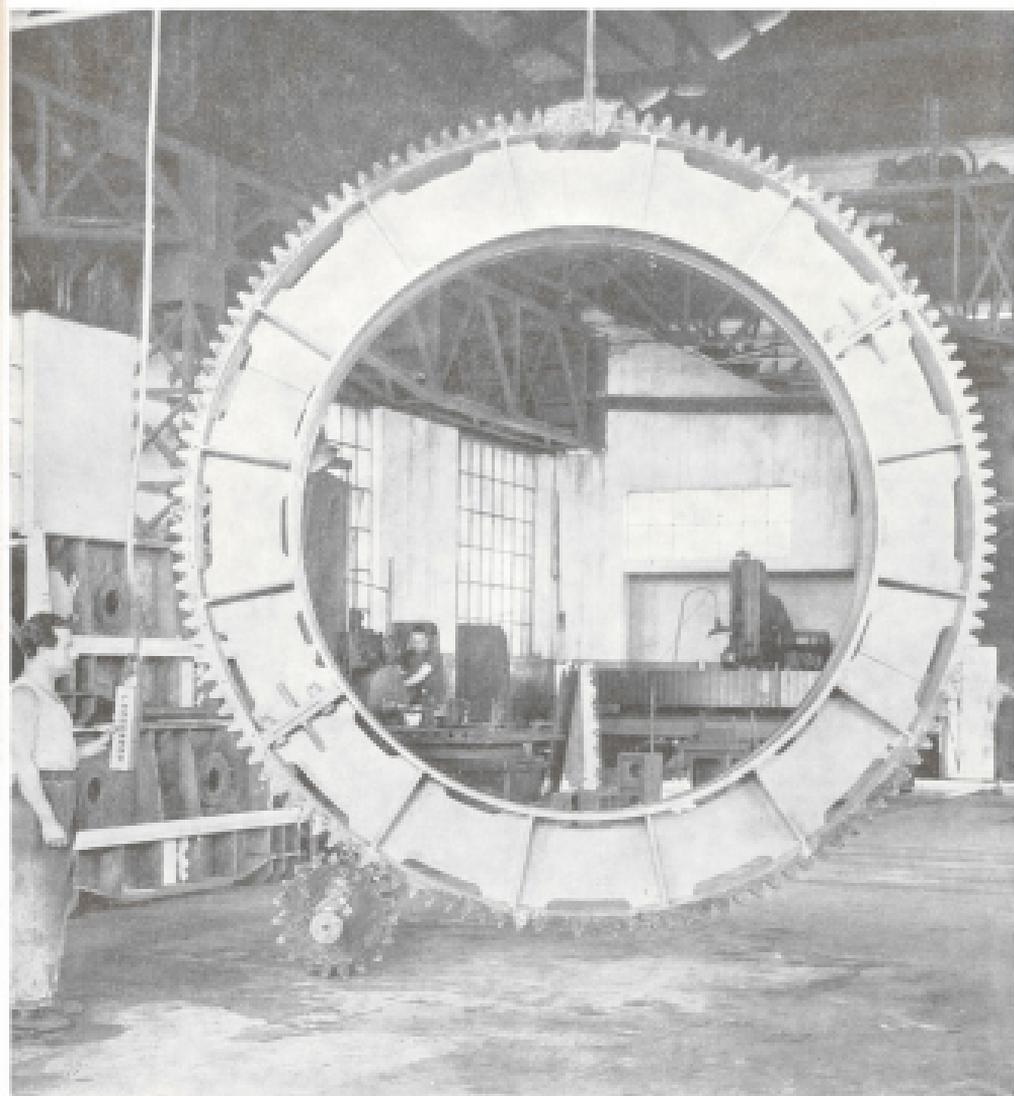


L'ANSALDINO

ANNO LV - N. 10000 - 1950
MILANO - 10 MARZO 1950

◆ QUINDICESIMALE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO S.A. ◆

CONTRA 15 SEGNORI 1950
MILANO - 1950



Corona dentata per ferro coltana cotto, del peso di 5 tonni, e del diametro di 2871 mm., costruita al CMI per la - Cordier (Sfr.) - di Santos (Brasile)

Le realizzazioni dell'Ansaldo negli ultimi dieci anni

11

Tra le realizzazioni sono ancora da citare, un primo capitolo riguarda gli apparati motori navali ed aerei: si è costruiti ormai all'Ansaldo, fra una di distinzioni gli apparati motori di grande potenza e i motori leggeri per aeronautica e per gruppi elettrogeni (si veda, in proposito, l'ultimo numero della rivista).

Fra i grandi motori prodotti e forniti per continui ordini l'Ansaldo, negli ultimi quattromila, sono da commemorare:

— Il motore principale di 5200 Cav. fornito al Cantiera Navale di Sestri per la motonave «Nisus» dell'Armata portoghese «Companhia Nacional de Sargacosa», consegna ultimata nell'anno 1934.

— Il motore principale di 3200 Cav. del tipo uno dei primi motori Ansaldo sovietici, fornito all'Armata portoghese Sargacosa nell'anno 1933, per la motonave da porta aerei «Alma Filipina», che fa parte campagna aerea nel canale di Torres.

L'altro trascorso di questo motore, ha dato luogo recentemente all'ordine d'una seconda motonave Sargacosa, denominata, in Portogallo, con una nave da porta aerei.

— La rinnovazione della M/V «Gilda di Tondi» della Società Sirena, con due motori Ansaldo Fiat, ognuno da 2500 Cav., avvenuta nel 1931.

— La modernizzazione di questi due «Liberty» (cugli anni 1921 - 1922 - 1934) dello spedale per armatori norvegesi ed una per armatori italiani, modernizzazione che consisteva alla sua trasformazione, oltre ad una maggiore velocità anche un minore consumo di circa il 10% di quello registrato con la vecchia e rapida alternanza.

Questi motori sono del tipo Ansaldo-Fiat.

— Due apparati motori per aerei tipo «Sargacosa» (per il canale delle Isole della Sicilia centrale e Trinacria), ogni motore da 4 motori della potenza di 1500 Cav., montati in Sestri di 1929 e 20 gruppi obliqui per le 5 navi dello stesso tipo, oggetto della produzione di 140 G.V. Il motore principale come del tipo Ansaldo-Fiat, mentre il motore degli elicotteri sono del tipo Ansaldo.

— La fornitura per gli armatori Sirena e Sirena - Faticosa - di cinque motori, del tipo Ansaldo-Fiat, ognuno da 1500 Cav., consegnati negli anni dal 1932 al 1937 e di un motore da 3000 Cav. per la M/V «Aladino» costruita dal Cantiera Sestri, per conto della «Societa Marittima Napoletana».

— I citati grandi motori si aggiungono i motori Sestri marini, di grande potenza. Fra i 191 e 1920 Cav. nel 1929-1934-1935 la produzione di sei di classe di 400 motori per 100.000 Cav.

— Nel primo periodo e commenda si da commemorare l'attuazione della In Spagna, dove in conseguenza uno la più agguerrita della modernità inter-

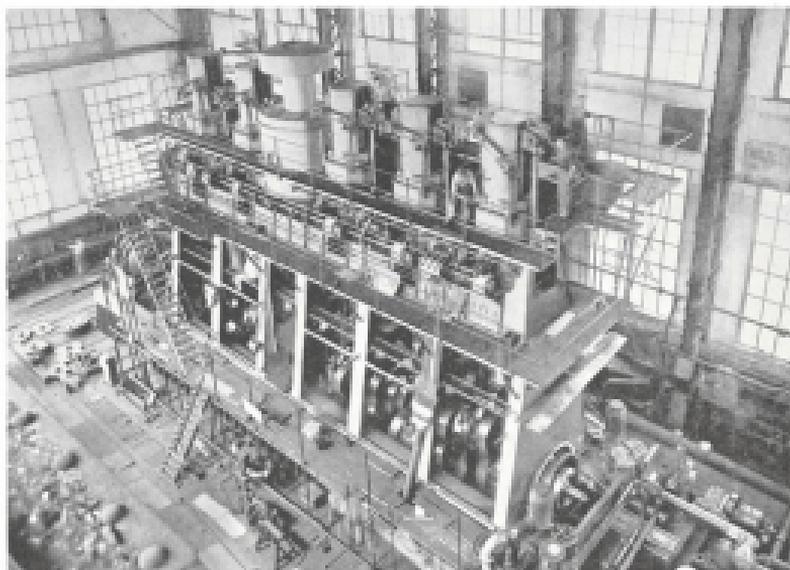
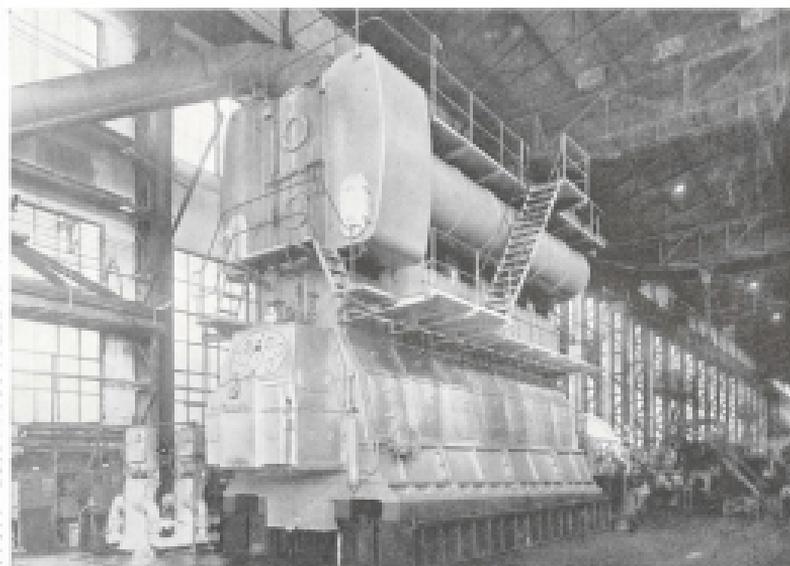
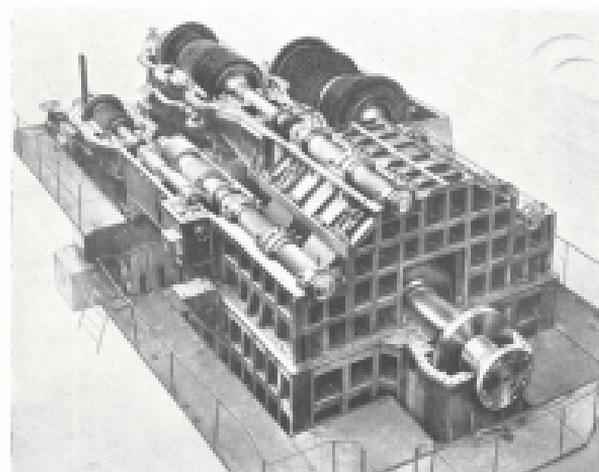
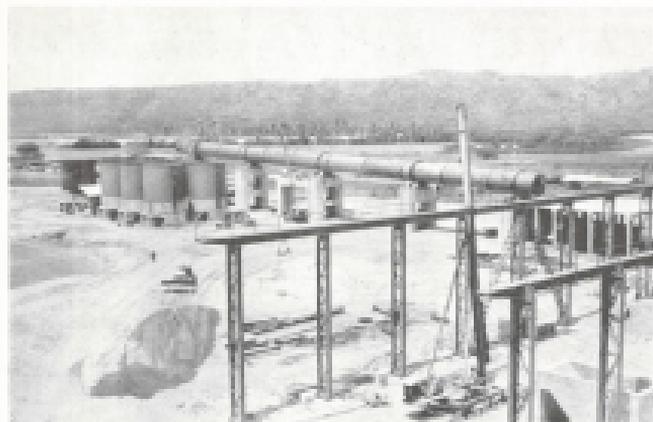


Figura: motore Diesel Ansaldo-Berard tipo 27 LB 3. Sotto: motore Diesel Ansaldo-Fiat tipo 100 da 2000 HP destinato alla motorizzazione di una nave tipo «Liberty» appartenente ad armatore norvegese





di 60, l'Ansaldo ha recentemente ricevuto la fattoria di due apparecchi motori per turbobatterie da 11.500 Kw, ricevute.

Un secondo importante capitolo è relativo alle grandi centrali termiche: quest'attività, che ha assorbito un vasto lavoro di ingegneristico, di progettazione delle macchine e degli impianti e di adattamento del personale, ha già dato luogo a importanti opere in costruzione. Nella seconda metà dell'anno, completa la Centrale elettrica di Chiavenna della S.I.P., sezione della potenza (in un solo turno lavorativa) di 20.000 Kw, che è entrata in funzione nel febbraio 1956.

Qui ha veduto la Centrale di Chiavenna, e altre macchine turbine termiche, si rende conto della complessità dei problemi della costruzione, montaggio, messa a punto (della tecnologia), e della grandezza di queste operazioni.

In questo importante capitolo, al quale l'Ansaldo sta dedicando e dedicherà tutte le sue

forze e nel quale ripete grandi esperienze, i lavori più importanti in corso sono i seguenti:

— una centrale termica da 16.500 Kw per la produzione di energia elettrica, in costruzione per la S.T.E.S. di Catania;

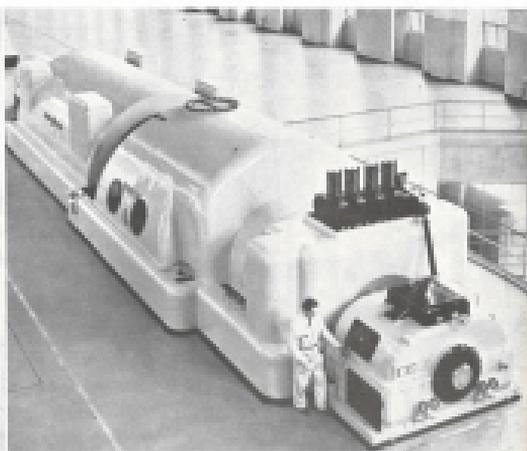
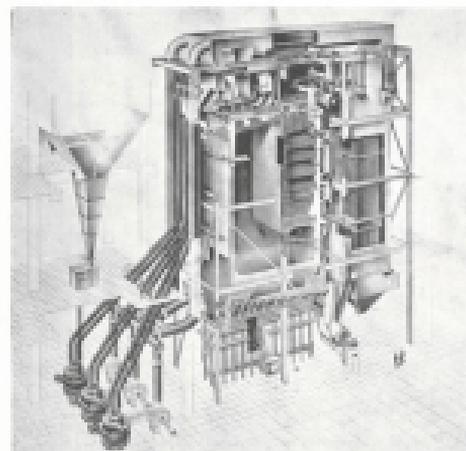
— tre centrali di potenza termica per la produzione di energia elettrica da 10.000 Kw, in costruzione per la Società Meridionale di Elettricità - Centrale di Bari;

— 2 centrali termiche per la produzione di energia elettrica da 10.000 Kw, in costruzione ed all'ultima fase, per la Società Termoelettrica di Chiavenna e S.I.P. di Chiavenna.

Un terzo capitolo d'attività tecnica riguarda gli impianti completi e il montaggio per un impianto. In questo capitolo l'Ansaldo ha fornito vari impianti a diversi macchinari e apparecchiature nazionali ed ha in corso avanzato per l'estero:

— due centrali da 500 Kw installate al giorno di produzione, una in acciaio, montaggio a

— in alto, da sinistra: montaggio di una conduttura generatrice di vapore da 40 T/h per la centrale termoelettrica della rifabbricazione, a sinistra: turbobatteria da 11.500 Kw. Sotto, da sinistra: caldaia tubolare Babcock & Wilcox e a destra: motore da 11.500 Kw della centrale S.I.P. di Chiavenna



Qualche ora in Venezuela per la Società venezueliana «Camacsa-Casa», ed una in montaggio a Salsipueda in Colombia per la Società colombiana «Camacsa-Salsipueda».

Ed ha iniziato la costruzione per una cementeria completa destinata a Portofino in Italia.

In recente occasione s'è avuta una lusinghiera offerta dell'Indale di una cementeria nell'India (1964).

In questo capitolo d'attività tecnici riguarda l'impiego di lubrificanti di Shellbitum, per i quali l'Ansaldo ha un accordo di collaborazione con la Montedison, che prevede i provvedimenti tecnici e che generalmente segue il proprio d'intesa con l'impiegato.

In questo capitolo si dà notizia: — del grande impianto per la produzione di fertilizzanti per la Società Rasini in India, in corso di montaggio nel luogo stesso. L'impianto è stato realizzato, come si vede, in collaborazione con la Società Montedison che ha eseguito il proprio d'intesa con l'impiegato stesso.

Non dovrà andare in stampa, ma nel primo semestre del 1964, l'impianto si prevede per la produzione di:

- 100 tonne/giorno di ammoniaca;
- 80 tonne/giorno di acido nitrico;

— 400 tonne/giorno di acido solforico;

— 10 tonne/giorno di ossa.

Il valore dell'impianto completo che verrà fornito a Rasini è di 10 milioni di lire italiane. Per dare un'idea della capacità produttiva di questo impianto, segnaliamo che esso alimenterà il mercato indiano con 4 milioni di sacchi di venienti chimici all'anno.

Un altro capitolo d'attività tecnica riguarda gli impianti di raffinazione del petrolio. Per ora citiamo:

— l'unità di topping ed i gruppi sottoposti per l'Indonata Galvaneva Rasini nel 1964;

— un impianto di raffinazione del petrolio, del tipo Reforming Catalitico, per la Società «Indale» di Genova. L'impianto è entrato in funzione nel 1964;

— un impianto di raffinazione del petrolio del tipo Vacuuming, costruito e montato per la «SINOR» di Milano. L'impianto è entrato in funzione al principio dell'anno in corso.

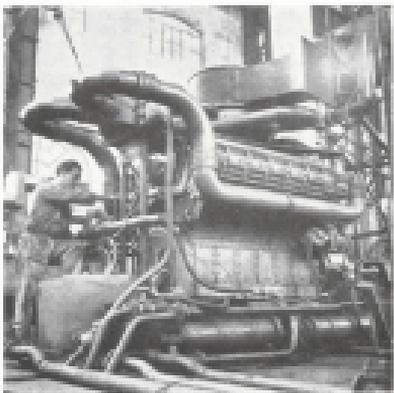
Sono attualmente in corso di costruzione:

— l'unità di Fracking, montata del gruppo topping completo di sezione stabilizzatrice per la stessa, quale ampliamento di una raffineria, situata ad Anagni, della Società «Indale».

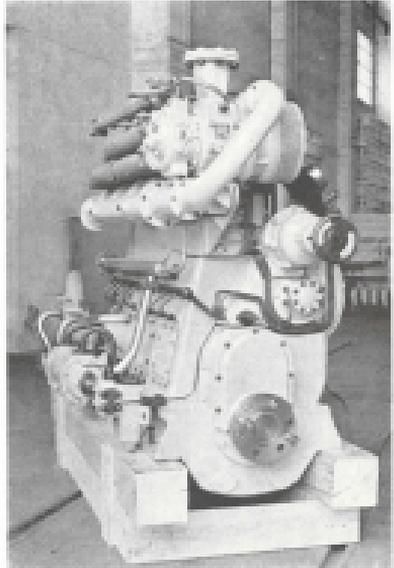
1964). L'impianto si prevede per trattare 1.000.000 tonne di gesso all'anno. Si tratta del frutto di una torre di impiego dell'acqua di circa 30 metri e di diametro di 6 metri.

— Ampliamento di una esistente raffineria mediante l'impiego di una nuova unità di reforming termico e recupero gas liquefatti, per la Società «Indale» di Genova.

Il complesso delle realizzazioni che abbiamo citato sommariamente è frutto d'un disciplinato, lungo, costante lavoro di alcuni migliaia di uomini e frutto di una lunga accumulazione di studi, opere, trascrizioni di padre in figlio, ma è anche frutto d'una dura intelligenza umana di fare, che giornalmente appartiene agli uomini migliori dell'ingegneria, chimica ed anche frutto di particolari qualità di personale che, con il proprio impegno, ha permesso di realizzare un complesso ingegnere e di portare sempre più in alto e lontano il nome nostro dall'Ansaldo, rammentando che esso è il nome dell'Industria, scienza, laboriosa, impegnata, progressiva Società Ansaldo che, nel secolo 19, con la sua intelligenza globale, non si è mai disamorata e della promessa dell'attuale grande ingegnerato del complesso ingegnere.

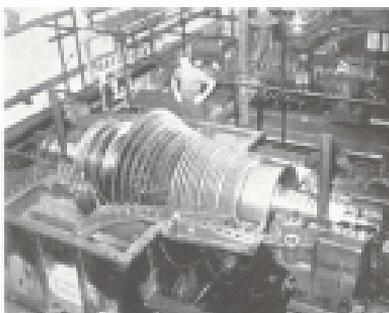
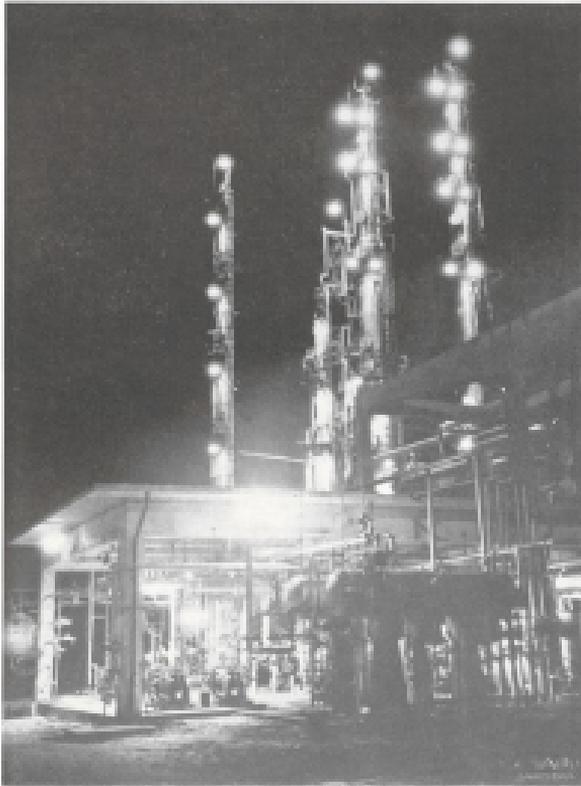


Sopra: motore Diesel Ansaldo Maybach MD 600 A



Sopra: motore marino sovralimentato Diesel Ansaldo tipo 2101/4. Sotto: motore per turbina marina di basso pressione

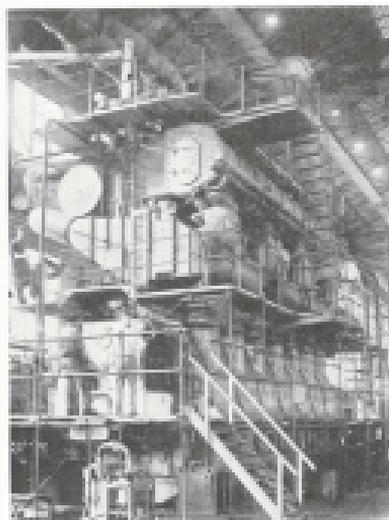
Sotto: una visione notturna degli impianti della Raffineria della «SARON» a Ravenna



M E C C A N I C O

PROVE DI MOTORI, TURBORIDUTTORI E TURBINE

Motore tipo 757 sovralimentato



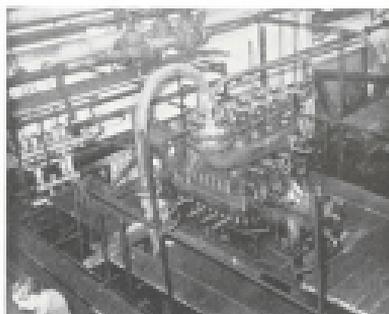
Il 3 aprile ha avuto luogo, nella sala prove grandi motori, il collaudo ufficiale al banco del 757 motore tipo 757 sovralimentato, destinato ad una motonave costruita dalla «Marelli» svedese, nei Cantieri di Constaninovo di Svezia per conto dell'armatore Astelle Larsen di Napoli.

Al collaudo hanno assistito per l'armatore l'ing. Verde e l'ingegner sig. Inghilterra, per il Regio Marina Maresca e il sig. Bonanni e per il Lloyd's Register il sig. Pella.

Le caratteristiche del motore sono del tutto simili a quelle del motore già collaudato con la Società «Las Minas» di Panama a 2100 giri/min, 7 cilindri a due tempi semplice effetto, potenza sulla testata di 2000 CV, con un rapporto di compressione di 18,5 a 220 giri/min.

La prova, della durata complessiva di 9 ore e mezza, è stata eseguita a norma della legge del luglio 1954, n. 585, e si è conclusa alle ore 10,00. I dati collaudo sono stati riportati a 120, 125 e 130 giri/min.

Il motore ha funzionato regolarmente a tutte le condizioni con piena modulazione dei boosti previsti.



Turbine per la 'Federico C.'

Allo stesso banco rappresentativo della Società armatrice e del boosti del Regio Marina, hanno avuto luogo, rispettivamente il 20 luglio e il 2 agosto, le prove sotto regime della turbina di alta pressione e della turbina di bassa pressione lavoranti parte del gruppo turbomotore principale di collaudo dell'apocenta motore della turbonave «Federico C.».

La prova ha avuto, infine, termine, la durata complessiva di 8 ore circa, e si è conclusa con perfetta regolarità di funzionamento di ogni organo.

CONSEGNE

Il materiale più importante spedito dal 21 luglio al 21 agosto è il seguente:

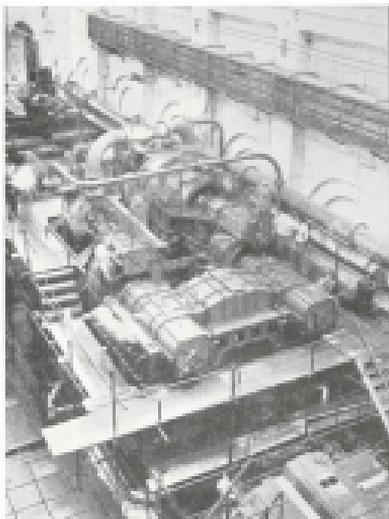
Al socio Carli di Livorno: 1 motore Diesel Ansaldo - Fiat tipo 247 B (potenza 2000 HP) per il motonave «Las Minas»; tre gruppi Diesel a alternatore con motore Ansaldo Maybach tipo MD 219 (potenza 120 HP) destinati alla S. S. «Napoli»; 41 motori Diesel tipo 247 B (potenza 2000 HP) per il motonave «Las Minas»; tre gruppi Diesel tipo Q, 200-A, della potenza di 200 HP, per la motonave «Lavinia»; 24 motori Diesel di Sestri con turbina AP, una ruota lenta per gruppo turbomotore principale, sistema a marcia di scappatoi forniti alla «Industria C.» e un tubo idraulico per linea d'assi, turbomotore per albero catteda, pompe centrifughe servizi circolazione combinatori per la «C.», «Mirafiori»; due pompe centrifughe estrazione condennati, un generatore vapore di 8000 HP, gruppo turbomotore principale, turbina HP e due gruppi turbomotore di 2000 HP, per la T.C. «Terribile»; due derivazioni, due generatori di vapore HP e alternatori di Sestri per la T.C.

C. - In riferimento al socio Cantieri di Sestri.

Delle turbine necessitano un riduttore del tipo a doppio riduttore a pignone con potenza di 15000 HP in regime normale navigazione a 140 giri/min.

Le prove hanno avuto, infine, termine, la durata complessiva di 8 ore circa, e si è conclusa con perfetta regolarità di funzionamento di ogni organo.

Turboriduttore per la T/c 'Aretusa'

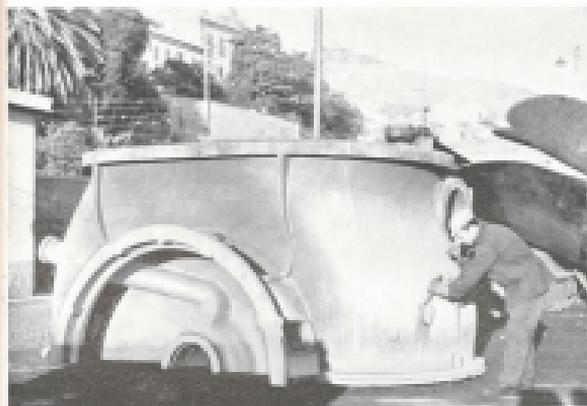


Nella stessa giorno le collaudo nella sala prove grandi motori aveva luogo il collaudo ufficiale al banco del 757 motore tipo 757 sovralimentato, destinato ad una motonave costruita dalla «Marelli» svedese, nei Cantieri di Constaninovo di Svezia per conto dell'armatore Astelle Larsen, cioè il 3 aprile, al collaudo ufficiale al banco del 757 motore tipo 757 sovralimentato, destinato ad una motonave costruita dalla «Marelli» svedese, nei Cantieri di Constaninovo di Svezia per conto dell'armatore Astelle Larsen, cioè il 3 aprile.

Il gruppo, del tipo Ansaldo, è composto di una turbina di alta pressione e di una di bassa pressione adoperando un riduttore ad ingranaggi a doppio riduttore e capace di sviluppare una potenza in turbina di 21000 CV, a 110 giri/min ed una potenza massima alla prova di 20000 CV, a circa 114 giri/min.

Le prove, svoltesi alla presenza dei rappresentanti del committente e del Regio Marina, hanno dimostrato l'ottima funzionalità di ogni organo, da alla base, condotte che all'andatura normale ed alla sopravvelocità di emergenza.

Il peso del materiale sopra elencato e di altro materiale di minore costo, specificato, in complesso, è di 1287 tonnellate.



Parte inferiore di cassa forata per turbocompressore Ansaldo-Ljungstrom da 15.000 CV destinato agli impianti di Fonderia dell'Ira s. A destra l'operario Renato Stazzera.

FONDERIA

COMESSE

Eve Tolosa della commessa più importanti eseguite nel mese di agosto:

- Cassale di bronzo per la "SAC" di Genova.
- Mando e barrotti in bronzo per la Società "Cordoglio" di Genova.
- Elba in bronzo al manganese per la Società "Stato Ferro" di Palermo.
- Cati vari di ghisa meccanica per la Società "A.S. Enea" di Milano.
- Anelli di bronzo per la Società "Terminazione Italiana Smea Smea" di Milano.

Delle fonderie ed altre di nuovo entrò in commercio 455 tonnellate di getti di ghisa e bronzo per costruzioni navali, aeronautiche e automobiliistiche. Tra i clienti principali (in ordine di importanza) sono stabilimenti meccanici e i nostri Cantieri navali, l' "Alfa Romeo" di Milano, la "Fiat" di Torino, la Società di navigazione "Italia" di Genova, la "Ferrovie dello Stato", la "Compagnia Internazionale delle Corazzate" di Livorno.

CONSEGNE

Durante il mese di agosto sono state consegnate 455 tonnellate di getti di ghisa e bronzo per costruzioni navali, aeronautiche e automobiliistiche. Tra i clienti principali (in ordine di importanza) sono stabilimenti meccanici e i nostri Cantieri navali, l' "Alfa Romeo" di Milano, la "Fiat" di Torino, la Società di navigazione "Italia" di Genova, la "Ferrovie dello Stato", la "Compagnia Internazionale delle Corazzate" di Livorno.

C. M. I.

COMESSE

Eve Tolosa della commessa più importanti eseguite all'incirca:

- Tre carri per trasporto bromato calde e forate, una volta per rivestire rotoli, quattro casse e materiale per servizio della capacità di 20.25, quattro pezzi per giro di 100 e 115 ton, riparazione di varie materiale rotabile per servizio avarie, riparazione di particolari invernali in bronzo di laminazione e prestazioni in alto per lavori di manutenzione dell'impianti, per la Società "Cordoglio".
- Un carro per trasporto ligniti e un carro per trasporto ceneri per la Società "Tosca".
- Dieci carri ferroviari a motore da 14 ton. per la Società "Eneamag" di Milano.
- Una raffina da 1.000 kg per Centrali termoelettriche di Sapienza Merla per la Società "Fidatino".
- Laminazione meccanica in bronzo ed acciaio di rotoli di grande diametro per impianti idrici per la Società "S.I.E.L." di Roma.
- Laminazione meccanica completa di particolari di grandi macchine utensili per la Ditta "F.lli Marzotto" di Torino.
- Un attrezzo per l'olio per motore 120 e 90 cavalli ad olio compresso per servizio in motori per la "FIAT - Grandi Motori" di Torino.
- Una gru a ponte della portata di 1 ton. 6,5 per la Società "Comenzo Carr" di Cuneo (Piemonte).

- Laminazione meccanica completa di particolari per forni di laminazione e pompe per la Società "Innocenti" di Milano.
- Un fuso rotativo per rotoli per la Società "Cordoglio" di Milano con destinazione - "Piemontese TOS" - di via de Anello.
- Mando per macchinari cementiferi per la "Cementaria del Marone" di Roma.
- Clappe gru a ponte da 10 ton., tre gru a ponte da 5 ton., una gru a braccio rotabile da 5.12 ton., e sei cilindri metallici per bloccare per il nostro Cantiere di Livorno.
- Lavorazione meccanica di 11. Ince di 450 e una cassa barboti da 7000 CV per il nostro Stabilimento Moconico.
- Un condensatore atmosferico per il nostro Cantiere di Sestri.
- Laminazione meccanica di rotoli di bronzo per la nostra Fonderia.

CONSEGNE

Delle fonderie ed altre di nuovo entrò in commercio circa 300.000 ton. in ferro.

Il materiale più importante questo mese è stato il seguente:

Alfa - Ferrovie dello Stato - 35 carri tipo B1 A con rotoli invernale motore, per rotolo passeggeri tipo Co. - di Alfa - Ansaldo - S. Giorgio - di Cuneo; quattro carri per locomotori tipo B 450 della Fer-

rovie dello Stato. - Alfa Romeo - Loto A (Parini), - Lodigiani - e - Civola - di Milano; tre costruzioni tipo AM di cordoglio. - Alfa - Compagnia Generale di Elettrotecnica di Milano con un rotolo tipo P.C.C. per laminazione cilindrica. - Alfa Romeo - Italia - di Comenzo (Piemonte), macchinari, particolari vari e strutture per impianto Refining termico. - All'Impianto di Sestri (Italia) apparecchiature varie tra cui 10 cilindri azionati per olio motore, 2 colonne di olio motore, 2 macchinari di calore, 1 serbatoio, 2 macchinari separatori vapore/acqua e 2 bruciatori inoperabili. - Alfa Cementaria di Sestri di Sestri (Columba) macchinari diversi relativi all'impianto per la fabbricazione di cemento e prevalentemente agitatori aeromobili, alimentatori, piani donatori e particolari vari. - Alfa Società - Cordoglio: 3 carri per trasporto specializzato bromato, una linea automatica per servizio rotoli da 100. 50, parti di ricambio per forni a pezzo, rotoli vari per forni laminazione, capriole legno per impianto stanziale elettrolitico, strutture metalliche per impianto stanziale elettrolitico, travetti in carpenteria per impianto stanziale elettrolitico, capriole varie e sia di corso per 20 e pezzi per gru.

Il peso del materiale sopra elencato e di altro materiale di recente entrò in commercio, in compenso, di 1170 ton.



L'operario Aldo Bononi mentre ottiene l'ultima in catteda sul motore alimentatore di una ditta a rotoli frequenze.



L'operario Luigi Gazzera mentre lavora alla costruzione di un rotolo di ghisa d'olio.

MUGGIANO



L'arrivo dei caccia venezuelani

Il viaggio di ritorno dal Venezuela all'Italia è stato felicemente portato a termine dal tre carici « Juan José Flores », « Alejandro Cisneros », e « José María », che, condotto a Livorno, erano partiti, ad altissimo stivaggio, per il loro viaggio inaugurale. Le tre unità da guerra sono arrivate, nelle prime ore del pomeriggio del 30 agosto, al Cantiere di Muggiano, dove sul molo di alcuni navi venivano effettuati i lavori di 3-4 giorni.

Ufficiali alla base del servizio del Direttore Ing. Poltronico, del Comandante Sordani, del V. Direttore Ing. Arzuffi e del V. Direttore amministrativo rag. Traversa, i tre comandanti d'unità, cap.

di aerofila Regala Silvio Milan, cap. di Trovati Leo Ferrer e cap. di Regala Carlo Landolfi, hanno preso il saluto del loro Governo e della Marina Venezuelana.

Il Cantiere di Muggiano aveva già svolto contratti con la Marina venezuelana fin dal 1958, quando la Marina italiana cedette a quella venezuelana 2 dragamine - il « Molino » e il « Bordanelli », di 800 tonne. Infatti i lavori di trasformazione da dragamine a sommergibile di queste navi, furono eseguiti al Cantiere di Muggiano; una ferrea cooperazione ispirata alla Marina venezuelana con i capitani « General Rosales » e « General Vidarica ».

VISITE

Prolungamento di una banchina del porticciolo di allestimento



È l'incarico, al Cantiere di Muggiano, l'incarico di un'opera importante, la necessità della quale era veramente sentita. Il prolungamento della banchina nord del porticciolo di allestimento, tradizionalmente denominata banchina « Maltrossa ».

La durata di allestimento del Cantiere di Muggiano è limitata da un molo di ormeggio, verso nord, della lunghezza di 220 m. e da una banchina, verso sud, della lunghezza di 150 m.

A causa dell'insenza rimorchi e delle esagerate dimensioni delle navi, le disponibilità di ormeggi a banchina serviti da gru adogate, deve per diventare sostanzialmente inferiore alle necessità del Cantiere. Infatti una costante soluzione l'ormeggio contemporaneo di tre navi, se di dimensioni non superiori a quelle del tipo da 18.000 T.D.W.

Capitani del Lavoro, mentre le imbarcazioni da 22.000 T.D.W. avrebbero a sporgere per buona parte della loro lunghezza oltre il molo e la banchina, e quindi si troverebbero nella impossibilità di essere serviti dai moli di imbarco.

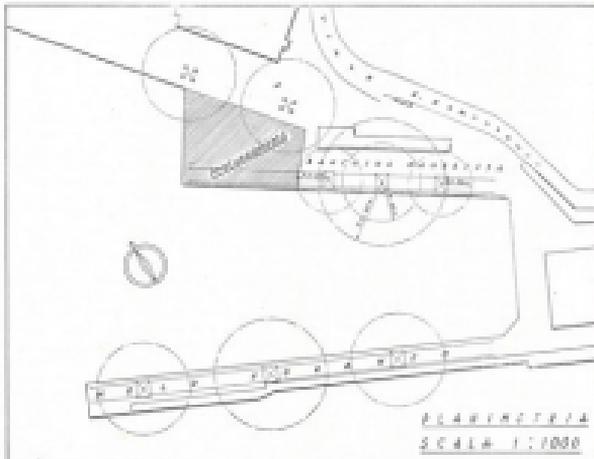
Con un prolungamento di 70 m. la banchina raggiungerebbe una lunghezza di 220 m., sufficiente per l'ormeggio di navi di lunghezza anche un po' superiore.

Navi inoltre prevedibile una nuova gru a braccio retrattile

girante, su portale sovrastante, della portata di 30 tonnellate in stivaggio di 25 m., e di 2 tonne con lo stivaggio di 4 metri, di guisa che la banchina sarà adeguatamente servita per tutta la sua lunghezza dalle gru di cui sopra e dalle due gru (prevedibili) da 2 tonne, con uno stivaggio di 3 metri. L'incremento della banchina sarà dotato di tutti i servizi (acqua, elettricità, aria compressa, ecc.) e, infine, sarà un.

Per il prolungamento occorre disporre una quantità di acqua di circa 1000 metri cubi, in parte adibito a doppio di prelievi ed in parte a banchina di abbinamento verso progetto. I lavori saranno iniziati entro 15 mesi circa.

Vista al CAS Napoli. Fra (dalla sinistra) Sotto il capitano dell'Accademia di Architettura Navale degli U.S.A.



LIVORNO

L'ALLUNGAMENTO DEL PONTE GIREVOLE DELLA DARSENA DI ALLESTIMENTO

Sono terminati recentemente lavori di sistemazione del ponte girevole dopo le modifiche ad esso apportate.

Per permettere infatti un più agevole accesso in darsena alle navi in allineamento ed a tutte le navi di passaggio per il canale di collegamento, il Cantiere Civico ha provveduto ad allungare l'ingresso della darsena, portandolo da 22 m. a 32 m. Di conseguenza si è reso necessario l'allungamento del ponte girevole i cui lavori sono stati affidati al Cantiere di Livorno.

La lunghezza totale del ponte è stata portata da m. 180,50 a m. 32,780, la distanza tra gli assi di rotazione è invece 20,700, la sua larghezza è m. 32.

I lavori strutturali sono stati fatti sulla scorta dei calcoli appoggiati a uno studio della ditta Lucini di Livorno, e diretti dal ponte, e la loro esecuzione è stata quella di un cantiere navale, con le solite precauzioni di sicurezza dopo aver effettuato l'allungamento del ponte.

Per il prolungamento delle traverse principali, questi lavori sono stati eseguiti su due impalchi non carichi anteriormente, la ripartita sulla stessa lunghezza, durante il peso pro-

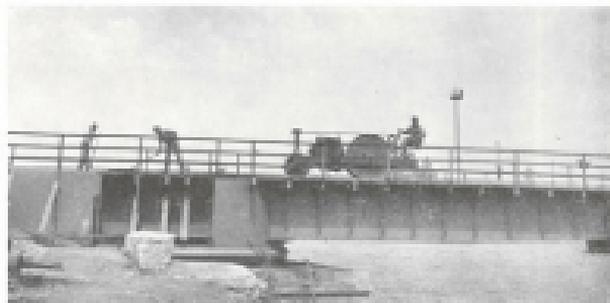
prio un carico uniformemente ripartito sulla lunghezza di m. 4 dovuto al peso delle traverse, ed un carico concentrato ad una estremità.

I lavori strutturali sono stati fatti sulla scorta dello studio di calcolo fatto prima di realizzare prima e dopo l'allungamento. È stato ritenuto quindi la velocità del ponte, la cui apertura si effettua la parte più di tre minuti. La manovra delle caviglie di innalzamento di rotazione delle due moventi ha permesso la utilizzazione degli stessi motori già esistenti, della potenza di 4 Kw. per 1000 giri.

Il collaudo del ponte è stato effettuato il 24 aprile, con la partecipazione dell'ing. Cantalari per il Cantiere Civico e dell'ing. Adolfo Falco per l'Ansaldo, ed i risultati sono stati molto soddisfacenti.

La manovra delle moventi è stata eseguita con un motore di 10 ton., e la frizione rotativa, montata mediante frizioni, si sono applicate al ponte al 10 per cento, largamente superiore ai limiti previsti dai calcoli.

Immediatamente dopo il collaudo, il ponte è stato ritapato al livello.



Si fanno gli ultimi ritocchi, prima del collaudo, al pontegirevole allungato

CANTIERE



Con l'automatizzazione del ritmo produttivo al Cantiere di Sestri è stato necessario potenziare diversi reparti. Per esempio il reparto dei braccianti d'officina, che è il primo del ciclo di lavorazione dei materiali di ferro, è stato praticamente parificato da 11 uomini a 12. Nel reparto sono stati immessi molti giovani, che sono stati affiatati ai nuovi braccianti anziani. La fotografia illustra, in alto, alcuni giovani e anziani al lavoro.

LAVORI DI MANUTENZIONE

CANTIERI DI SESTRI

Quando il periodo di massima attività industriale delle acciaierie di Sestri si avvicina, il cantiere di manutenzione si prepara a ricevere un afflusso di lavoro di natura straordinaria. In questi giorni il cantiere di Sestri è particolarmente impegnato in lavori di manutenzione straordinaria e in lavori di sostituzione delle parti di ricambio. In questi giorni il cantiere di Sestri è particolarmente impegnato in lavori di manutenzione straordinaria e in lavori di sostituzione delle parti di ricambio. In questi giorni il cantiere di Sestri è particolarmente impegnato in lavori di manutenzione straordinaria e in lavori di sostituzione delle parti di ricambio.

Per questi lavori ed altri ancora sono stati immessi in cantiere molti giovani.

MECCANICO

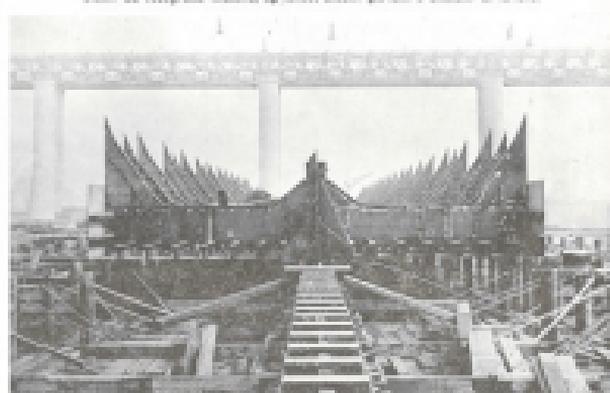
Quando il periodo di massima attività industriale delle acciaierie di Sestri si avvicina, il cantiere di manutenzione si prepara a ricevere un afflusso di lavoro di natura straordinaria. In questi giorni il cantiere di Sestri è particolarmente impegnato in lavori di manutenzione straordinaria e in lavori di sostituzione delle parti di ricambio.

Quando il periodo di massima attività industriale delle acciaierie di Sestri si avvicina, il cantiere di manutenzione si prepara a ricevere un afflusso di lavoro di natura straordinaria. In questi giorni il cantiere di Sestri è particolarmente impegnato in lavori di manutenzione straordinaria e in lavori di sostituzione delle parti di ricambio.

FONDERIA

Quando il periodo di massima attività industriale delle acciaierie di Sestri si avvicina, il cantiere di manutenzione si prepara a ricevere un afflusso di lavoro di natura straordinaria. In questi giorni il cantiere di Sestri è particolarmente impegnato in lavori di manutenzione straordinaria e in lavori di sostituzione delle parti di ricambio.

Quando il periodo di massima attività industriale delle acciaierie di Sestri si avvicina, il cantiere di manutenzione si prepara a ricevere un afflusso di lavoro di natura straordinaria. In questi giorni il cantiere di Sestri è particolarmente impegnato in lavori di manutenzione straordinaria e in lavori di sostituzione delle parti di ricambio.



Una impostatura dello scudo di una macchinaria da 31.000 T.M. in costruzione

È su un campo di collinette, e di terrazze costruite che attendevano al mare. C'erano alcune ville paritarie in « Villa Marina » con un sapore nella sua antica architettura. Nella spiaggia vi erano gli stabilimenti balneari.

Poi, con l'arrivo della ferrovia da Genova a Torino, i cantieri in legno che costruivano « passer » e « quiete » di ampiezze, intascheranno la produzione, saranno centinaia di grandi « relipere » dal fascino di nome.

Il tempo di inasprimento, le attività legate ai cantieri si moltiplicano: molti lavorano come a un campo per lavorare nelle « botteghe », nelle fabbriche.

Ma ritorna ai cantieri in legno, poteva sopravvivere il vecchio legno con le nuove attività: un vecchio lavoro di cantiere, l'altra cultura il tempo: il padre forgiano le scure, la madre cuciva e cuciva davanti alle porte: il cantiere insediava le prime gru ed i bambini camminavano a piedi nudi sulle passerelle. La domenica, tutti si vedevano le maniglie del cinema, di « Bionda ».

Poi il cantiere è accortosi dell'Ansaldo arriva l'industria.

Essi, che contano i ritmi del a parte mattina, cominciano a sentirsi a livello di mattina. Scoppiano gli orsi, i gabbiani, i canestri. Scoppiano il « Bionda », i tagli (una foglia), i ragazzi mettono le scure.

Con l'arrivo di nuove gru, nel crescere della costruzione in ferro, si aprono ai cantieri le grandi gru di fondazione le cui sono come gli segna soltanto delle compari, ma dalle attività del cantiere.

Ma l'industria ferrugina, nei disegni di casa, entrava a occupare il tempo le scure e



Una vecchia fotografia del cantiere di Sestri prima della costruzione della diga di protezione. C'erano ancora le gru a fondazione.

Il Cantiere di Sestri ieri

Processo e dell'Ansaldo.

In seguito, accanto ai cantieri arrivano al cantiere le grandi gru a fondazione le cui sono come gli segna soltanto delle compari, ma dalle attività del cantiere.

Ma l'industria ferrugina, nei disegni di casa, entrava a occupare il tempo le scure e

arriva del cantiere: il dire - al tempo del Bionda, del Bionda, del Bionda.

Poi, durante la guerra, anche le gru a fondazione hanno fatto lavoro: ma sono rimaste lì, agli anni di lavoro. Sono, senza tre impalpabili resti a testimoni di una storia scomparsa.

Si sono lasciati al cielo i giganteschi piloni, sempre ancora incombenti della Sestri di oggi.

Ogni famiglia, a Sestri (ogni famiglia che si avventi su tutte le architetture, tutte della Sestri) ricorda alla Nuova Sestri come centro industriale

ha avuto e ha speso il cantiere.

Un punto del cantiere è il cantiere di Bionda, dunque: il cantiere, che non, che non è stato per sempre, che opera di cantiere. Ultimamente sono state alcune nuove gru, che solo due o tre anni fa erano a guardare le gru del di qua del mare.

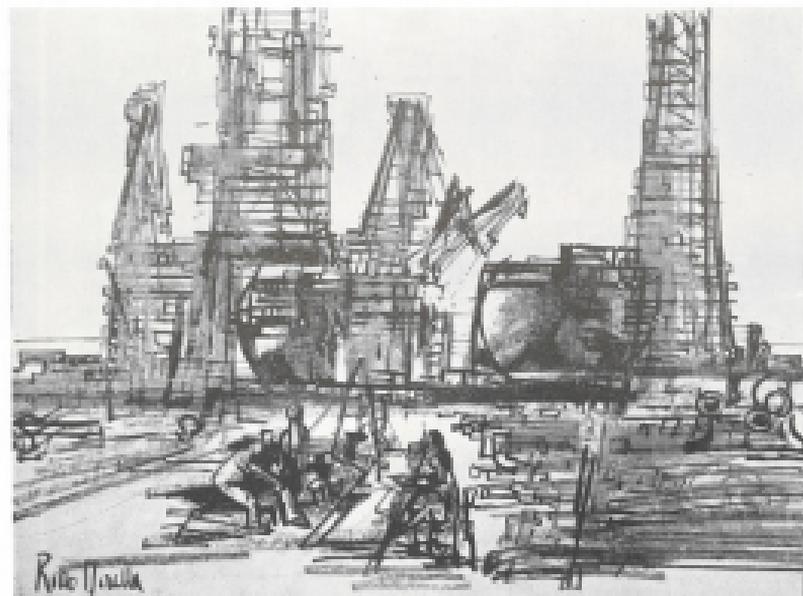
I pentimenti, quelli che del cantiere ricordano tutto, ma, al cantiere nelle passerelle dell'Ansaldo, all'ombra di altri cantiere, si trovano il cantiere nel punto di casa.

In una Sestri necessariamente la gru e la gru (tutte le cose industriali di Genova, ovviamente, il gru e la gru) il cantiere è partito di casa, di casa di casa.

Il cantiere, quello che del cantiere nella Sestri, il cantiere, nel cantiere che del cantiere al cantiere, una storia che di casa era solo, una storia, una storia. Ma i colori sono della più viva: i colori impressionanti: il cantiere che del cantiere, una storia che di casa era solo, una storia, una storia. Ma i colori sono della più viva: i colori impressionanti: il cantiere che del cantiere, una storia che di casa era solo, una storia, una storia.

Il cantiere, quello che del cantiere nella Sestri, il cantiere, nel cantiere che del cantiere, una storia che di casa era solo, una storia, una storia. Ma i colori sono della più viva: i colori impressionanti: il cantiere che del cantiere, una storia che di casa era solo, una storia, una storia.

I cantieri delle gru a fondazione (i cantieri delle gru a fondazione) il cantiere in questi spazi po-



RIVE ITALIA

3° REFERENDUM A PREMI

1) Vi interessa la lettera de « l'Avantissimo »?

SI	NO
----	----

Circleare la risposta che non interessa.

2) Interessa ai vostri familiari?

SI	NO
----	----

Circleare la risposta che non interessa.

3) Il contenuto del giornale vi soddisfa così come oggi è dotato, oppure desiderate leggere

PIÙ ARTICOLI TECNICI

PIÙ ARTICOLI DI CULTURA GENERALE

PIÙ ARTICOLI E RUBRICHE DI FAMIGLIA
--

Circleare la risposta che non interessa.

4) In generale desiderate che il giornale continui ad occuparsi esclusivamente degli avvenimenti e interessi scolastici, o che tratti anche argomenti che esulano da questo campo?

5) Nel secondo caso, quali argomenti vorrete veder trattati?

6) Quali argomenti interesserebbero in modo particolare a vostra moglie o ai vostri figli?

7) Fra le attività rubriche de « l'Avantissimo » (Pensamenti scolastici — « l'Avantissimo » risponde — Opinioni — La vita del tempo — Il lavoro nei tempi — Circolazione — ecc.) qual'è quella che preferite?

8) Quali, fra gli articoli comparsi nell'annata, vi sono piaciuti di più?

9) Gradite i concorsi a premio?

SI	NO
----	----

Circleare la risposta che non interessa.

10) Gradite le mostre grafiche e le altre manifestazioni organizzate dal nostro giornale?

SI	NO
----	----

Circleare la risposta che non interessa.

11) Che cosa suggerite per migliorare, in qualsiasi modo, il giornale?

Indicete qui di seguito un numero di cui siete _____

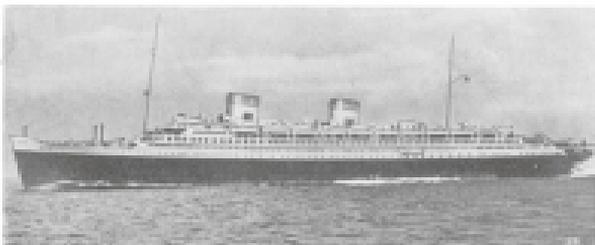
SPERANZO — IMPERATORE, STABILIMENTO _____

Non scartate il vostro nome. Indicate solo il numero di cui siete, sottolasciando la vostra professione o servizio o impiego o indirizzo in copia del vostro stabilimento, servizio, con la stessa precisione, lo stesso numero di cui siete nel tagliando a destra.

Questo tagliando deve essere spiccato e conservato fino alla fine del concorso.

N. _____

Il primo viaggio del "Rex"



servi lavori di disegno per la classe speciale, 4113 in classe turistica, 100 in classe lusso, la classe speciale poteva considerarsi come una seconda crociera, profitto di uno staggio superiore alle classi che ai tempi l'Imperiali avevano la stessa destinazione.

La sua costruzione approdò nella città di Genova, con il privilegio dell'Ansaldo, che nel 1912 costruì il Rex, e nel 1913 il Rex fu il primo a essere costruito in Italia.

Il peso della nave era di 10.000 tonnellate, con un motore a vapore di 10.000 CV, e un consumo di 10.000 tonnellate di carbone al giorno.

La nave era divisa in 10 ponti, con un totale di 10.000 metri quadrati di superficie coperta.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

S. I. Compagnia Veridiana...
 21, il 27 settembre, da
 quando il transatlantico Rex
 era stato dal porto di Genova
 per New York nel suo viaggio
 inaugurale, entrato così nel
 mare aperto a 20 metri di
 distanza, e a 10 metri
 dal mare.

L'occasione era stata rappresentata
 allora per l'Italia un giorno
 tanto grande, una parata
 quella magnifica sotto una
 bandiera italiana, e quella
 italiana che aveva a Genova
 l'Italia, che aveva una volta
 ai marinai, per la sua stanza
 tanto di 10.000 tonnellate, al suo
 primo viaggio inaugurale, da
 Genova, il 27 settembre, ed il
 Rex era il primo a essere
 costruito in Italia, e il primo
 a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.



7 agosto 1911: l'impianto sulla cui base il Rex è stato varato in mare



L'arrovamento del Rex nella sala di T settembre 1911

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.

Il Rex era il primo a essere costruito in Italia, e il primo a essere costruito in Europa.



L'ANSALDINO



Struttura solida di una scala in costruzione al Cortile di Mugello.