landini - 31 ottobre: SANDRO, figlio di Giuseppe Sanna (Mec) e di Jolanda Ghezzi - 2 novembre: WERTHER, figlio di Vittorio Franceschini (Mug) e di Maria Lenzi - 6 novembre: CINZIA, figlia di Mario Ghezzi (Can) e di Roma Gavagnin - 10 novembre: MIRELLA, figlia di Pietro Davagnino (Mec) e di Fiorenza Sirio; EDMONDO, figlio dell'ing. Paolo Ameglio (Mec) e di Carla Moro - 11 novembre: IVANA, figlia di Umberto Farinella (Can) e di Maria Porcile - 14 novembre: AMALIA, figlia di Antonio Napolitano (Mec) e di Maria Giovagnoli - 18 novembre: MAURA, figlia di Carlo Parodi (Mec) e di Lia Picciau - 22 novembre: RICCARDO, figlio di Franco Bonsignori (Liv) e di Licja Bernini - 23 novembre: GIUSEPPINA, figlia di Giovanni Loriga (Mec) e di Ada Cagnara; GIORGIO, figlio di Lucio Tartarini (Mec) e di Lea Giovannetti - 24 novembre: FRANCESCO, figlio di Gaetano Mujè (Can) e di Maddalena Parodi; PATRIZIO, figlio di Luigi Muratori (Can) e di Caterina Mazzolo; SONIA, figlia di Mario Citi (Liv) e di Anna Maria Delfino - 25 novembre: GISELLA, figlia di Aldo Tortorella (Can) e di Benedetta Parodi; STEFANIA, figlia di Attilio Pagni (Liv) e di Fernanda Stivè - 26 novembre: CORRADO, figlio di Alberto Mora (Mec) e di Ada Picchio; MAURIZIO, figlio di Orlando Lenzi (Can) e di Carolina De Marchi - 27 novembre: MASSIMO, figlio di Adolfo Veroni (Mec) e di Bruna Valentini; BARTOLOMEO, figlio di Angelo Castellaro (Can) e di Bruna Poggio - 28 novembre: PAOLO, figlio di Oddone Malandri (Mec) e di Wanda Schiavetti - 29 novembre: GIANLUCA, figlio di Giovanni Bertucci (Can) e di Franca Zebri - 1° dicembre: ROSA, figlia di Angelo Sangermano (Mec) e di Caterina Sacco; MANUELA, figlia di Piero Nigotti (Liv) e di Wanda Donnini - 2 dicembre: PAOLA, figlia di Dedalo Sangermano (Mec) e di Jolanda Palmacci - 4 dicembre: ELISABETTA, figlia di Giorgio Galazzo (Mug) e di Giovanna Confredi - 6 dicembre: MARIO, figlio di Erminio Castello (Can) e di Francesca Aiello - 9 dicembre: GIORGIO, figlio di Graziano Ballestrero (Mec) e di Luigina Cipollina - 12 dicembre: ANTONINA, figlia di Francesco Frisono (Mec) e di Francesca Cama - 18 dicembre: LUISA, figlia di Bru-

no Patrone (Can) e di Jolanda Ferrando; DANIELA, figlia di Giambattista Ratto e di Jole Venturi (Dig).  
A tutti i piccolissimi ansaldini ed ai loro genitori i nostri auguri più fervidi.

## Si sono sposati

19 ottobre: Maria MANTERO (Coke) con Piero Osenta - 26 ottobre: Enzo TURCO (Coke) con Maria Cavallero - 27 ottobre: Giacomo PITTALUGA (Fon) con Virgilia Porcile; Giuseppe GERVASI (Mug) con Dullia Guglielmoni - 24 novembre: Lorenzo PARODI

(Mec) con Luigina Vignolo - 1° dicembre: Marino BERCILLI (Mec) con Luigina Arecco; Elio CASTELLETTI (Sau) con Emma Di Gennaro - 16 dicembre: Giuseppe REBOSIO (Can) con Lucia Bendinelli - 26 dicembre: Giovanni MARCATO (Can) con Chiara Bellone; Enrico RAVERA (Can) con Maria Farodi; Alberto VECCHIATTINI (Can) con Giuseppa Lalcono; Maria Poggi (Dig) con Gaiberto Zanri - 29 dicembre: Antonio BRUZZONE (Can) con Miriam Stoppa; Lorenzo BRUZZONE (Can) con Teresa Mantero.  
Agli sposi i nostri vivissimi auguri.

## Piccoli annunci

CAMBIERE giradischi per mobile, tipo «Ebner Perpetuum», a tre velocità, dieci dischi di portata, avvio e cambio automatico, come nuovo, con magnetofono tipo piccolo «Celoso», eventualmente conguagliando con dischi a piacimento dell'interessato. In caso di mancato cambio col magnetofono venderli il giradischi a prezzo da stabilirsi. Telefonare al n. 462431.

CERCASI «Vespa» 150 cc. con sidecar, oppure solo il sidecar. Telefonare al n. 871181.

CERCO bicicletta per bambino seiennale, purchè a miti condizioni. Rivolgersi a Giovanni Mazzarello, cart. 90313, Cantiere di Sestri.

OCCASIONE! Vendo proiettore 8 mm. G.L.C. con lampada da 250 Watt, completo di valigetta, come nuovo, a lire 35.000. Telefonare al n. interno 520 dello stabilimento Meccanico.

REGALO una culla di vimini e un seggiolino di legno, in ottimo stato. Rivolgersi al nostro corrispondente del Meccanico, sig. Giuseppe Rovigno.

VENDO carrozzella nuova per neonati. Telefonare al n. 86305 dalle ore 19 in poi.

VENDO ingresso seminuovo. Ottimo affare. Telefonare al n. 476900.

VENDO macchina per maglieria 10 x 80 «Santagostino», seminuova, insegnando funzionamento all'acquirente. Telefonare al n. 201197.

**Cartoleria**  
**ALESSANDRO**  
**BARISONE**

FONDATA NEL 1878

GENOVA  
Piazza Soziglia 86-88 - Telef. 23.125 regalo

Forniture  
per  
Ufficio  
e  
scolastiche  
articoli  
per

*Fratelli*  
**PAGANO**  
Tipografi Editori dal 1797

**ICCEA** CARTA CANCELLERIA  
ARTICOLI PER UFFICIO TECNICO

GENOVA - PIAZZA DE MARINI, 4-6 - Telefono 290.306

**DITTA GIUSEPPE MAZZONI**  
CARTA \* CANCELLERIA \* PENNE A SFERA  
Via Sottoripa, 5 \* GENOVA

# "L'ANSALDINO" RISPONDE

**MEMENTO**

Caro Ansaldo, se vuoi essere veramente il nostro giornale non devi limitarti alla cronaca dell'Azienda, ma portare la voce dei dipendenti presso gli enti pubblici e sociali quando è necessario chiarire delle situazioni. Se si prendesse parte alla polemica sul servizio tranviario e sulla riforma in atto si godrebbe la simpatia e l'interesse di una grande parte di lavoratori che debbono trasferirsi dai popolari quartieri di Marassi, Quezzi, S. Martino e S. Fruttuoso verso la zona di ponente.

Non vogliamo certamente, con questo nostro dire, fermare il progresso e se le vetture tranviarie debbono sparire, non saremo noi certo a volerle conservare. Vogliamo soltanto parlare di ciò che è avvenuto a proposito della soppressione dei tesserini mensili per i quali gli ansaldini spendevano 590 lire ed erano validi per due corse giornaliere.

La soppressione fu motivata dal fatto che non era giusto che i dipendenti di altri enti non potessero usufruire di una

equivalente riduzione sul biglietto normale, e si misero in circolazione i tesserini settimanali da 210 lire estendendoli a tutti indistintamente i viaggiatori; in verità gli ansaldini, pur avendo un aggravio (da Lire 590 a L. 950 circa), non elevarono soverchie proteste, pensando che altri lavoratori ne avrebbero goduto i benefici, tanto più che — si era assicurato — sarebbero state tenute presenti le condizioni dei lavoratori lontani dal posto di lavoro.

Purtroppo questo non è stato mantenuto, perchè non si è tenuto conto delle esigenze di quegli ansaldini che abitano nei sopra detti quartieri. Attualmente si devono prendere due mezzi per trasferirsi oltre Dinegro, con una spesa di Lire 1.900 mensili, e questo a distanza di pochi mesi da quando si pagavano soltanto 590 lire. Tutto ciò fa pensare che la prima affermazione (cioè che tutti i dipendenti di altre aziende avevano diritto ai nostri stessi benefici) era soltanto un pretesto.

Non potresti citare questi fatti e dire perchè non è stato fatto nulla per alleviare questo stato di cose?

Non si è pensato (o non si è creduto) di prolungare qualche linea urbana (vedi 95 e 47) almeno fino a Sampierdarena e non si è creduto opportuno istituire un biglietto di trasbordo, con una spesa tra le 210 lire e le 420 dei due settimanali in vigore. Non si è neppure creduto opportuno mettere una fermata delle linee rapide vicino al Meccanico. Si dirà che ciò intralcerrebbe il traffico, ma non è vero, perchè la piazzetta esistente sulla crociera (lato Mulino) sarebbe utile per le vetture rapide che provengono dal centro, e il salvagente della fermata dei tram in arrivo da Cornigliano potrebbe, se prolungato, essere utilizzato per la fermata degli autobus rapidi.

I numerosi viaggiatori che alla sera, alle 17,15, salivano sul tram 26 verso il centro, si sono visti togliere un mezzo che appunto a quell'ora usciva vuoto dal deposito di Sampierdarena; adesso pagano di più e sono serviti peggio.

Certi che prenderai a cuore questi problemi ed altri (riuscendo così doppiamente gradito in ogni caso) ti preghiamo di portare la presente a conoscenza degli enti interessati e ti ringraziamo.

## SEGUONO 87 FIRME

Non appena ricevuta la lettera sopra riportata, ci siamo interessati presso la Direzione della « UITE » per ottenere notizie precise in merito e — possibilmente — per venire incontro alle ben comprensibili e giustificate esigenze degli scriventi.

La Direzione della Società tranviaria è molto spiacente di non poter accondiscendere alle richieste; anch'essa si rende perfettamente conto del notevole stato di disagio in cui versano alcune centinaia di lavoratori — disagio dovuto purtroppo anche alla particolare configurazione topografica di Genova — ma fa presente che la soppressione dei tesserini lamentata dagli scriventi e la successiva istituzione del nuovo tipo di biglietto settimanale estendono il beneficio a gran parte della popolazione attiva, con notevolissimo aumento nel numero degli utenti.

Purtroppo, sempre secondo l'U.I.T.E., non è possibile prolungare ulteriormente le linee ordinarie attualmente esistenti, che sono già le più lunghe d'Italia (11, 12 o addirittura

16 chilometri). Esigenze di circolazione fanno, infine, respingere il progetto (già ventilato altre volte) di istituire la fermata richiesta a Sampierdarena per le linee rapide.

Comunque l'« UITE » assicura che studierà attentamente l'opportunità di far uscire dal deposito sampierdarenese una vettura tranviaria diretta al centro, che possa raccogliere (ancor vuota o quasi) i viaggiatori in uscita dal Meccanico.

**ANSALDINO**

 QUINDICINALE  
DEI DIPENDENTI  
DELL'ANSALDO S. A.

\*

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

\*

 LORENZO REBORA  
Responsabile

\*

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

\*

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

\*

 FOTOCOINCISIONI A. CERIALE  
Via Lanfranchi, 43 - Genova

\*

 Pubblicità SIRA Genova  
Piazza delle Vigne, 6 - Tel. 22.342

## Italo BÜSSALINO

di 48 anni, dipendente del Cantiere di Sestri, deceduto il 9-12-1957. Era stato assunto nel 1943. Lascia la moglie e due figli.

## Giovanni DORE

di 56 anni, dipendente del Cantiere di Sestri, deceduto il 23-12-1957. Era stato assunto nel 1930. Lascia la moglie.

## Andrea OLIVERI

di 36 anni, dipendente del Cantiere di Sestri, deceduto il 21-12-1957. Era stato assunto nel 1942. Lascia i genitori.

## Edmondo CASALBONI

di 66 anni, ex impiegato tecnico del Cantiere di Sestri, deceduto l'8-11-1957. Era stato assunto nel 1913 e aveva lasciato il servizio nel 1953. La vedova e il figlio Alessandro, dipendente del Cantiere di Sestri, lo ricordano a quanti lo conobbero.

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

## CINESELEZIONE

### Il giro del mondo in 80 giorni

Giulio Verne è uno scrittore che nei suoi romanzi avventurosi - scientifici ha anticipato tutto: l'aereo, il sommergibile, il transatlantico, le centrali elettroniche, il razzo che va nella luna. Quello che colpisce nei suoi romanzi è proprio la « approssimazione » per non dire esattezza tecnica colla quale anticipa le conquiste del futuro. La sua è dunque una « fantascienza » seria, alla quale oggi può far riscontro Huxley, Orwell, Zamiatin.

Il film che è stato tratto dal romanzo « Il giro del mondo in 80 giorni » sembra promettere bene all'inizio, dove si direbbe tenga conto del valore scientifico del testo, e arriva persino a presentare un pezzo originale di cineteca: il famoso « Dalla terra alla luna » girato sessant'anni fa da George Méliès. Poi tutto ciò viene abbandonato, e solo la parte più avventurosa del romanzo è sfruttata e, dove ai produttori sembrava che non bastasse, (e si

che a Verne non mancava la fantasia) altre nuove avventure vi sono aggiunte. Ne risulta una tipica produzione americana « colossal », con ingredienti di ogni tipo, specie le grandi panoramiche aeree a colori, per cui il film finisce per diventare un vero « carrozzone » per bambini. E' tale la mania di « far grande » che persino vi sono decine di attori famosissimi che fanno fugaci apparizioni, senza che ciò sia minimamente giustificato dal testo: Buster Keaton, Marlène Dietrich, Victor Mc Laglen, persino Tim Coy (il famoso Buffalo Bill). Il film originale, come sapete, aveva per lo meno un grande interesse per la storia tecnica del cinema, poichè era girato col nuovo sistema « cinerama ». Da noi, però, il film è stato proiettato con normali proiettori « cinemascope » col solo risultato di presentare le immagini notevolmente distorte ai lati. Dal che si vede che il film non vale le tre ore di spettacolo, e neppure il prezzo eccezionale richiesto al botteghino.

IL PORTOGHESE


**FOTOINCISIONI A. CERIALE**

VIA LANFRANCHI, 43 r. canc. - Telefono 56.353

 TELEFONO N. 41.313  
Casella Postale 21 - Ge-Sampierdarena  
C.C.I.A. Genova 14491

## PARODI & PARODI

 ARTICOLI CASALINGHI  
FERRAMENTA  
BULLONERIE  
UTENSILI ed ATTREZZI  
ACCESSORI per CACCIA

 GENOVA - SAMPIERDARENA  
VIA GIACOMO BURANELLO, 149 r.

## Dot. TORSEGNO SPECIALISTA MALATTIE NERVOSE

RADAR TERAPIA - ULTRASUONOTERAPIA

 GENOVA - Via Cesare 15-5 - Tel. 53.825 - 54.118 - ore 15-19  
SAVONA - Casa Cora Rossello - Via De Mari, 16 - Tel. 22.706  
martedì ore 9 - 11.30

- SALA DA BAGNO completa per sole 35.000 Lire
- VASCA SMALTATA BIANCA
- LAVABO E WC. in porcellana brillantissima originale tedesca
- LUSSUOSA E PESANTE RUBINETTERIA finemente cromata

# Pattono

GENOVA, VIA FILIPPO CASONI, 44 B

Telefoni 502601 - 502026



# L'ANSALDINO



La turbocisterna « Agrigentum » in bacino, prima delle prove ufficiali di navigazione