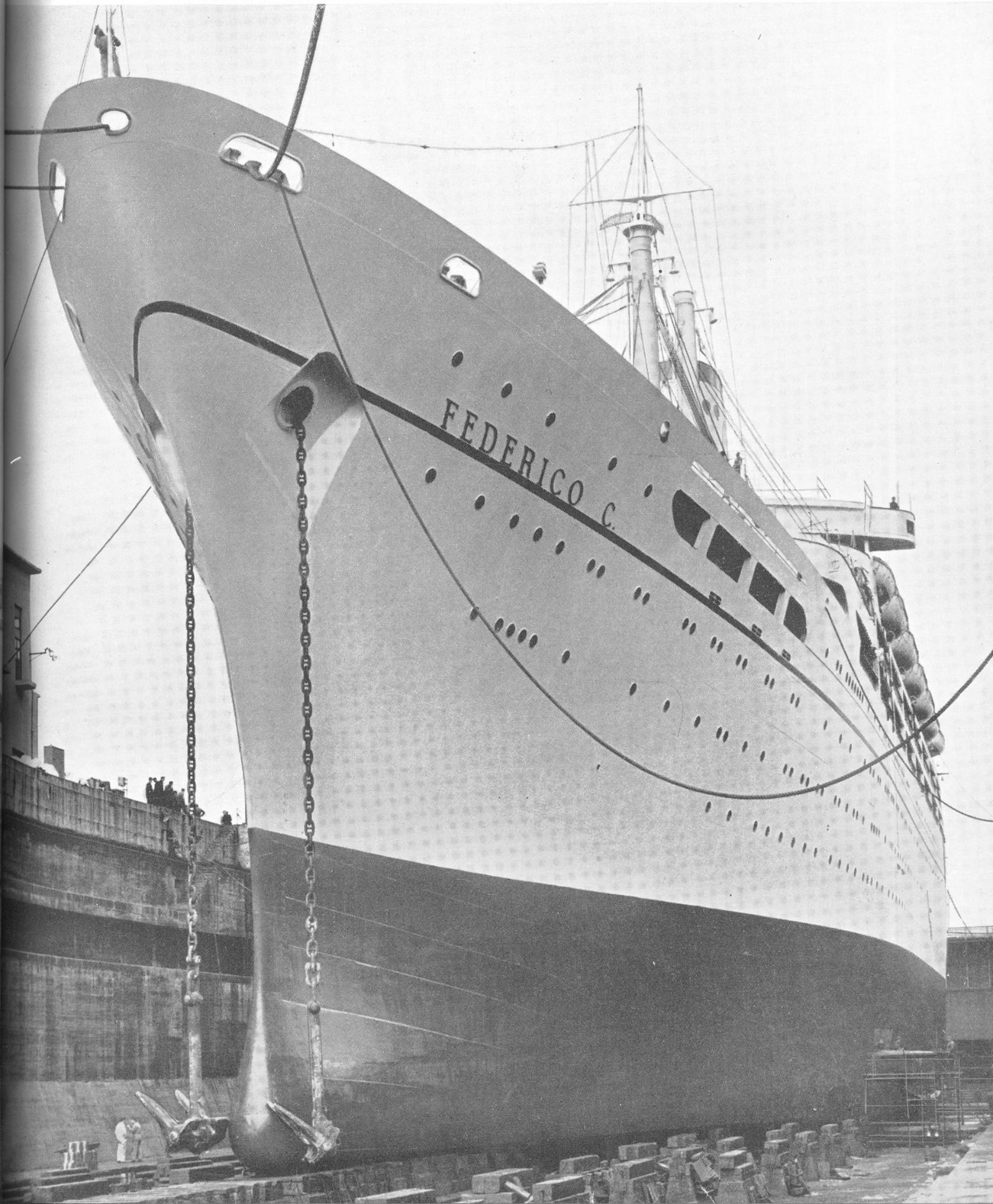


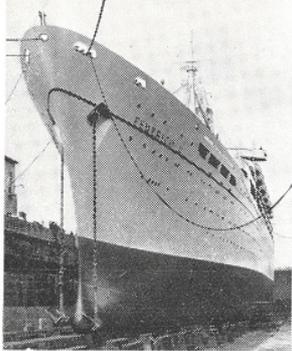
# *l'ansaldino*

anno quinto - numero 4

QUINDICINALE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO

genova, 1-15 marzo 1958





La copertina: la turbonave passeggeri «Federico C.» di 20.000 t.s.l., costruita al Cantiere di Sestri, in bacino prima delle prove ufficiali

## L'ansaldino

QUINDICINALE  
DEI DIPENDENTI  
DELL' ANSALDO

EDITO DALL' ANSALDO S. P. A.

Responsabile: Lorenzo Reborà

Rédazione: Via Fieschi, 10-11  
Genova

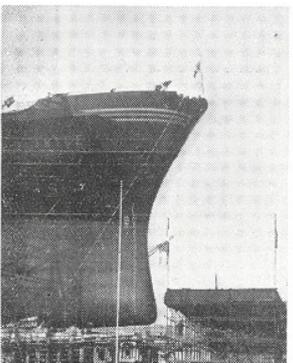
### sommario

- 2 LOCOMOTORI DI NUOVO TIPO
- 3 L' "INDOMITO" CONSEGNATO ALLA MARINA
- 4 PROTEZIONE CATODICA A CORRENTE IMPRESSA di Italo Massenti
- 5 CAVI ELETTRICI UNIFICATI DI NUOVO TIPO PER BORDO di Vittorio Fanfani
- 6 PANORAMA AZIENDALE
- 8 VARATA LA "POLINICE" A MUGLIANO di Franco Guadagnini
- 9 PROVE E CONSEGNA DELLA "PORTO MARGHERA"
- 10 RISULTANZE DEL REFERENDUM: IL "DIALOGO"
- 12 DOPOLAVORO - IL MUSEO NAVALE DI PEGLI
- 13 CONCORSO FOTOGRAFICO
- 15 OPINIONI

*Corrispondenti di Stabilimento:*  
DIG: Lucia Diamante - MEC: Spartaco Sardini, Giuseppe Rovigno - CAN: Graziano Merlino - CMI: (Voltri) Dina Pasquino; (Fegino) Aurelio Maggiolo - FON: Michele Montesoro - SAU: Giuseppe Sardi - MUG: Aldo Galli, Franco Guadagnini - LIV: Dino Dazzi - COKE: Edilio Orlandi - ROMA: Mario Fossati

Spedizione in abbonamento postale gruppo II \* Abbonamento gratuito ai dipendenti e pensionati \* Stampato nella Tipografia F.lli Pagano, Via Monticelli, 11 \* Fotoincisioni A. Ceriale, Via Lanfrancini, 43 \* Pubblicità SIRA, Piazza delle Vigne, 6 \* Autorizzazione Tribunale di Genova n. 299, 6-5-1954

La controcopertina: la prora della T/c «Polinice» di 31.500 t.d.w., varata a Muggiano il 22 febbraio



# Locomotori di nuovo tipo

Motore Ansaldo - Maybach MD 435 a 8 cilindri a V; i locomotori hanno due di questi motori

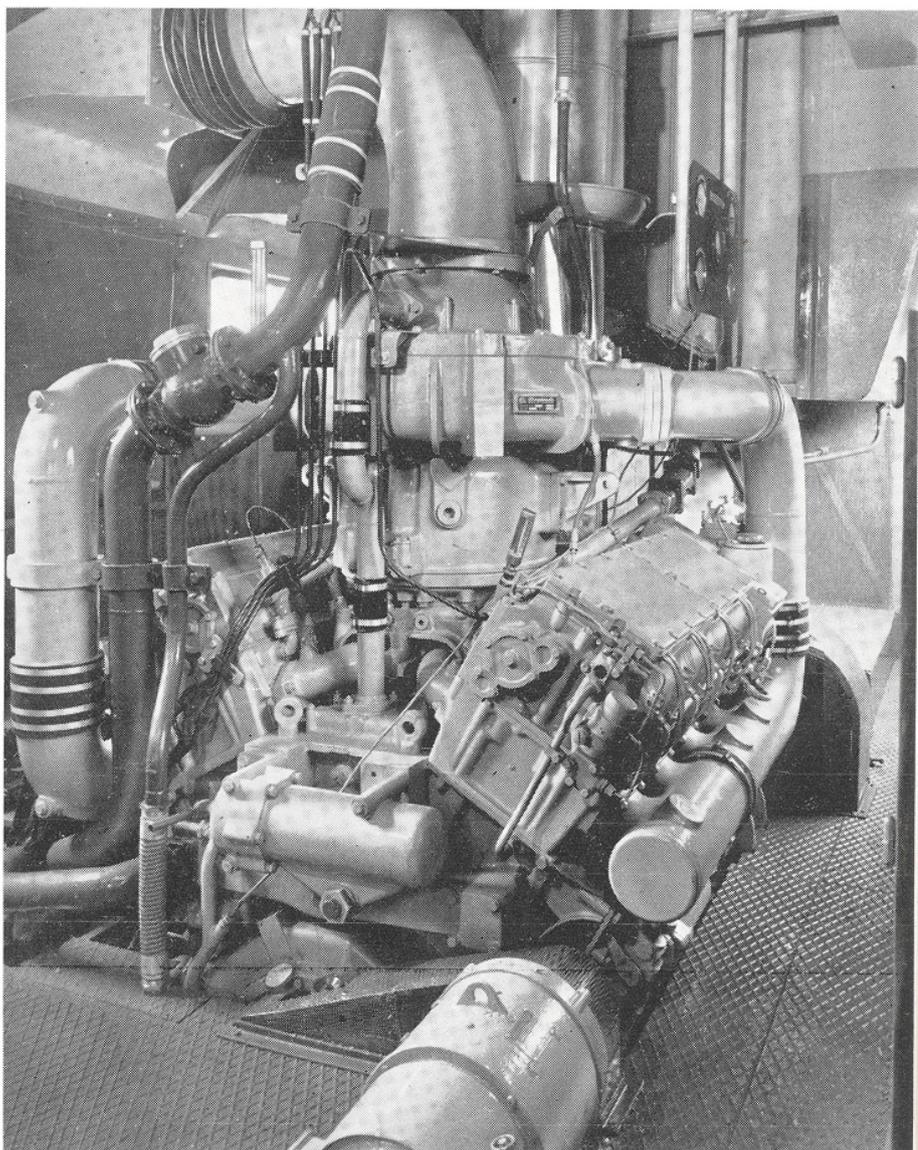
Il giorno 5 corrente abbiamo consegnato il primo dei due locomotori Diesel idraulici del nostro tipo ADIM-L/2-16 che ci furono a suo tempo commessi dalle F.S. e facenti parte di un certo numero di locomotive Diesel (elettriche ed idrauliche) destinate, in via sperimentale, a dotare di mezzi di trazione moderni le linee del mezzogiorno per le quali (almeno per ora) non è prevista l'elettrificazione.

Esternamente esso non differisce molto dal nostro locomotore sperimentale ADIM-L/2-23 da 2300 Cv. che ha già eseguito brillantemente le corse di prova nel dicembre dello scorso anno.

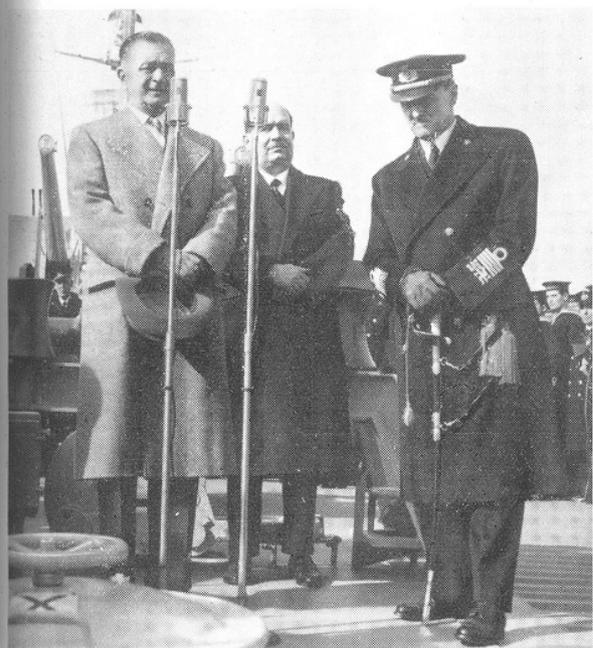
Solo le due cabine di guida, sistemate all'estremità della macchina, si presentano un poco diverse in conseguenza di una diversa sistemazione data alle apparecchiature in esse montate.

All'interno, invece, la sistemazione del macchinario è del tutto identica a quella del nostro ADIM-L/2-23. I due motori Diesel sono del tipo Maybach MD 435 a 8 cilindri a V, sovralimentati a mezzo di turbo soffianti azionate dai gas di scarico, atti ad erogare ciascuno una potenza di 800 Cv. a 1500 giri/minuto. I cambi idromeccanici, montati sui carrelli ed azionati dai Diesel a mezzo di trasmissioni cardaniche sono del tipo Mekydro K 104 U.

Ecco in breve le caratteristiche principali della locomotiva ADIM-L/2-16: peso della locomotiva in ordine di marcia a pieno carico di scorta, tonn. 64; lunghezza fra i respingenti, m. 14,500; potenza installata (2x800), Cv. 1.600 (di cui per sola trazione 1.500); massimo sforzo allo spunto limitato dalla massima aderenza della locomotiva, Kg. 21.000; rodiggio, B. Bo; velocità massima, Km/h. 120; velocità minima a piena potenza Km/h. 18.



# L' "Indomito" consegnato alla Marina



Il nostro Presidente parla ai presenti alla cerimonia. Alla sua sinistra il ministro Togni e l'ammiraglio Pecori Giraldi

La mattina del 23 febbraio, alla presenza di alte autorità e di numerosi invitati, ha avuto luogo la consegna alla Marina Militare Italiana del cacciatorpediniere « Indomito », costruito al nostro Cantiere di Livorno.

La solenne cerimonia ha avuto inizio poco dopo le 11 al Porto Mediceo, dove erano ormeggiate, a fianco della nuova unità, la fregata « Centauro », la corvetta « Castore » e alcune unità da trasporto americane. Le autorità, fra cui erano il Ministro dei Lavori Pubblici on. Giuseppe Togni in rappresentanza del Governo, il Sottosegretario alla Difesa on. Giovanni Bovetti, il Presidente della Commissione Difesa al Senato gen. Angelo Cerita, il Capo di S. M. della Marina ammiraglio Corso Pecori Giraldi, il Comandante del Dipartimento dell'Alto Tirreno ammiraglio Gastone Minotti, sono salite a bordo e, accompagnate dal Comandante dell'« Indomito » cap. di vascello Luigi Baroni, hanno passato in rivista l'equipaggio. Dopo il segnale di attenti il nostro Presidente avv. Federico De Barbieri ha pronunciato brevi parole cui ha risposto l'ammiraglio Pecori Giraldi ringraziando l'Ansaldo per il lavoro compiuto dalle sue maestranze, che hanno dato all'Italia una nuova unità navale che continuerà le tradizioni marinare del nostro Paese.

Ha preso quindi la parola il Ministro Togni. Egli ha detto:

« E' con un senso di profonda commozione e di intimo orgoglio che noi salutiamo qui, nella nostra operosa e dinamica Livorno, sul mare che vide scontrarsi le galere delle grandi repubbliche marinare, la solenne consegna, che io ho l'onore di compiere a nome del governo della Repubblica Italiana, del-

dei costruttori che la vollero perfetta nelle linee possenti delle strutture e imbattibile nell'armamento, al cuore fedele dei marinai d'Italia che la custodiranno con amore, la faranno propria con la consuetudine quotidiana, la porteranno orgogliosamente sul mare nel sereno e nella tempesta sentendo di recare con sé, nell'ombra del tricolore fregiato degli antichi stemmi, un lembo della patria con le case e le chiese, le madri e i figli, le scuole e gli uffici, la storia di ieri e la vita di oggi, i ricordi e le speranze ».

Dopo aver ricordato le gesta delle due unità che portarono il nome « Indomito », il Ministro Togni ha così concluso:

« Noi siamo sicuri che gli uomini cui sarà concesso l'onore di vivere la vita meravigliosa di questo generoso dominatore del mare e che sono i superbi continuatori della nostra stirpe marinara sentiranno oggi più viva che mai la responsabilità della tradizione che saranno stati chiamati a rinnovare e l'imperativo del dovere che avranno avuto il privilegio di assolvere.

Ecco perchè noi celebriamo con un senso di così fiero entusiasmo questa che è veramente

una festa di vita e di speranza non soltanto per Livorno, per i suoi cantieri, per i suoi operai, per la sua impetuosa ansia di lavoro, di progresso e di rinnovamento, ma per la nostra Marina, per le nostre forze armate e per l'Italia, per questa nostra patria che faticosamente, ma sicuramente sta compiendo la sua marcia verso un avvenire prospero, dignitoso e sereno nella leale solidarietà dei popoli liberi e nel pieno rispetto della sua civiltà romana e cristiana ».

Al termine del discorso del Ministro, il Comandante Baroni ha ordinato il « cambia bandiera »; mentre si levavano alte le note dell'inno nazionale è stata ammainata la bandiera della Marina Mercantile per far posto a quella della Marina Militare. L'ordinario militare monsignor Arrigo Pintonello ha impartito quindi la benedizione alla nave pronunciando la preghiera del marinaio. La cerimonia si è conclusa con la visita delle autorità ai locali della nave e con un signorile rinfresco offerto dalla nostra Società.

Il cacciatorpediniere « Indomito » è il terzo della Marina Militare Italiana che porta questo nome. Fu impostato il 24

aprile 1952 e varato il 7 agosto 1955. Le sue principali caratteristiche sono le seguenti: lunghezza al galleggiamento, metri 123; larghezza massima, metri 13; dislocamento a carico completo, tonn. 3500; potenza dell'apparato motore, 65000 HP; velocità massima, 34 nodi.

Oltre alle persone già nominate erano presenti alla cerimonia della consegna il Prefetto di Livorno dott. Giulio Bianchi di Lavagna, il Preside della Provincia prof. Guido Torrigiani, il Sindaco prof. Nicola Badaloni, mons. Cinquini per l'Amministratore Apostolico, mons. Andrea Pangrazio, il Questore dott. Ugo Di Loreto, l'ammiraglio Murzi, il Comandante dell'Accademia Navale contrammiraglio Paolo Pesci, il Comandante del Presidio gen. Alberto Montesorio, il generale Chiarrotti, l'ammiraglio De Moratti, il Capo della missione militare venezuelana com.te Ferrer, il Capo della missione indonesiana colonnello Martadinata, il colonnello americano Brickley, il capitano di vascello americano Fellows ed altri. Per l'Ansaldo, oltre al Presidente avv. Federico De Barbieri era presente tutta la direzione del Cantiere di Livorno al completo.

Sta per avere inizio la solenne cerimonia della consegna del cacciatorpediniere: gli invitati salgono a bordo.



# Protezione catodica a corrente impressa

Con il rapido e incessante sviluppo della tecnica moderna in ogni campo delle attività industriali, si assiste continuamente anche alla introduzione ed alla affermazione di qualche innovazione tecnica.

Il Cantiere di Sestri, pur nell'attuale fervore di opere, è particolarmente sensibile a tale azione di rinnovamento e, come già precedentemente scritto sul nostro giornale aziendale, si mantiene aggiornato, tra l'altro, anche con la tecnica più progredita nel campo della protezione delle carene delle navi contro il pericolo delle corrosioni.

Le carene, dopo essere state sabbiate, fosfatate e rivestite con alcune mani di pittura anticorrosiva e una antivegetativa, sullo scalo, vengono mu-

ma o per corrente impressa.

Nel primo caso si collegano metalicamente allo scafo elementi di materiali (anodi) aventi potenziale elettrochimico più elettronegativo del ferro nella «serie elettrochimica degli elementi». In tal modo lo scafo risulta protetto a spese dell'anodo che si dissolve.

Nel secondo caso vengono usati elettrodi di materiale inerte che, collegati al polo positivo di un generatore a corrente continua hanno, ovviamente, la facoltà di proteggere lo scafo.

Per la protezione catodica furono impiegati in passato anodi di zinco ad elevata purezza, che si mostrarono però ben presto poco idonei allo scopo, a causa della limitata differenza di potenziale della

quest'ultimo tipo si è riusciti ad eliminare completamente le corrosioni delle carene delle navi, come è risultato all'atto dell'immissione in bacino delle ultime navi protette con tale sistema.

Si incontrano però notevoli difficoltà a mantenere il potenziale della nave rispetto alla cella di riferimento «rame - solfato di rame», nel campo di  $0,80 \pm 0,90$  Volt, che rappresenta il valore suggerito dall'esperienza come «optimum» per eliminare ogni fenomeno di corrosione e di distacco delle pitture dallo scafo.

Infatti essendo il lavoro di saldatura a bordo discontinuo, l'intensità delle correnti disperse, da esso generate, varia non solo con il passare dal giorno alla notte, ma anche durante le diverse ore della giornata lavorativa e ben si comprende pertanto quali siano le difficoltà di variare istante per istante le correnti di protezione in modo che abbiano sempre un valore sufficiente per neutralizzare le correnti che provocano la corrosione.

Mentre con sistemi di protezioni con anodi di magnesio tali variazioni di corrente erano eseguite introducendo manualmente due volte al giorno delle resistenze limitatrici, oggi con il nuovo impianto a corrente impressa la regolazione di corrente viene effettuata automaticamente a mezzo di un dispositivo statico elettrico ad amplificatori magnetici, in grado di mettere in giuoco un valore di corrente tale da annullare qualunque variazione di «corrente di corrosione» per quanto rapida possa essere. Al posto degli anodi di magnesio si hanno ora anodi di grafite (fig. 2), i quali, essendo di materiale inerte, ossia non essendo in grado di generare naturalmente una corrente in coppia con il ferro, vengono alimentati, attraverso il regolatore (figura 3), con corrente continua a bassa tensione, variabile a mezzo commutatore da 4 a 20 Volt.

Le registrazioni di potenziale effettuate per un periodo di 24 ore hanno messo chiaramente in evidenza l'efficacia del dispositivo di protezione, nel caso in cui sullo scafo protetto si faccia largo uso di saldatura elettrica.

A chiarimento di quanto sopra detto abbiamo riportato in fig. 4 l'andamento del potenziale scafo-acqua della turbonave «Federico C.» rilevato durante le ore di lavoro con un carico di saldatrici a bordo, costituito da 115 saldatrici rotanti e 50 puntatrici, con scafo non protetto (1) o protetto senza (2) e con (3) regolazione automatica.

Grazie al dispositivo di regolazione il potenziale si mantiene in ogni caso al valore «optimum» di  $0,85 \text{ V} \pm 0,02$ .

L'impianto installato sulla «Federico C.», realizzato con la collaborazione della Società «SNAM» del gruppo ENI, rappresenta quanto di meglio la tecnica ci possa offrire al momento presente nel campo dei sistemi di prevenzione delle corrosioni e costituisce per-

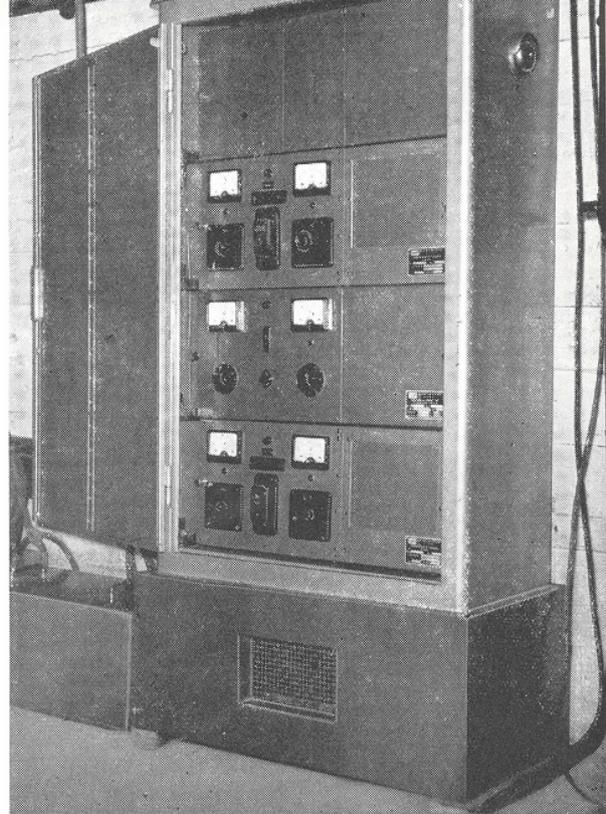


Fig. 3

tanto un merito per il nostro Cantiere averlo installato per primo in Italia.

L'esame della carena in bacino ha dimostrato definitivamente che il sistema di protezione a corrente impressa con regolazione automatica del potenziale scafo-acqua consente

maniera efficace l'integrità delle pitture.

Il nostro reparto MAN/ELET sotto la guida dei sigg. Rivolta e Giordano ha provveduto alla messa in opera dell'apparecchiatura, degli anodi e dei cavi di collegamento. La manutenzione e la sorveglianza

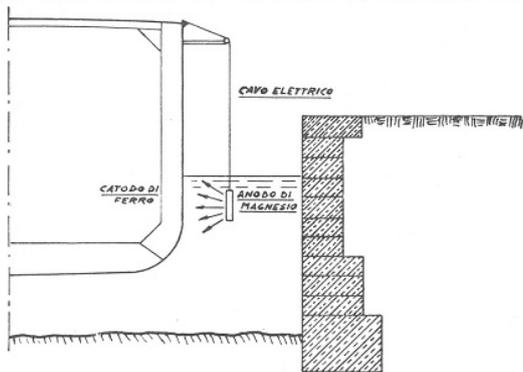


Fig. 1 SCHEMA DI PROTEZIONE CATODICA CON ANODI DI MAGNESIO

nite, dopo il varo, al loro arrivo alla banchina d'allestimento, di una efficace protezione catodica.

Com'è noto, tale protezione si rende necessaria per evitare l'effetto corrosivo dovuto alle correnti vaganti disperse attraverso lo scafo, dalle macchine elettriche, oggi sempre più impiegate, specie per lavori di saldatura a bordo. Si cerca quindi di rendere «catodico» lo scafo rispetto ad un elettrodo che funge da anodo o per la sua natura medesi-

coppia zinco-ferro e della tendenza dello zinco a non lavorare più come nelle condizioni iniziali dopo poco tempo (passivazione).

Da un anno si è passati all'impiego di anodi di magnesio, che per la loro maggiore differenza di potenziale rispetto al ferro e per l'assenza di fenomeni di passivazione, consentono di realizzare una efficace protezione della carena, senza richiedere alcuna manutenzione.

Con l'impiego di anodi di

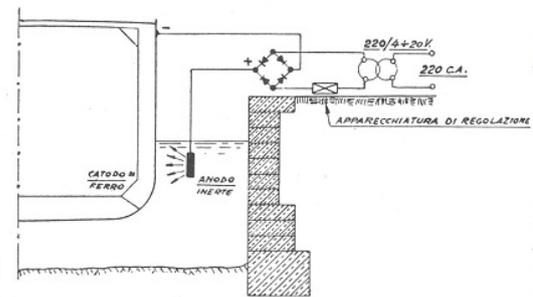


Fig. 4 SCHEMA DI PROTEZIONE CATODICA CON ANODI ALIMENTATI DA UNA SORGENTE ESTERNA

di risolvere brillantemente il problema della protezione delle carene durante l'allestimento, confermando che non solo è possibile impedire qualunque fenomeno corrosivo sullo scafo, ma anche salvaguardare nello stesso tempo in

za dell'impianto è stata affidata all'operaio Vittori (fig. 2), il quale provvede all'manutenzione degli impianti di protezione catodica su tutte le navi in allestimento.

Italo Massenti

Fig. 2

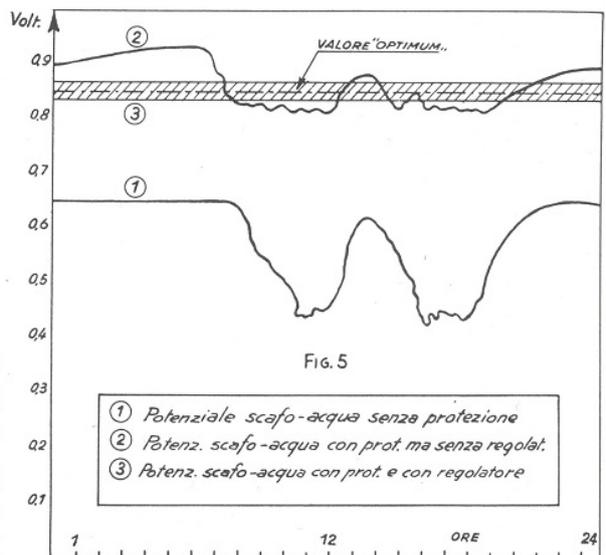


Fig. 5

- ① Potenziale scafo-acqua senza protezione
- ② Potenz. scafo-acqua con prot. ma senza regolat.
- ③ Potenz. scafo-acqua con prot. e con regolatore

# Cavi elettrici unificati di nuovo tipo per bordo

Abbiamo avuto occasione di presentare circa un anno fa su «l'Ansaldo» i quadri elettrici normalizzati, progettati dallo STU/ELET del Cantiere di Sestri, già installati su più di 10 navi e passati ora in produzione corrente con un programma immediato di 15 navi.

Il quadro elettrico principale della C. 1520, la M/n «Hermosa», che fa parte di tale serie, è stato riprodotto su «l'Ansaldo» di novembre come uno dei particolari tecnici ed estetici di rilievo, con giu-

rispondente alle esigenze d'installazione e di impiego.

Esso, rispetto ai tipi precedenti GPA e GPF sin qui usati, risulta del 20 ÷ 30% più leggero, e inoltre più flessibile e maneggevole alla installazione, più resistente ai sovraccarichi intermittenti e temporanei ed all'azione chimica interna ed esterna degli agenti atmosferici ambientali, più protetto da azioni meccaniche esterne, dal fuoco e dagli effetti di vibrazioni, più standardizzato (238 anziché

ne meglio nel tempo il valore iniziale.

Gli isolanti del nuovo tipo di cavo sono al momento la classica gomma naturale nel tipo GPRAR e la tela sterlingata, già impiegata con successo nelle costruzioni Ansaldo degli ultimi cinque anni, nei tipi TPKAR. E' inoltre in programma la sostituzione della tela sterlingata con gomma artificiale butilica, che, con pari portata specifica, presenterebbe rispetto alla prima una resistenza di isolamento, una minor difficoltà di installazione ed una migliore conservazione in magazzino ed in servizio per la minore sensibilità all'azione dei vapori d'acqua.

Tutti i cavi sono muniti in ogni caso di una guaina interna in lega di piombo di spessore ridotto a quanto necessario a conservare a tale guaina la sufficiente efficacia protettiva chimica ed elettrica, eliminando l'eccesso di peso, costo e rigidità derivante dal cavo del tipo precedente dall'eccessivo spessore della guaina di piombo.

Gli spazi vuoti compresi tra i conduttori isolati e la guaina di piombo sono tamponati in modo continuo per ridurre per quanto possibile la «respirazione» del cavo, causa prima dell'invecchiamento degli isolanti e della riduzione nel tempo dell'isolamento degli impianti per l'azione degradante dell'ossigeno e dei vapori d'acqua e di olio, continuamente rinnovantesi all'interno del cavo non tamponato, anche se munito di terminale saldato e sigillato con nastratura in neoprene.

La presenza del tamponante aumenta inoltre l'inerzia termica rendendo i cavi più

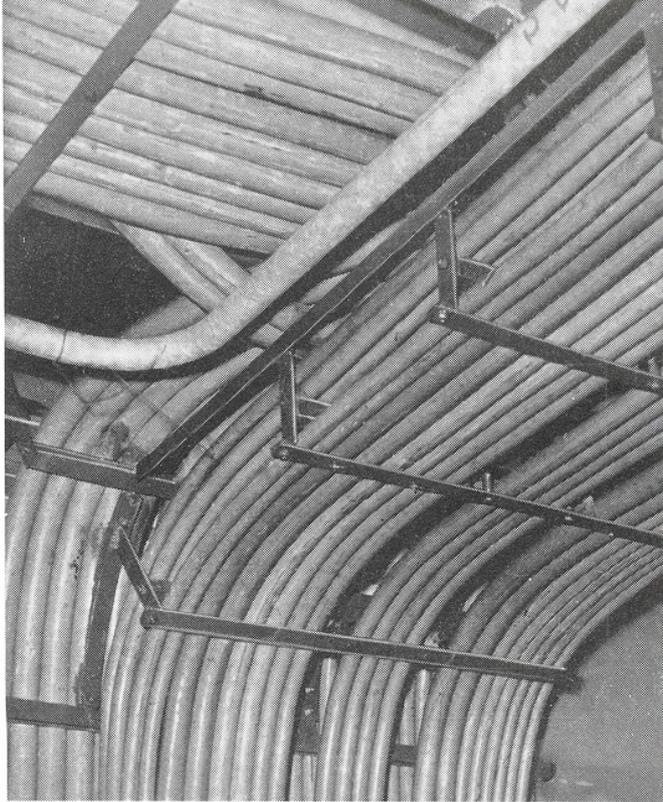


Fig. 2

ideali a sopportare senza inconvenienti i sovraccarichi di breve durata, per guasto o funzionamento intermittente.

Nei cavi non armati di sezione inferiore ai 2,5 mm<sup>2</sup>, all'interno della guaina di piombo ed a diretto contatto con essa viene fatta correre una corda di rame nuda della stessa sezione dei conduttori, che ha lo scopo di consentire una rapida e sicura messa a terra delle apparecchiature e delle guaine di piombo.

La guaina di piombo è a sua volta protetta da una ulteriore guaina di cloruro di polivinile nei cavi isolati in gomma naturale e di policloroprene nei cavi isolati in tela sterlingata. Tale guaina concorre con il piombo ad una efficace protezione chimica del cavo e sostituisce vantaggiosamente la nastratura o l'imbotitura dei cavi PA e PF, risultando più di quest'ultime resistente agli agenti atmosferici ed all'azione del fuoco ed atta pertanto a proteggere il piombo sottostante.

Sopra la guaina interna di resina sintetica si trova l'armatura a treccia in fili d'acciaio zincato, protetta a sua volta, chimicamente e meccanicamente da un'ultima guaina esterna di polivinile, che, pur essendo di per sé un'ottima finitura esterna del cavo, è sempre atta a ricevere direttamente la pitturazione di rifinitura degli ambienti interessati.

Nella fig. n. 1 è riprodotto un campione sezionato di cavo TPKAR tripolare con tutte le indicazioni relative agli elementi componenti suindicati.

Nelle fig. n. 2 e 3 sono riportate le fotografie di due fasci cavi principali rispettivamente di una nave passeggeri e di una nave cisterna, già consegnate.

Dall'esame delle fotografie è possibile rendersi conto della corrispondenza tecnica ed estetica di tale tipo di cavo alle necessità delle installazioni.

Vittorio Fanfani

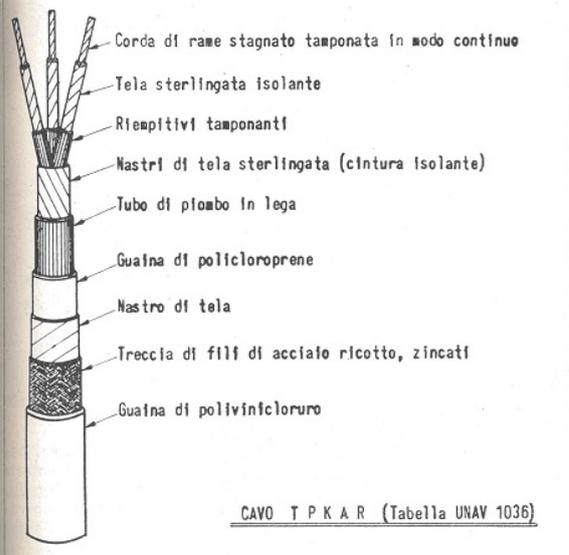


Fig. 1

stificata soddisfazione del progettista, disegnatore costruttore sig. Aldo Enria.

I centralini normalizzati per distribuzione di luce e forza sono stati presi a modello del progetto di unificazione UNAV 0518, ben meritato premio per i progettisti DIS Ezio Moretti e Vittorio Forgiione.

Desideriamo ora qui presentare un'altra innovazione tecnicamente ed economicamente interessante, introdotta dall'Ansaldo nelle sue ultime otto navi con il favore e la soddisfazione degli armatori, dei Registri, dei fornitori e degli operatori dei Cantieri ad essa interessati.

Si tratta del nuovo tipo di cavo per bordo GPRAR e TPKAR normalizzato dall'UNAV su progetto Pirelli, dietro proposta e con il concorso più attivo dei tecnici della nostra Società.

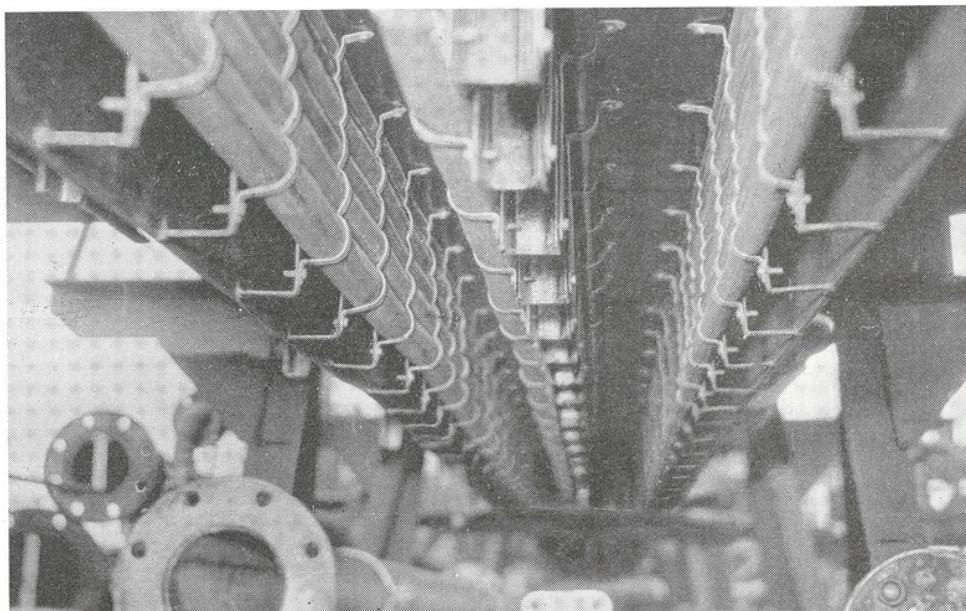
E' un tipo di cavo derivato da quello di tipo svedese, impiegato con successo tecnico ed economico dal Cantiere di Sestri sulla M/n «Gripsholm», con trasformazioni e miglioramenti che lo rendono più cor-

rispondente alle esigenze di produzione, immagazzinamento e reperimento in caso di necessità urgente.

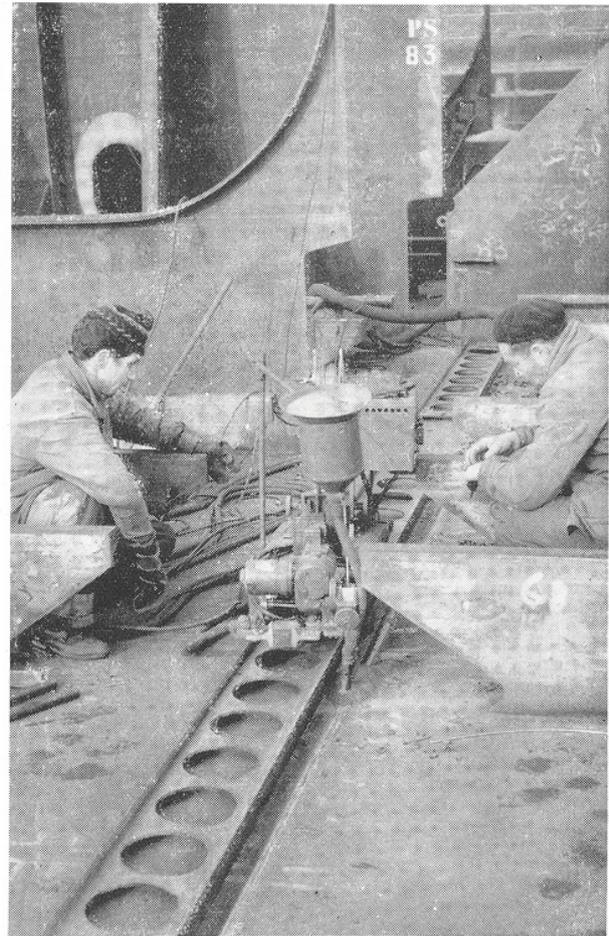
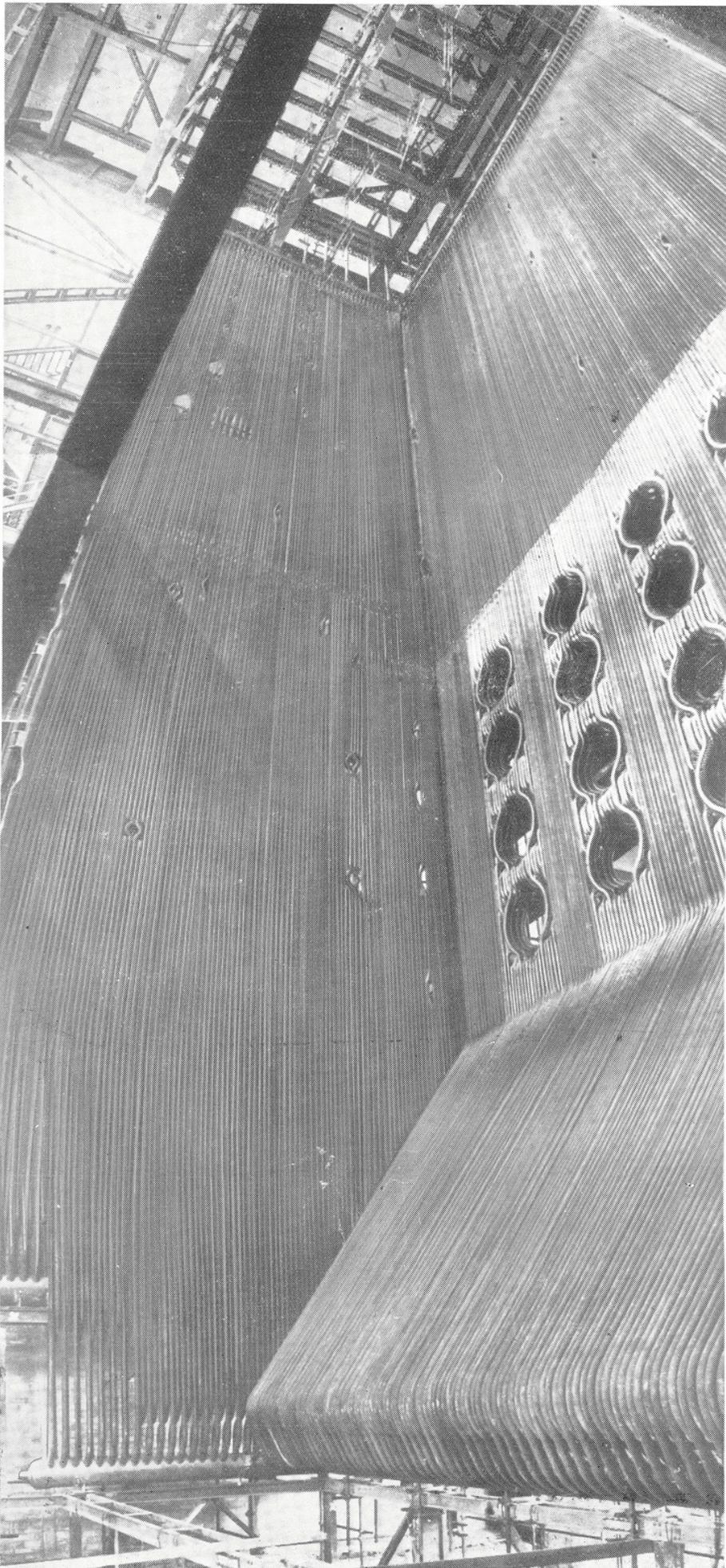
I conduttori, anche nelle sezioni minori, sono sempre costituiti da corde di più fili elementari che, rispetto ai conduttori a filo unico, risultano in ogni caso più flessibili e, nei terminali, più resistenti alla rottura per lavorazione e per vibrazioni. Rispetto ai cavi del tipo precedente le corde in rame dei conduttori sono però costituite da un numero di fili elementari minori, con minor costo di produzione e reintegrazione della giusta rigidità, ridotta dalla diminuzione dello spessore della guaina di piombo e dall'abolizione dell'armatura del tipo a filo avvolto.

Ciascun filo elementare dei conduttori è in ogni caso stagnato, allo scopo di proteggerlo dalle corrosioni entro e fuori guaina isolante, renderlo più atto all'esecuzione dei terminali saldati e migliorare la conducibilità elettrica trasversale dei conduttori nei terminali non saldati, conservandò-

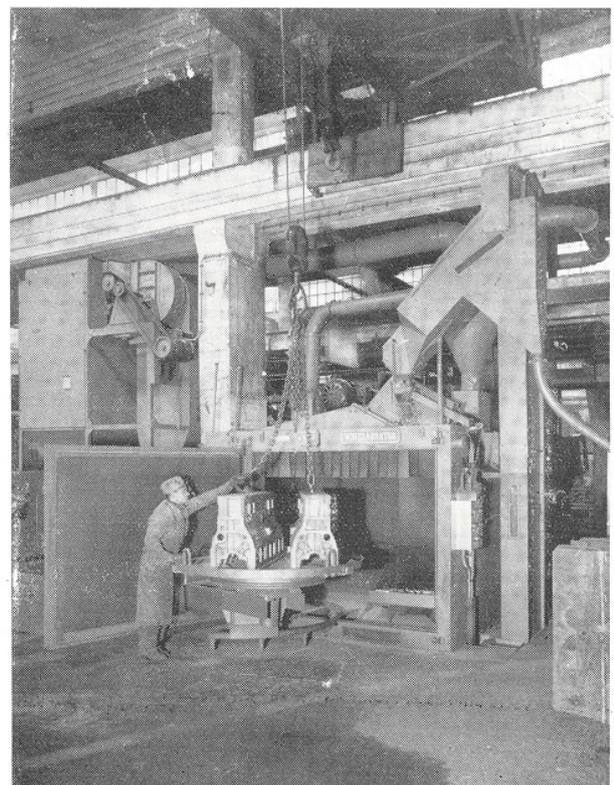
Fig. 3



# PANORAMA AZIENDALE



A sinistra: la caldaia tipo «Ansaldo - Babcock e Wilcox», costruita al Meccanico, in montaggio a Civitavecchia nella centrale della «Società Termoelettrica Tirrena» (caratteristiche: produzione 450 ton/h di vapore; pressione 135 atmosfere; temperatura del vapore surriscaldato 540° C). — Sopra: saldatura automatica delle giunte del fondo di una turbocisterna in costruzione al Cantiere di Sestri. — Sotto: nuova sabbiatrice WT 3/1700, fornita dalla Ditta «G. Fischer», installata alla Fonderia: la macchina ha una tavola rotante di 1700 mm. di diametro



## MECCANICO

### Commesse e consegne

Ecco l'elenco delle commesse più importanti acquisite dal 23 dicembre al 22 febbraio:

— Un collettore uscita e suoi particolari, più particolari per collettore entrata per lo stabilimento Ilva di Piombino.

— 10.500 ghiera in cupronichel per condensatore destinato alla T/c. « Miraflores » della « Miraflores - Compañia Naviera Panamena S. p. A. ».

— Quattro collettori per economizzatori saldaie AP. (due di uscita e due di entrata) per la Società « Cornigliano » (Stabilimento « Oscar Sinigaglia »).

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo Q. 265/6 R sovralimentato, della potenza di 450 cav. eff. a 360 giri al l', da sistemare sulla P/c. « Cornelia » della Società « Traschimici » di Palermo, presso il Cantiere « I.N.M.S. » di La Spezia.

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo Q. 265/4 sovralimentato, della potenza di 350 cav. eff. a 420 giri al l' destinato al M/p. « Ouest » di proprietà dell'armatore Perez

Canizares di Casablanca (Marocco).

Dette commesse comportano circa 22.850 ore lavorative.

\*\*\*

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

Al nostro Cantiere di Muggiano: riduttore principale ed un condensatore per la turbocisterna « Polinice » di 31.500 t.d.w. - Al nostro Cantiere di Sestri: un astuccio per asse port'elica per una motocisterna da 31.080 t.d.w.; una caldaia Ansaldo-Clarkson per la motonave « White River ». - Al Cantiere navale « Castracani & C. » di Ancona: un motore marino Diesel Ansaldo tipo Q. 265/6 R, completo di ogni particolare, della potenza di 300 HP, per una motonave della Società di Navigazione « Mediterranea » di Ancona. - Alla « Fertilizantes sinteticos S. A. » di Lima (Perù): caldaie complete ed ausiliari vari per una centrale termoelettrica.

Il peso del materiale sopra elencato e di altro materiale di minore entità spedito è, in complesso, di 574 tonnellate.

— Per la Società « Innocenti » di Milano: lavorazione meccanica di particolari per presse; particolare per laminatoio a 9 gabbie. - Per le « Officine Pistolesi » di Pistoia: due serbatoi per trasporto di cloruro di vinile. - Per la « STANIC » di Roma: quattro serbatoi completi della capacità di 200 mc. - Per la « Cementir » di Roma: parti per molini preparatori e finitori. - Per l'« AMGA » di Bologna: un serbatoio sferico della capacità di 100 mc. - Dette commesse ed altre per i nostri stabilimenti Meccanico e Fonderia e per i nostri Cantieri di Sestri, Muggiano e Livorno, comportano circa 440.000 ore lavorative.

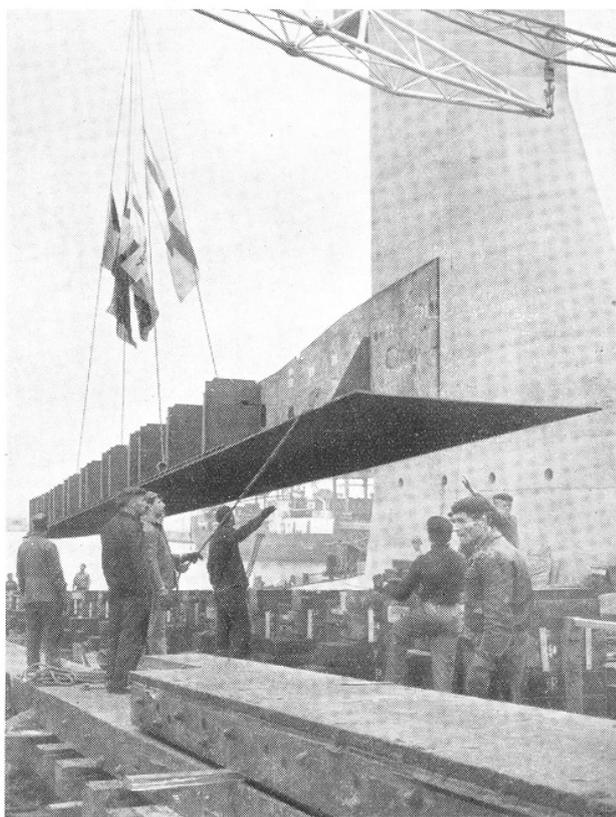
\*\*\*

Il materiale più importante spedito negli ultimi mesi è il seguente:

Sedici carrelli tipo 27/A con telaio interamente saldato per vetture passeggeri Cz per le « Ferrovie dello Stato ». - diciannove carri trasporto spuntature per la Società « Cornigliano » di Genova. - due colonne di reazione per l'impianto di Sindri. - venti scambiatori di calore per la Società « ANIC » di Milano. - due gru a martello da T. 7,5 per la « Swiss Afr. Ind. Co. » di Johannesburg (South Africa). - particolari vari, strutture, tubazioni, ecc. per la Raffineria « Italia » di Cremona. - ventotto carrelli tipo P.C.C. per tram elettriche della « C.G.E. » di Milano. - un escavatore tipo AM/12 completo di braccio dritto, per la Ditta « Loro e Parisini » di Milano.

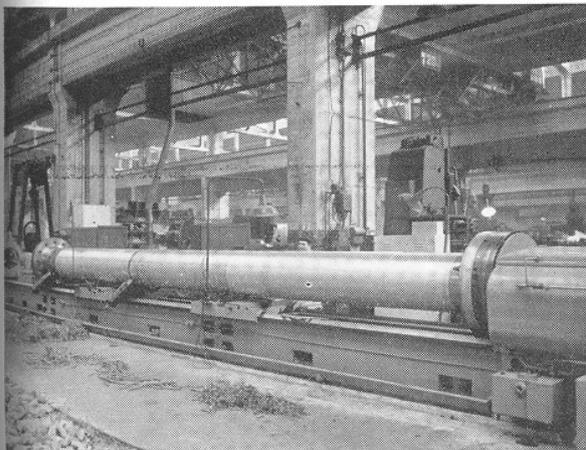
Il peso del materiale sopra elencato e di altro materiale spedito a Ditte varie ed a nostri stabilimenti è, complessivamente di 5800 tonnellate.

## CANTIERE



Il 24 febbraio è stata impostata a Sestri una motonave da 10.670 t. d. w., ordinata dalla « Villain & Fassio » di Genova. Ecco la posa sullo scalo della prima struttura prefabbricata

## C. M. I.



Tornitura di un albero intermedio per una nave in costruzione a Sestri (lunghezza m. 10,035; diametro sulle portate mm. 600)

### Commesse e consegne

Ecco l'elenco delle commesse più importanti acquisite negli ultimi mesi:

Per la « Cornigliano S.p.A. »: ricambi per cilindri verticali treno reversibile; elementi a nastro metallico per preparazione materiali; otto carri a cassone ribaltabile; un carrello per caricatrice « Morgan »; due bracci spingitori per forni a spinta; rulli di ricambio linea stagnatura elettrolitica; sette bozzelli per gru da 15 tonn.; ricambi piastre tramoglie e scivoli; ricambi ruote portanti motrici e folli per gru; riparazione di particolari

inerenti ai treni di laminazione e prestazioni in sito per lavori di manutenzione. - Per la « Raffineria Italia » di Cremona: tre serbatoi della capacità di mc. 15.000. - Per i « Cantieri Navali Riuniti » di Genova: sei serbatoi per aria compressa della capacità di mc. 10. - Per la Società « Montecatini » di Milano: un reattore pilota. - Per la « S. Eustacchio » di Brescia: strutture varie saldate e accessori. - Per il nostro stabilimento Meccanico: montaggio incastellature per la Centrale termoelettrica di Civitavecchia.

## LIVORNO

### AFFETTUOSO SALUTO ALL'ING. ROVETTO

Nei giorni scorsi, i dirigenti e gli impiegati tecnici e amministrativi del Cantiere di Livorno si sono riuniti attorno all'ing. Francesco Rovetto che, per raggiunti limiti di età, lascia la direzione del Cantiere.

L'ing. Ascenzo Maucri, che gli subentra, ha esaltato l'opera svolta dall'ing. Rovetto durante la sua direzione e gli ha espresso la gratitudine dei suoi collaboratori, offrendogli a nome di tutti un'artistica medaglia ricordo. Ha risposto il festeggiato ringraziando e assicurando che porterà con sé il più grato e caro ricordo di tutti i suoi collaboratori e delle maestranze del Cantiere. È stato quindi offerto agli intervenuti un vermouth d'onore.

All'ing. Rovetto il nostro Presidente ha indirizzato, nell'occasione, la seguente lettera:

« Caro ing. Rovetto, l'inesorabile decorso del tempo, anche per Lei, ha fatto giungere l'ora di un meritato parziale sollievo dalle più pesanti fatiche di lavoro, con l'abbandono della diretta responsabilità della produzione, e con l'assunzione di un incarico di grande importanza, nel quale la nostra Società potrà ancora trarre frut-

to dalla di Lei competentissima e appassionata collaborazione.

Desidero in questa particolare ora esprimere il compiacimento di tutti noi per il lavoro da Lei compiuto e formulare i migliori voti per un lungo, sereno e lieto avvenire.

Federico De Barbieri ».



La consegna della medaglia offerta all'ing. Rovetto dai collaboratori. Da sinistra: l'ing. Rovetto, l'ing. Maucri, il sig. Capocchi

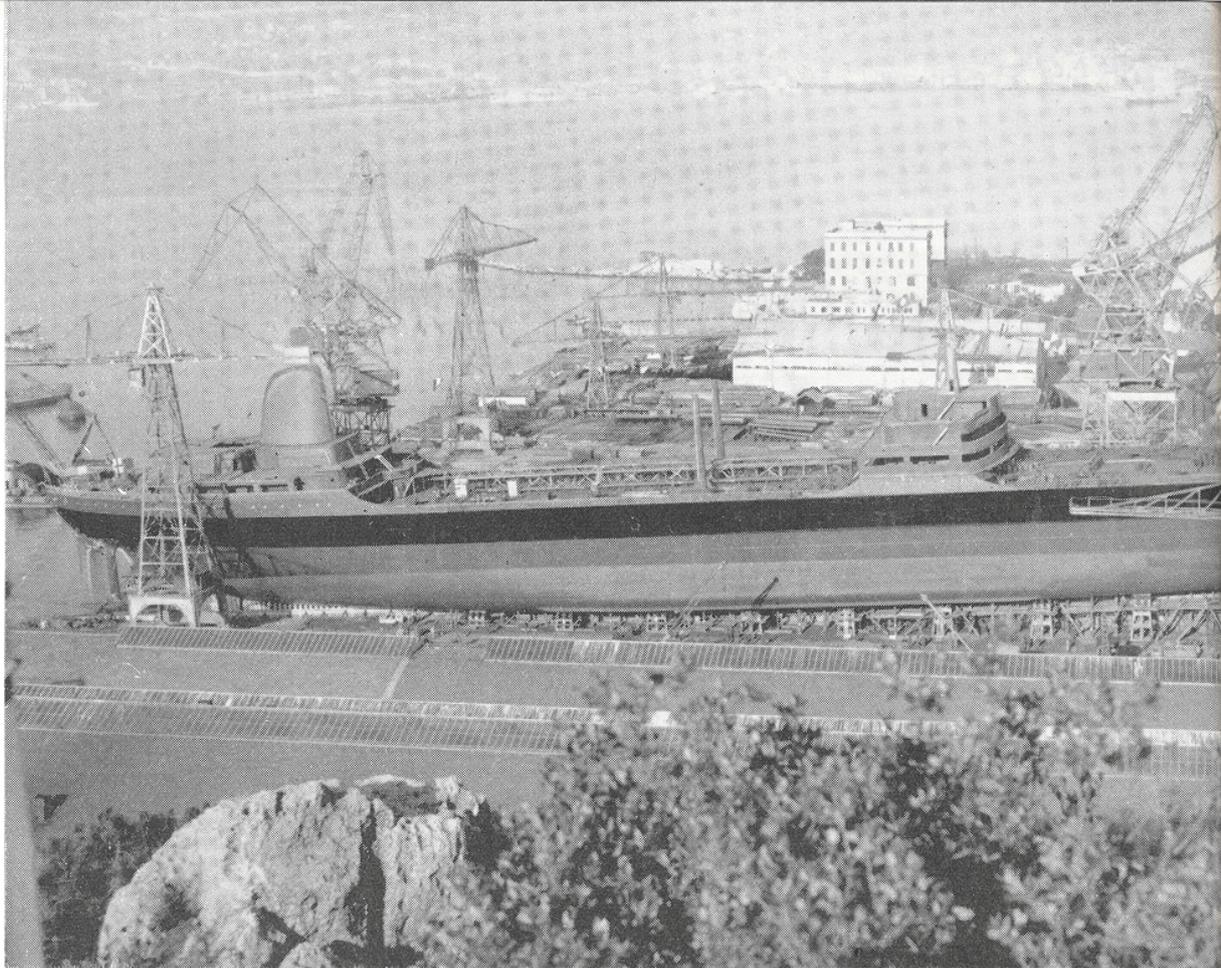
**I**mmobile sulla dura pietra sta il corpo fasciato di ferro di Polinice, e lo flagella il vento, e lo flagella la pioggia, e non ci sarà riposo per lui, fino a quando non sarà compiuto il sacrificio di Antigone...

Era facile domenica 23 febbraio dare al varo della T/c. « Polinice » della Soc. « Nereide » di Palermo, un tono di leggenda; tutto vi concorreva infatti, dal nome della stessa Società armatrice — che rinvitava memorie ginnasiali delle cinquanta figlie di Nereo, ninfe del mare — al nome della nave, che fu celebre nella storia del teatro classico per il commovente destino di una eroina dell'antichità.

Era facile perchè la costruzione di una nave è pure un atto creativo, in cui l'elemento tecnicistico — o, se preferite, materialistico — si unisce e compenetra con quello artistico, eminentemente spirituale; e niente vieta a chi assista al varo (che di quell'atto creativo è il momento apparentemente più intenso e comunque culminante) di sentire più viva e trascinate la suggestione del secondo elemento, cioè la presenza attiva e la sovrachante influenza — nel fatto tecnico — della cultura e della fantasia.

Trovavo conferma di ciò, domenica mattina, mentre mi muovevo tra la folla intervenuta numerosa e cercavo di afferrare qualcosa dei discorsi di ognuno dei presenti, che variamente commentavano il varo secondo una personale prospettiva. E ne riportavo la convinzione che la gente presa nel suo insieme aderiva spontaneamente alla propria visione interiore e si commuoveva e partecipava a quanto si stava svolgendo sotto i suoi occhi, come se assistesse ad uno spettacolo dove i valori della tecnica erano, per così dire, riscattati dai valori dello spirito.

La nave, impassibile, se ne stava chiusa nel suo involucro di trentamila tonnellate, si



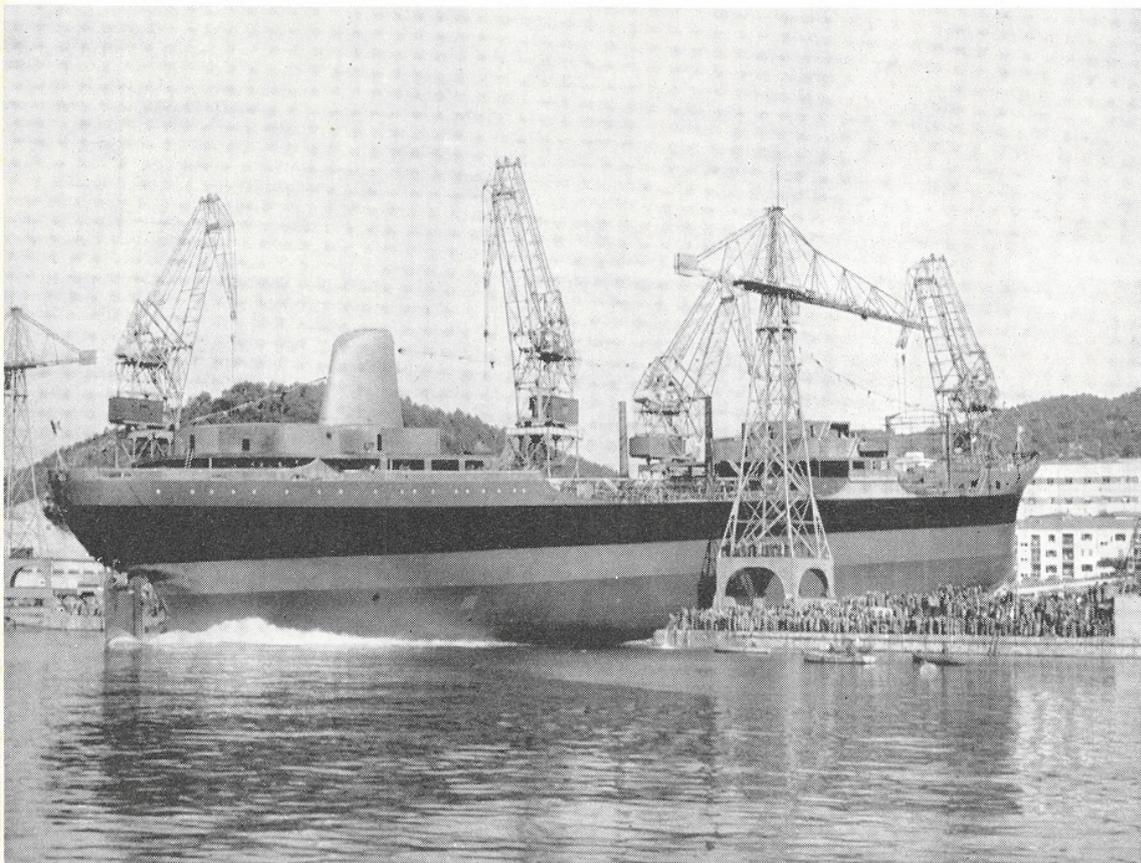
## Varata la «Polinice» a M

si andava delineando sulla carta mentre intorno a lei crepitavano gli scatti di mille macchine fotografiche che avrebbero fermato un'altra realtà.

Intorno al piccolo altare allestito alla base dello scalo che era fronteggiato dalla tri-

buna degli invitati si erano raccolte le autorità per ascoltare la Messa che veniva officiata dal parroco di fabbrica Don Aurelio Olivieri: il Prefetto comm. Meneghini, il Sindaco avv. Federici, l'amm. Lazzoni in rappresentanza dell'ammiraglio Minotti, il ge-

nerale Munaxo, l'on. Palenzona membro dell'esecutivo confederale dei Sindacati liberi, il presidente del Tribunale commendator Loria, il presidente della Camera di Commercio dott. Lino Malco, il direttore della Dogana dott. Santini ed altri. Per la Società armatri-





Cantiere di Muggiano, dall'ing. Avanzini, Vice Direttore, dal Vice Direttore amministrativo rag. Traversa e dall'ing. Gradoli, i quali avevano dato il benvenuto ai graditi ospiti intervenuti al varo della prima T/c. da 31.500 tonn. costruita al Muggiano, che aveva richiesto vari accorgimenti tecnici data la sua imponente mole.

Ospite straordinario e graditissimo il signor Gaston Pawiewski, Ambasciatore di Francia presso il Quirinale, il quale, accompagnato dalla gentile consorte e dal console generale a Genova Mr. Mésière, aveva voluto assistere al varo della « Polinice », essendo egli direttamente interessato alle costruzioni navali nella sua qualità di ministro delegato all'energia atomica nel campo navale. Personalità delle più interessanti quella di Mr. Pawiewski che alternò la vita di uomo politico al fianco di De Gaulle a quella di combattente con le truppe della « France Libre » in Africa ed in aviazione, meritando la citazione all'ordine del giorno dell'Armata Aerea. E' il promotore, fra l'altro, del secondo piano atomico francese ed ha messo a punto la creazione di una unità sahariana per lo sfruttamento delle ricchezze del deserto.

A tutti i presenti rivolgeva nobili ed elevate parole al termine dell'ufficio religioso, S. E. il Vescovo Mons. Stella.

Alle 11 in punto al comando: «In nome di Dio, taglia!», la gentile madrina signora Lo Giudice, consorte del Presidente della Regione Siciliana, mandava la bottiglia augurale ad infrangersi contro la prua della bella nave, che come spinta dalla mano di un ciclope, prendeva a scivolare velocemente verso il mare.

#### Franco Guadagnini

Sopra il titolo e a sinistra in basso: la turbocisterna « Polinice » prima e durante il varo — Seconda foto da sinistra in basso: la madrina signora Lo Giudice, tra la signora Angelina Lauro e l'ing. Palenzona taglia il cavo con la scure d'argento

## Muggiano

ce erano presenti il comm. Paolo Diamanti, l'ing. Ercole Lauro, l'ing. Verde, l'ing. Micillo e la signora Angelina Lauro consorte dell'armatore Achille Lauro. L'Ansaldo era rappresentata dall'ing. Lombardi, Direttore Generale, dall'ing. Palenzona, Direttore del



# PROVE E CONSEGNA della «Porto Marghera»

Alla sua prima uscita ufficiale in mare per le prove di macchina, la motonave «Porto Marghera» di 16.000 tonnellate di portata lorda, ha avuto un incontro di carattere internazionale.

Nell'uscire dal varco occidentale della diga foranea del Golfo della Spezia, la mattina del 14 febbraio, ha incrociato una squadra navale francese formata da cinque cacciatorpediniere e due sommergibili al comando del contrammiraglio Barthelemy.

Dalla batteria del Varignano salve di cannone salutavano, in quel momento, l'arrivo degli ospiti francesi e la «Porto Marghera» a sua volta, ha scambiato, con ciascuna delle sette unità incrociate, che avevano gli equipaggi schierati in coperta, il saluto con l'alza e ammaina bandiera.

Un quadro suggestivo, come tutti i riti e le tradizioni marinaresche, attentamente seguito da tutto il personale imbarcato sulla nuova unità della Società «Vetrocoke» di Venezia per conto della quale è stata costruita dal Cantiere di Muggiano.

Doppiata la punta dell'Isola del Tino, la nave, al comando del capitano d'armamento Alberto Beretta, s'è poi avviata verso la base misurata che va da Portofino a Punta Chiappa (su una distanza di metri 6.352,8) e ha iniziato successivamente le prove a tutta forza durate ininterrottamente sei ore, intercalate dal suono rauco del clacson che faceva scattare i cronometri degli addetti ai rilevamenti.

La «Porto Marghera» è la decima nave del tipo «Capitani del lavoro» con le quali ha in comune le caratteristiche principali e cioè: lunghezza metri 165,46; larghezza massima m. 20,90; altezza m. 12,20; volume totale del carico autostivante mc. 20.000; n. 6 boccaporti metallici «Mac Gregor»; apparato motore («Fiat» 757 a sette cilindri) capace di imprimere alla nave, in servizio a pieno carico, la velocità di 14 nodi.

A differenza delle altre navi gemelle, la nuova unità ha però tutti i locali di soggiorno e di alloggio rivestiti in elegante e signorile plastica.

In occasione della prova avevano preso imbarco sulla «Porto Marghera» per la Società armatrice: l'ing. Segrè, l'ing. Mari, la signorina Pugno, gli ingg. Deanna e Raimondi, i comandanti Sambrello e Paccanaro, il Direttore di macchina sig. Maffei; per il «Lloyd's Register»: il sig. Battaglia; per l'«American Bureau»: l'ing. De Simoni e l'ing. Bianchi; per il «R.I.N.A.»: l'ing. Pannunzio, l'ing. Scarpa, il comandante Bellacosa e il sig. Carpanese. Del Cantiere di Muggiano erano a bordo il Direttore ing. Bruno Palenzona, il Vice Direttore ing. Gradoli, gli ingg. Vitale, De Nicola, De Marchi, Bertolotti e numerosi altri ingegneri e tecnici che hanno controllato, du-

rante tutto lo svolgimento delle prove, il funzionamento delle varie apparecchiature e strumenti di bordo.

Durante undici ore di navigazione tutto ha funzionato regolarmente e la velocità contrattuale, stabilita in 14 nodi, è stata largamente superata.

A luci accese la «Porto Marghera» ha fatto ritorno nel Golfo della Spezia e verso le ore 19 si è attraccata al molo del Cantiere.

Otto giorni dopo, a bordo della motonave ancorata nel golfo, fra i rappresentanti della nostra Società e quelli della «Vetrocoke», è avvenuta la consegna.

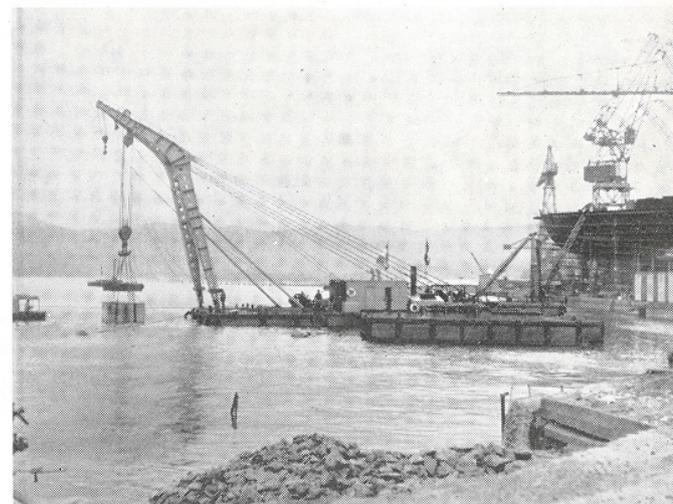
Per la Società armatrice erano presenti l'ing. Mari, l'in-

gegner Deanna, il comandante Paccanaro, il Direttore di macchina sig. Maffei; per l'Ansaldo il Condirettore Centrale ing. Di Pietrantonio, il Direttore del Cantiere di Muggiano ing. Palenzona con i Vice Direttori ingg. Avanzini e Gradoli e gli ingg. Vitale e De Nicola.

Dopo la lettura e la firma dei verbali di consegna l'ing. Mari ha pronunciato brevi parole augurali.

Gli ha risposto l'ing. Di Pietrantonio per ringraziare e rivolgere un fervido augurio alla Società «Vetrocoke» e all'equipaggio della «Porto Marghera», che il giorno successivo è partita per il suo primo viaggio diretto a Norfolk.

a. g.



A destra, dall'alto: la motonave «Porto Marghera» nella darsena del Cantiere di Muggiano; la cerimonia della firma dei documenti di consegna (da sinistra, seduti: gli ingg. Palenzona, Deanna, Mari e Di Pietrantonio); la posa in mare al Muggiano, del primo masso per il prolungamento del molo Mahroussa

## RISULTANZE DEL REFERENDUM

# Il "dialogo"

Il giornale aziendale può avere anche scopi culturali, entro limiti necessariamente molto ristretti. Ma il suo compito principale ed essenziale sta nel fornire a coloro che dirigono l'azienda, avendo la piena responsabilità della sua conduzione tecnico - amministrativa, e a quelli che con termine molto generico si vogliono chiamare i « prestatori d'opera », una possibilità d'intimità, di comprensione, di dialogo.

Sull'importanza e necessità di tale compito non c'è bisogno di spendere molte parole. Tutti sanno che, a partire dalla grande rivoluzione industriale e per effetto di essa, le aziende sono andate dilatandosi fino ad assumere, in molti casi, proporzioni enormi; e che in un'azienda « grande » — cioè popolata da migliaia di lavoratori e razionalmente divisa a settori — non è più possibile quel contatto costante e diretto fra dirigenti e dipendenti che caratterizzava (e, indubbiamente, umanizzava) la vita della piccola officina artigiana.

La grande industria ha reso incalcolabili servizi all'umanità, contribuendo potentemente al progresso civile dei popoli; ma ha anche prodotto qualche risultato negativo, il primo dei quali consiste proprio nell'aver ridotto a brandelli — nel suo stesso seno e sia pure per necessità di cose — quel tessuto di rapporti umani senza dei quali il lavoro diventa un atto puramente meccanico, e come tale repulente alla nostra natura di esseri pensanti.

Sommerso nella « massa », non conoscendo e sentendosi a sua volta ignorato da chi dall'alto regola e indirizza l'opera sua, divenuto un semplice anello d'una catena della quale non riesce ad intravedere né il principio né il termine, relegato in un ruolo così parziale e delimitato da non consentirgli una visione d'insieme del vasto disegno produttivo cui pure è chiamato a partecipare, il lavoratore finisce per sentirsi isolato e misconosciuto e nasce in lui l'amara sensazione di non essere che uno strumento passivo adoprato (bene o male?) per chissà quali fini. Questo, in sostanza, è il dramma della grande industria moderna; la quale, quanto più è, appunto, grande e moderna, cioè quanto più è complessa nella sua struttura, tanto più tende a « disumanizzare », rendendolo automatico e impersonale, il lavoro del singolo individuo.

Se in un corpo umano i muscoli fossero obbligati ad ese-

guire tutti i normali movimenti senza che la rete dei nervi li tenesse in continuo ed intimo contatto — come in realtà avviene — con il cervello che quei movimenti pensa e vuole, si parlerebbe senza dubbio d'una grave malattia. Ebbene, non diverso è il male che affligge l'industria moderna. Scarsa e imperfetta è la rete nervosa, cioè la via per la quale passano e si diffondono fino alle cellule più lontane gli impulsi della mente; e, per conseguenza, il cervello tende a restare isolato e i muscoli a rilassarsi.

Non è una novità. Questa diagnosi è stata fatta da anni, e da anni ci si sforza di trovare un efficace sistema di cura. Non si tratta, evidentemente, di un problema facile, e difficile ne è pertanto la soluzione. Ma una cosa è certa: poiché indietro non si può tornare (vale a dire, poiché non si può distruggere l'industria per rifarsi a quell'azienda artigianale dove il sistema dei rapporti umani è ovviamente molto semplice), ogni sforzo va fatto per moltiplicare i legami e le occasioni di contatto fra il cervello e i muscoli, o, per uscire di metafora, fra direzione e maestranze. Tutto conta in questo senso, anche il poco. Il giornale aziendale non pretende certo di poter operare, da solo, un miracolo. Ma è un mezzo di comunicazione; aggrungeremo, un validissimo mezzo. E pertanto va usato il più e il meglio possibile, come una medicina che — pur senza avere qualità portentose — può tuttavia migliorare sensibilmente lo stato di salute di questo nostro balordissimo mondo.

Dunque hanno perfettamente ragione i molti lettori che, attraverso il « referendum », hanno tenuto a mettere in luce questa particolare, tipica funzione del giornale, chiedendoci di intensificare quanto più sia possibile l'azione di collegamento fra dirigenti e dipendenti. Noi concordiamo pienamente con loro e abbiamo fatto e faremo di tutto per non deluderli.

La nostra azione deve svolgersi in due sensi. Abbiamo

immediatamente informato i dirigenti del fatto che molti lettori desiderano una loro più attiva « presenza » sulle colonne del giornale; ed è giusto dire che dalla data del referendum ad oggi qualche risultato, in tal senso, si è ottenuto. Insisteremo ancora e sempre, ad ogni modo, perché la partecipazione dei dirigenti alla vita del giornale si faccia più intensa e continuativa.

Ma anche con i lettori operai e impiegati! dobbiamo discutere un poco, su tale argomento. Anzitutto, per dissipare un equivoco.

« Perché non sollecitate e non accogliete la collaborazione di tutti gli ansaldini al giornale? » — domanda un lettore. Forse che non l'abbiamo sollecitato dal primo giorno — chiediamo noi a nostra volta — e forse che non l'abbiamo sempre accolta?

Le prime parole che abbiamo stampato su questo giornale sono state le seguenti: « l' "Ansaldo" è vostro! ». Era uno « slogan » destinato a far capire a tutti che le pagine del giornale erano aperte a chiunque avesse un'idea e desiderasse esprimerla. E, se si prescinde da qualche composizione poetica (sinceramente pensiamo che, con Petrarca e Leopardi, il più sia stato già detto nel campo della lirica), ben pochi sono gli scritti cui non abbiamo dato ospitalità. Crediamo anzi che il lettore onesto non possa, in coscienza, negarci questo merito, che consideriamo fondamentale: d'aver sempre accettato e posto in giusto rilievo le critiche più aspre, le osservazioni più imbarazzanti, solo che in esse affiorasse l'inconfondibile tono della sincerità. Se occorre un esempio, si pensi all'ormai famosa lettera firmata « pecora nera » e alle innumerevoli altre che le fecero eco e che occuparono intere pagine del giornale per molti numeri.

Per far posto alle lettere, alle richieste, ai mugugni, ai desideri più o meno spiccioli, all'esposizione di « casi personali », e per dare a tutti una risposta, abbiamo istituito dal primo numero la rubrica: « l' "Ansaldo" risponde », aperta a tutti i possibili argomenti. Per dar modo, a chi volesse farlo, di trattare temi di

maggiore ampiezza, e per permettere a chiunque d'intervenire nella discussione dei temi stessi, esprimendo il proprio pensiero con piena libertà, abbiamo istituito un'altra rubrica: « Opinioni ».

Pensavamo con ciò di aver sollecitato tutti i lettori ad esprimere apertamente il proprio parere sull'azienda, sulla sua attività, sui suoi problemi. Se ancora, ciò nonostante, sussiste qualche dubbio in materia, ebbene, intendiamo dissiparlo una volta per tutte: il giornale è aperto alla collaborazione di tutti, alle idee di tutti, alle proposte di tutti; non c'è categoria che sia esclusa dall'esercizio di questa facoltà e non c'è argomento che sia « tabù »; e nessuno deve preoccuparsi se la sua preparazione culturale non gli consente di « scrivere bene », perché quel che veramente importa è avere idee, non saperle esporre elegantemente.

Da un esame anche superficiale delle schede del referendum appare chiaro come sia grande, anzi grandissimo, il numero dei dipendenti i quali vorrebbero che il « dialogo » con la direzione si svolgesse più aperto, più intenso, più fiducioso e schietto. Ebbene, non aspettino che la manna cada dal cielo. Prendano la penna in mano e indirizzino a « l'Ansaldo » tutte le domande, le proposte, le critiche che ritengono adatte a chiarire la propria posizione, a dissipare dubbi e perplessità o a giovare, in misura anche minima, alla vita dell'Azienda. Lo facciamo senza timore alcuno, senza falsi pudori, senza preconcetto pessimismo sui risultati della loro azione. E' il solo modo per far svanire la nebbia che ancora appesantisce l'atmosfera aziendale e per ridare al lavoro tutta la sua dignità di « fatica intelligente », cioè umana nel più alto significato del termine.

Poniamo una sola condizione alla pubblicazione degli scritti che d'ora in poi ci perverranno: che portino una firma. E non una firma « fasul-

la » come troppe volte è accaduto, ma una firma vera.

Siamo giusti: si può chiedere ai dirigenti di rispondere a chiunque e su qualsiasi argomento, ma non si può pretendere che discutano con delle ombre. Dietro alla lettera anonima sta un fantasma, non un uomo; e i fantasmi non hanno peso e non meritano credito; né le loro opinioni possono esser prese sul serio perché nessuno può dire se e fino a qual punto siano dettate e controllate da una retta coscienza.

Ma perché, poi, non firmare? Le lettere e gli articoli che i lettori ci mandano vengono letti soltanto da pochi dirigenti — i più elevati in grado — e, necessariamente, dal redattore del giornale. Ora, noi possiamo garantire, sul nostro onore, che mai nessun dirigente ha pensato — sia pure per un attimo solo — di « far pagare » ad un qualsiasi dipendente una critica anche duramente negativa, un'espressione anche irriguardosa od offensiva; e, quanto al redattore, egli è strettamente vincolato, come ogni altro giornalista, al segreto professionale.

Non esiste, dunque, in linea di massima, alcun valido motivo per non firmare. Ma se qualche lettore avesse particolari ragioni per non voler rendere noto al pubblico il proprio nome, firmi egualmente la lettera e aggiunga questa semplice frase: « vi prego di non pubblicare la mia firma ». E può esser certo che, in tal caso, né il suo nome comparirà sul giornale né alcuno mai verrà a conoscerlo per bocca nostra.

Ammesso ciò, cade ogni ragione di ricorso all'anonimato. E chi, d'ora in poi, ancora omettesse la propria firma non avrebbe più giustificazione di sorta e farebbe soltanto la triste figura di chi nasconde la mano dopo aver tirato il sasso; vale a dire, perderebbe ogni diritto di lamentarsi se il suo scritto, qualunque ne sia il contenuto, venisse — come verrà — cestinato senza misericordia.

Con questi chiarimenti e garanzie, pensiamo di aver spianato la strada ad una più intensa collaborazione dei lettori al giornale; ad una collaborazione quale molti hanno mostrato di desiderare, schietta, leale, attiva, nutrita di idee e di seri propositi.

Credete, non potrà derivarne che un bene all'azienda e, di riflesso, a ciascuno di noi.

ESPOSIZIONE E VENDITA ANCHE AL MINUTO

# Pattono

piastrelle smaltate da rivestimenti

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

## CASSETTA DELLE IDEE

Durante la prima quindicina di febbraio sono state esaminate dai comitati della «Cassetta delle idee» 157 proposte, di cui 48 sono state premiate. Ecco il dettaglio:

**MECCANICO.** Proposte esaminate 99, di cui 23 premiate.

**STABILIMENTO CMI.** Proposte esaminate 22, di cui 14 premiate.

**CANTIERE DI LIVORNO.** Proposte esaminate 13, di cui 2 premiate.

**CANTIERE DI MUGGIANO.** Proposte esaminate 12, di cui 4 premiate.

**CANTIERE DI SESTRI.** Proposte esaminate 11, di cui 5 premiate.

L'ammontare complessivo dei premi è stato di lire 93.400.

### Risultati del concorso "Quattro strani personaggi"

Per ricostruire le figure dei quattro primitivi personaggi era necessario riunire i tre pezzi di ciascun disegno (contrassegnati da lettere, numeri arabi e numeri romani), nel modo seguente: A 4 III - B 3 I - C 2 IV - D 1 II.

Tra i numerosi lettori che hanno inviato la soluzione esatta, il sorteggio (effettuato alla presenza di testimoni) ha favorito i seguenti signori: Donato Granieri della Dig (vince una scatola con sei asciugamani); Giuseppe Vignoli della Fon (vince una coperta di lana); Dino Danesi, Giuseppe Lemmi, Giacomo Marchionni, Africano Renai e Virgilio Luschi di Liv (vincono ciascuno una copia del libro «L'uomo e la tecnica»); Fulvio Lari di Mug (vince una copia del libro «L'uomo e la tecnica»); Vittorio Mori e Carlo Merlini di Liv

(vincono ciascuno due scatole di cacao «Perugina»). Inoltre cinquanta dipendenti degli stabilimenti genovesi hanno vinto due biglietti di poltrona ciascuno per il Teatro «Eleonora Duse».

### ATTO DI ONESTÀ

L'operaio Aldo Pasquali, del Cantiere di Livorno, rinvenuto un portafogli contenente documenti e denaro, si affrettava a restituirlo al proprietario, l'impiegato Giuseppe Fiori dell'Ufficio Produzione.

Segnaliamo a tutti, con vivo compiacimento, l'atto di onestà del signor Pasquali.

### MUNIFICI GESTI delle Società "Elios" e "Nereide"

In occasione del varo della turbocisterna «Elios», avvenuto al Cantiere di Sestri il 22 dicembre, la Compagnia armatrice omonima di Palermo ha consegnato alla nostra Società la somma di lire 3.000.000 perchè fosse destinata alle opere di assistenza sociale degli stabilimenti che hanno partecipato alla costruzione. La somma è stata così assegnata: lire 2.000.000 al Cantiere di Sestri; lire 850.000 allo stabilimento Meccanico; lire 150.000 alla Fonderia.

\*\*\*

In occasione del varo della turbocisterna «Polinice», avvenuto al Cantiere di Muggiano il 23 febbraio, la Compagnia armatrice «Nereide» di Palermo ha consegnato alla nostra Società la somma di lire 3.000.000 perchè fosse destinata alle opere di assistenza sociale degli stabilimenti che hanno partecipato alla costruzione. La somma è stata così assegnata: lire 2.000.000 al Cantiere di Muggiano; lire 850.000 allo stabilimento Meccanico; lire 150.000 alla Fonderia.

Rivolgiamo alla «Nereide» e all'«Elios» anche a nome delle maestranze interessate, il più vivo ringraziamento.



**A. R. C. A.**  
AZIENDE RIUNITE COLORANTI & AFFINI  
M I L A N O

Stabilimento: VIA VALLAZZE, 108 - Telefono 293-193

Carte e tele sensibili per la riproduzione dei disegni  
Carte trasparenti e opache per disegni e schizzi  
Carte millimetriche - Nastro adesivo NADIR  
Macchine combinate, automatiche e semiautomatiche per la stampa e lo sviluppo delle carte sensibili

### Impiegate dell'Ansaldo, attenzione!

**SCAMERONI** parrucchiere per Signora  
Via XX Settembre 5-1 - tel. 58.12.18  
Vi concede facilitazioni: permanente L. 1500, messimpiega L. 400  
Orario continuato 8-20 - Lavoro celerissimo moderno - Chiedete appuntamento!

## Ditta BASIS MARIO

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

GENOVA Ponte San Giorgio - Via della Lanterna - Telefono 65.462

Mobilificio

**GIORDANO COSTA**  
GENOVA - SESTRI  
Via Hermada N. 18 r.  
Telefono 471-234

Concessionario materassi:  
**Permaflex**



### I NOSTRI CONCORSI

## BATTUTA DI CACCIA

Un fucile automatico calibro 20 offerto dalla «Breda Meccanica Bresciana» e dieci libri offerti dalla Casa Editrice «Vallecchi» fra i premi.

BARI	Volpe	Merlo	Lontra	Daino	Tordo
CAGLIARI	Storno	Riccio	Cervo	Anatra	Struzzo
FIRENZE	Ermellino	Istrice	Passero	Beccaccia	Tortora
GENOVA	Orso	Tigre	Pitone	Fagiano	Pernice
MILANO	Lepre	Puma	Gazza	Pantera	Quaglia
NAPOLI	Martora	Bisonte	Gorilla	Allodola	Stambecco
PALERMO	Marmotta	Tasso	Alce	Lupo	Falco
ROMA	Faina	Cobra	Renna	Leone	Lince
TORINO	Leopardo	Donnola	Sparviero	Castoro	Aquila
VENEZIA	Gazzella	Cinghiale	Foca	Puzzola	Elefante

In questa tabella sono stati messi, al posto dei numeri delle estrazioni ufficiali del lotto, i nomi di cinquanta animali. Per partecipare al concorso occorre scegliere cinque di questi nomi, che possono essere tutti della stessa ruota o anche di ruote diverse e comunicare la scelta fatta (indicando nome, cognome, sigla dello stabilimento di appartenenza e numero di cartellino) alla nostra Redazione o ai nostri corrispondenti di stabilimento entro il 5 aprile. Ciascun nome di animale della tabella pubblicata sarà poi da noi sostituito con il numero corrispondente estratto al lotto sabato 12 aprile. In tal modo i cinque animali scelti da ciascun concorrente assumeranno il valore dei cinque corrispondenti numeri, di cui sarà fatta la somma. Ne risulterà una graduatoria, in base alla quale saranno assegnati i seguenti premi. Fra tutti i partecipanti: 1) un fucile automatico «Breda» cal. 20 offerto dalla «Breda - Meccanica Bresciana» (occorre, per ritirarlo, essere in possesso di porto d'armi, presentandolo entro un mese dalla notifica della vincita; se il vincitore, per qualunque motivo, non potrà presentare il porto d'armi, avrà in cambio una scatola con sei asciugamani); 2) e 3) una copia ciascuno del libro «Siamo tutti bambini» di Carlo Bernari; 4) e 5) una copia ciascuno del libro «Il museo delle figure viventi» di Bruno Ciocchetti; 6) e 7) una copia ciascuno del libro «Giordano e la paura» di David Invrea; 8) e 9) una copia ciascuno del libro «Concerto domenicale» di Nicola Lisi (questi libri sono stati offerti dalla Casa editrice «Vallecchi» di Firenze). - Fra i dipendenti di Muggiano e Livorno: ai primi cinque classificati per ciascuno di questi cantieri (dopo gli eventuali vincitori dei premi precedenti) saranno assegnate, una a persona, dieci copie del libro «La saldatura elettrica». - Fra i dipendenti degli stabilimenti genovesi: ai primi cinquanta classificati (dopo gli eventuali vincitori dei premi in pallo per tutti i dipendenti) saranno assegnati, due per persona, cento biglietti di poltrona per il Teatro «Eleonora Duse». - Nel caso che due o più concorrenti abbiano totalizzato uguale numero di punti si procederà per sorteggio

### SOCIETÀ EDITRICE INTERNAZIONALE

SEDE CENTRALE: TORINO FILIALE DI GENOVA  
CORSO MARGHERITA, 176 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

### MALATTIE REUMATICHE

ARTROSI - ARTRITI - NEURALGIE - FIBROSITI - SCIATICHE - LOMBAGGINI  
Dott. FUMAGALLI  
GENOVA - Corso Torino, 9 scala B - Tel. 587-357 (Martedì, Venerdì) ore 15-18

**CONTINI** BORSE  
VALIGIE  
BAULI  
PORTICI XX SETTEMBRE, 172 r. ARTICOLI  
VIAGGIO  
TUTTE le NOVITÀ  
di STAGIONE CONFEZIONI  
di alta classe  
CALZE  
GUANTI ecc.

SCONTO 10% PRESENTANDO IL TAGLIANDO  
DI QUESTO AVVISO

## La gita a Parigi

Come annunciato nel numero scorso, la « Sezione turismo » del Dopolavoro sta organizzando la gita a Parigi, che si farà presumibilmente nei giorni dal 1.º al 5 giugno. Tutti i responsabili dell'organizzazione si sono messi al lavoro con entusiasmo affinché questa manifestazione, che è al centro del programma di gite per il 1958, riesca perfetta in ogni particolare. Anche le difficoltà cui si era accennato sono state tutte superate e possiamo quindi assicurare gli interessati che nulla lascerà a desiderare nella nostra iniziativa. Diamo di seguito il programma e le modalità di partecipazione, certi che la nostra scrupolosa organizzazione e i nostri sforzi saranno ampiamente premiati da una vasta adesione e dall'apprezzamento da parte anche dei più esigenti partecipanti.

### PROGRAMMA

**1.º giugno:** partenza da Genova Brignole alle 6,45; partenza da Genova Principe alle 7; partenza da Sampierdarena alle 7,10; arrivo a Parigi (gare de Lyon) alle 22; trasporto dei partecipanti (a mezzo autopullman riservati) ai vari alberghi; pernottamento. - **2 giugno** (pensione completa, mattinata libera): visita alla Parigi moderna con partenza alle 14,30 (Piazza Vendôme, Via della Pace, Piazza dell'Opera, Chiesa della Maddalena, Cappella dell'Espiazione, Grand e Piccolo Palazzo, Viale dei Campi Elisi, Piazza della Stella, Tomba del Milite Ignoto, Bosco di Boulogne, Torre Eiffel (senza salita), Albergo degli Invalidi e visita alla tomba di Napoleone, Quai d'Orsay, Piazza della Concordia); ritorno agli alberghi; escursioni facoltative in serata (vedere in calce al programma). - **3 giugno** (pensione completa): visita alla Parigi storica con partenza alle 9,30 (Biblioteca Nazionale, Borsa, Chiesa di S. Germain d'Auxerre, Piazza del Carosello, Istituto di Francia, Zecca, Isola di Città, Palazzo di Giustizia, Prigioni, Santa Cappella, Teatro Odéon, Giardini Lussemburgo, Osservatorio, Pantheon, Tomba di S. Genoveffa, Sorbona, Cattedrale di Notre Dame, Municipio, Piazza dei Vosgi, Piazza della Bastiglia, Piazza della Repubblica, Boulevards, Chiesa del Sacro Cuore, Chiesa della Trinità, Teatro dell'Opera); ritorno agli alberghi; escursioni facoltative nel pomeriggio e in serata (vedere in calce al programma). - **4 giugno** (1.ª e 2.ª colazione in albergo, mattinata libera): sgombero delle camere entro le ore 12 e deposito bagagli in apposito locale; escursione a Versailles (Porta di Saint Cloud, Sévres, Parco e Palazzo del Re di Francia) con partenza alle 14,30; ritorno alle 17 (via d'Avray, Foresta di Saint Cloud e Foresta di Boulogne); trasferimento alla stazione ferroviaria; ore 18 consegna dei cestini da viaggio; ore 18,50 partenza per l'Italia. - **5 giugno:** arrivo a Sampierdarena alle 7; arrivo a Genova Principe alle 7,10; arrivo a Genova Brignole alle 7,20. **Escursioni facoltative** (prenotazione all'atto dell'iscrizione): sulla Senna in battello, lire 400 per una ora, lire 700 per tre ore; Parigi di notte con visita ai quattro cabarets compreso « Lido », lire 6750; Parigi di notte con visita ad altri quattro cabarets compreso « Moulin Rouge », lire 5750; visita alle « Folies Bergère », da lire 1100 a lire 2750.

### PREZZI

**Soci e famigliari a carico** (pagamento in otto rate di cui la prima di lire 2000, all'atto dell'iscrizione e le altre mediante trattenuta sulle competenze): lire 24.500 in albergo di categoria 3 stelle; lire 21.000 in albergo di categoria 2 stelle. **Non soci** (lire 2000 all'atto della iscrizione, saldo dieci giorni prima della partenza): lire 31.000 in albergo di categoria 3 stelle; lire 27.500 in albergo di categoria 2 stelle. **Ragazzi:** dal 4 ai 10 anni, sconto di lire 4.300; dagli 11 ai 14 anni, sconto di lire 800.



La quota di partecipazione comprende: viaggio in 2.ª classe con posti riservati da Genova a Parigi e ritorno; trasporto dalla stazione agli alberghi e viceversa; alloggio in albergo in camere ad uno o due letti; vitto negli stessi alberghi o in ristoranti limitrofi; visita della città ed a Versailles in autopullman

con guida; tasse e servizi (escluse bevande, bagni privati, facchinaggio ed extra in genere).

I posti sono suddivisi tra gli stabilimenti proporzionalmente al numero dei soci. Le iscrizioni si ricevono presso la segreteria del Dopolavoro, in via Achille Stenno 5/1 a Sampierdarena, nelle ore d'ufficio, a partire dal 1.º aprile e fino all'8 aprile per i soci, dal 9 al 10 aprile anche per i non soci.

### DOCUMENTI

I partecipanti sprovvisti di passaporto individuale dovranno produrre all'atto dell'iscrizione la carta d'identità (rilasciata posteriormente al 15 giugno 1955). Nessun altro documento equipollente è ritenuto valido per ottenere il lasciapassare; inoltre si dovranno produrre alla Questura i seguenti documenti:

a) per i nati fuori provincia ma residenti nel comune di Genova: il certificato di residenza rilasciato dall'Ufficio Anagrafe di corso Torino; b) per i nati all'estero: il certificato di residenza come sopra ed il certificato di cittadinanza italiana; c) per i minorenni (inferiori agli anni 21): l'autorizzazione del padre o di chi ne fa le veci, in carta bollata da L. 100 autenticata dal Commissario di P. S. di zona o dalla stessa Questura.

Per i partecipanti soggetti ad obblighi militari:

a) per i nati negli anni 1939-40 il nulla-osta rilasciato dall'Ufficio Leva; b) per i nati negli anni 1936-37-38 il nulla-osta rilasciato dal Distretto Militare; c) per i nati negli anni 1931-32-33-34-35 il congedo militare (in visione).

### NOTE

L'effettuazione della gita nei giorni previsti è subordinata al fatto che in quegli stessi giorni non abbiano luogo le elezioni politiche. Il Dopolavoro si riserva inoltre il diritto di apportare variazioni di carattere organizzativo qualora esigenze imprevedute lo rendessero necessario. I partecipanti sono tenuti a ritirare, 5 giorni prima della partenza, la carta di viaggio e soggiorno, sulla quale risulterà l'orario definitivo del treno e dei servizi turistici. Il regolamento-programma definitivo è in distribuzione presso i delegati di stabilimento.

## Notiziario delle Sezioni

**Sezione bocce.** - Il 23 febbraio si è svolto sui campi di Villa Maria a Sestri l'incontro inter-sociale a terne fra il nostro Dopolavoro e quello dell'Ansaldo-Fossati. Al termine della competizione è stato offerto un rinfresco ai giocatori e al pubblico, quindi si è proceduto alla premiazione delle prime due terne con medaglie d'oro. Ecco i risultati: 1) Susco - Barisione - Marchelli dell'Ansaldo; 2) Pistorino - Gaggero - Robello dell'Ansaldo-Fossati. Il terzo e quarto premio è consistito in bottiglie di marsala offerte dal gestore del bar del bocciodromo sig. Damonte.

Il 6 aprile, sempre sui campi di Sestri, avrà inizio alle 8,30 la tradizionale gara pasquale a terne con formazione a sorteggio per categoria speciale, riservata ai soci del Dopolavoro.

**Sezione attività montane.** - La gita di chiusura della stagione invernale si svolgerà il 16 marzo in località da scegliersi (Cervinia o il Sestriere).

Per la stagione primaverile il calendario è il seguente: 19 marzo: Capo Mele; 23 marzo: Monte Fasco; 30 marzo: Portofino; 7 aprile: Monte Dente; 13 aprile: Monte Roccabruna (Fontanigorda); 20 aprile: Monte Rama; 27 aprile: Monte Gottero; 4 maggio: Laghi del Gorzente; 11 maggio: narcisata; 18 maggio: Monte Buio; 25 maggio: Monte Aiona; 1.º giugno: Monte Bei-

gua; 8 giugno: Oropa (lago Mucrone); 15 giugno: cilieggiata sociale; 22 giugno: gara di marcia in montagna; 29 giugno: Monte Maggiorasca.

Ed ecco il calendario della stagione autunnale: 7 settembre: Monte Argentera; 13-14 settembre: Rifugio Gastaldi, Balme, Val di Lanzo; 21 settembre: Monte Carmo (Loano); 28 settembre: vendemmia; 5 ottobre: Aceglia, Val Maira; 12 ottobre: Pian Castagna (castagna famiglia); 19 ottobre: Monte Tobbio; 26 ottobre: Rocca Grande (Monte Treggin); 2 novembre: S. Umberto; 9 novembre: polentata.

**Sezione pallanolo:** La squadra giovanile del nostro Dopolavoro è attualmente in testa alla classifica del Campionato inter-regionale del Centro Sportivo Italiano, iniziato il 16 febbraio. La squadra è formata dai giocatori Costa, Bitossi, Granieri, Giraud, Delfino, Casagrande, Pesca e Avellino ed è guidata dall'allenatore Sirio Pellegrino.

**Sezione pesca.** - La sezione ha recentemente stipulato un accordo in virtù del quale i soci potranno recarsi gratuitamente sulla diga foranea del Porto di Genova. Il traghetto sarà effettuato, a cominciare dal 5 aprile e fino al 4 novembre, nel pomeriggio di ogni sabato e ogni domenica mattina e pomeriggio, nonchè nei giorni festivi e durante il periodo delle ferie.

## La Pasqua de «l'Ansaldo»

Già due volte, in occasione della Pasqua, «l'Ansaldo» ha offerto ai suoi amici più piccoli, figli di dipendenti della nostra Società, un uovo di cioccolato durante una manifestazione famigliare.

L'accoglienza che i bimbi hanno fatto al dono ci ha indotti a ripetere anche quest'anno questa cordiale iniziativa, che ci dà occasione di ritrovarci ancora una volta tutti, grandi e piccini, per scambiarci auguri e rafforzare così una reciproca conoscenza.

La nostra festa pasquale si effettuerà quest'anno, in collaborazione con i Dopolavoro della Società, il 30 marzo sia a Genova che a La Spezia e a Livorno.

I bambini nati dal 1.º gennaio 1949 a tutto il 31 dicembre 1957, accompagnati da un loro famigliare, sono invitati a parteciparvi, recandosi nei locali che verranno loro indicati nei biglietti di invito distribuiti ai genitori.

A Genova la manifestazione avrà luogo nei teatri «Massimo» e «Splendor» di Sampierdarena, «Eden» di Cornigliano e «Verdi» di Sestri; a La Spezia nel teatro «Astra»; a Livorno nel teatro «La Gran Guardia». In ogni locale la distribuzione delle uova sarà preceduta da uno spettacolo divertente e saranno sorteggiati venticinque premi per i genitori.

Si raccomanda agli accompagnatori dei bambini di attenersi agli orari ed alle altre indicazioni specificate nei biglietti d'invito.

## Il museo navale di Pegli

È inutile insistere sull'importanza del Museo Navale in una città come Genova, antica e gloriosa repubblica marinara ed attualmente grande centro portuale e cantieristico.

L'origine del Museo va ricercata in quella «collezione garelliana» che era ospitata nel magnifico palazzo della Scuola di Ingegneria Navale in Albaro, dove rimase finchè non fu sistemata ed allargata nell'attuale sede di Villa Doria a Pegli.

Il Museo attuale è ricchissimo di pezzi di ogni genere, donati da privati e da enti pubblici, da industrie e da artigiani: impossibile è farne anche solo una sommaria descrizione. Importantissima è la raccolta di quadri, sia sotto l'aspetto storico che sotto quello artistico: vi sono ritratti dei Doria, quadri della flotta genovese schierata in cento battaglie, quadri della città, scene di navigazione, ecc. Tra i quadri più famosi sono quelli del Wael, del Grassi e del Tempesta. Vi sono poi centinaia di stampe, da far gola a più di un erudito, e disegni navali originali di artisti liguri come Domenico Piola e altri.

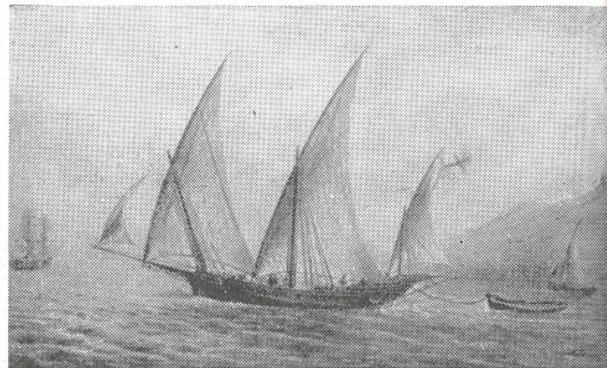
Interessanti e rari sono i vari portulani, bellissimi, ed alcuni mappamondi secenteschi. I quadretti sono centinaia, e rappresentano ogni tipo di nave ligure, in bellissimi acquarelli, soprattutto dei notissimi Angelo Arpe e Domenico Gavarone. Questi quadretti hanno un grande valore per la

storia nautica, perchè documentano dell'esistenza e delle caratteristiche di tipi ovviamente scomparsi e tutt'oggi assai discussi tra gli studiosi.

Interessanti sono i materiali originali, anche se non eccessivamente numerosi, e sono coltore in legno, fanali di vascello, cassepance per corredi di bordo, e armi di ogni tipo: spade, corazze, archibugi, pistole, spingarde, colubrine, cannoni.

Poi vengono i modelli, che sono in gran numero: si tratta di una raccolta preziosa, anche se un po' eterogenea. Il pezzo più antico è un vascello del '600, originale anche nell'armatura, che appartiene al Santuario dell'Acquasanta. A parte le tre caravelle colombiane e un modello di galea genovese del '600, molti sono i modelli di navi antiche, e via via che si percorrono le varie sale si passa in rassegna lo sviluppo dell'arte navale nel tempo, attraverso i vascelli, i brigantini, i «clippers», i «pinchi», fino alle prime navi miste a vela e a ruota, poi ai «elice» (come si diceva allora) e giù giù fino alle moderne corazzate e ai grandi transatlantici. Ovviamente, oltre ai modelli di scafi, ci sono anche modelli di particolari, e di apparati motori.

Per terminare vale la pena di osservare che il Museo presenta anche per il profano un grandissimo interesse, ed una visita sarà per chiunque, oltrechè sommamente istruttiva quanto mai divertente.



Uno sciacabeco genovese

# CONCORSO FOTOGRAFICO



CARLO RAIMONDO (DIG): « Prime gemme »



GIOVANNI FILIPPINI (CMI): « Rifugio alpino »

## 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

Fratelli

# PAGANO

Tipografi Editori dal 1797

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.



## FOTOINCISIONI A. CERIALE

VIA LANFRANCONI, 43 r. conc. - Telefono 56.353

## CELSA

Commercio  
Elettrico  
Lombardo

MILANO - TEL. 581.276

Filiale di Genova

Via A. M. Maragliano, 8-1

Materiali elettrici  
per bassa ed alta tensione

Fili e cavi elettrici di qual-  
siasi tipo e applicazione

Materiale stagno per usi  
industriali e navali

Valvole e materiale "AFO"  
anti-urto per bordo

Valvole ad alta capacità  
di rottura "WEBER"

## ICCEA

CARTA CANCELLERIA  
ARTICOLI PER UFFICIO TECNICO

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

**PRESTITI** mediante  
cessione stipendio  
concediamo ad impiegati

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

# LA RUOTA DEL TEMPO

## Sono nati

13 gennaio: GIUSEPPINA, di Domenico Pischedda (Mec) e di Annunziata Preti - 22 dicembre: GINO, di Arduino Pavolini (Liv) e di Giuseppina Longo - 26 dicembre: WALTER, di Alberto Gabrielli (Mec) e di Violetta Oddone - 3 gennaio: GIGLIO, di Giuseppe Mantovani (Can) e di Santina Ferrando - 6 gennaio: ROBERTO, di Tullio Quartero (Can) e di Anna Maria Zuecheri - 16 gennaio: LUCIANA, di Luciano Casali (Liv) e di Neva Gioni - 18 gennaio: CATERINA, di Eros Gaudani (Fon) e di Emilia Facondini - 21 gennaio: ANNA MARIA, di Bernardo Delfino (Cmi) e di Maria Radagaiso - 27 gennaio: DONATELLA, di Amilcare Casali (Mec) e di Luigia Scala - 29 gennaio: MARCO, di Alessandro Benini (Mec) e di Giuseppina Ciccone; MARIA, di G. B. Ratto (Can) e

di Rosa Molinari; WILMA, di Giovanni Francese (Can) e di Maria Senarega - 30 gennaio: PATRIZIA, di Sirio Gasperini (Liv) e di Elena Mozzavilla - 31 gennaio: CLAUDIO, di Alfredo Ramagli (Liv) e di Lucia Luchini; MARIO, di Sergio Porcile (Fon) e di Pasqualina Petriccioli - 3 febbraio: DANIELA, di Vigiagio Pantaleoni (Mec) e di Benedetta Rosasco - 9 febbraio: GIUSEPPINA, di Carlo Baccino (Mec) e di Geronima Baglietto.

A tutti i bambini e ai loro genitori i nostri auguri più fervidi.

## Si sono sposati

26 dicembre: Maria PARODI (Mec) con Enrico Ravera - 4 gennaio: Armilgio CANIATO (Mec) con Virginia Torre - 11 gennaio: Lucia ZAPPATERRA (Mec) con Edmea Schiara - 9 febbraio: Fabio PAVONI (Can) con Maura Blongetti - 15 febbraio: Domenico PERUZZO (Can) con Maria Pastorino.

Agli sposi vivissimi auguri.



Le inserzioni sono gratuite e sono riservate ai dipendenti dell'Ansaldo. Rivolgersi ai nostri corrispondenti di stabilimento.

**CAMBIEREI** appartamento quattro vani in casa popolare a Genova S. Quirico con altre stesse condizioni a Sestri o Cornigliano. Rivolgersi a Carlo Avvenente, cart. 90105, Cantiere di Sestri.

**CEDO** «Lambretta» carenata in buonissimo stato a L. 40.000 trattabili. Telefonare al n. 473577 in qualsiasi ora.

**MOTO** «Glera» 150 cc., motore perfetto, vendo. Rivolgersi al garage dei «Servizi Ausiliari» a Calcinara o telefonare al n. 202600.

**OCCASIONE!** Vendo ghiacciaia lamiera smaltata bianca e una rete pieghevole per letto. Rivolgersi al sig. Giuseppe Rovigno, Stabilimento Meccanico, MOP/MARB.

**VENDESI** bicicletta da donna marca «Olmo» tipo sport, completa di cambio e dinamo, seminuova. Rivolgersi al sig. Spano, via Guido Sette 4/16, Genova-Sestri.

**VENDESI** moto «Baio» 125 cc., nuovissima. Rivolgersi in via Sparta 25/8, Genova-Sestri.



Luigina, figlia di Andrea Lara del Cantiere di Sestri

# Servizio pensioni di guerra

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

**GINO RAPETTA.** A conclusione di quanto pubblicato nel n. 22 del nostro periodico, Le comunichiamo che il Ministero del Tesoro - Servizio Infortunati Civili - con suo progetto concessivo ha disposto per la liquidazione della pensione di 3.a categoria a vita, con decorrenza dal 12-2-1955. Non appena Le sarà notificato il Decreto ministeriale, l'Ufficio provinciale del Tesoro di Genova provvederà alla liquidazione degli arretrati.

**GALLIANO SIMONCINI.** In risposta alla Sua richiesta Le comunichiamo quanto appreso al Ministero del Tesoro. Con Decreto ministeriale numero 2846279 del 23-9-1957 è stato liquidato l'assegno rinnovabile di 7.a categoria per il periodo dal 1°-7-1951 al 30-4-1959. Il Servizio pagamenti in data 17-10-1957 ha trasmesso il relativo ruolo di variazione all'Ufficio provinciale del Tesoro di competenza. Nel contempo è stata disposta la visita medica di scadenza presso la Commissione medica. Se non ha ottenuto ancora detta liquidazione, potrà rivolgersi, per un sollecito, direttamente allo Ufficio provinciale del Tesoro con i dati da noi segnalati.

**ETTORE TRAVERSO.** A seguito della Sua richiesta Le comunichiamo quanto appreso al Ministero del Tesoro - Servizio Dirette N. G. L'interessato fruiscie di assegno rinnovabile di 5.a categoria, tabella D. Non è stata concessa la tabella C in quanto l'infermità per la quale è pensionato non è stata contratta in zona di operazione.

**POMPILO FERRARI.** Qui di seguito Le comunichiamo le notizie, purtroppo negative, assunte al Ministero del Tesoro. La Sua domanda per un ulteriore trattamento di pensione di guerra non è stata accolta poiché la Commissione medica superiore, previa visita diretta,

ha giudicato immutata e non rivalutabile l'infermità che dette luogo alla concessione di una indennità una tantum. Il Decreto ministeriale negativo n. 1795087 è stato spedito in data 20-1-1958 al Municipio di Genova per la notifica a norma di legge.

**MARIO ROMAGNOLI.** Per poter rintracciare la Sua pratica presso i vari Servizi del Ministero del Tesoro, ci occorrono le Sue generalità complete.

**MARIO DI STEFANO.** Facciamo seguito a quanto da noi pubblicato nel n. 2 del 1° febbraio per comunicare le seguenti definitive notizie circa la Sua pratica. Il Ministero del Tesoro - Servizio Pagamenti - in data 20-12-1957, ha spedito il Ruolo di variazione n. 955468 (iscrizione n. 1576539), elenco 71, all'Ufficio provinciale del Tesoro di Alessandria, con il quale Le viene liquidata la pensione 3.a catg. a vita e Le si riconoscono gli arretrati dal 1°-3-1950. Presso la nostra Redazione può ritirare la cartolina del Ministero con tutti gli elementi sopra citati, che Le saranno utili per sollecitare l'incasso.

**FRANCESCO CASINI.** Siamo spiacenti doverLe comunicare che il Ministero del Tesoro - Servizio Dirette N. G. - in data 5-12-1957 ha compilato il progetto negativo numero 98940. In seguito Le verrà notificato il Decreto Ministeriale, avverso il quale potrà fare ricorso alla Corte dei Conti entro i termini consentiti dalla Legge (90 giorni dalla notifica).

**PIETRO CARLI BALOLLA.** In data 20-2-1958 abbiamo provveduto a sollecitare la Sua pratica presso il Ministero Difesa-Esercito. Quanto prima riceverà notizie direttamente dal Ministero al Suo domicilio.

**ORESTE TORRE.** Al Ministero del Tesoro - Servizio Infortunati Civili - risulta che il fascicolo relativo alla Sua pratica è stato trasmesso alla Corte dei Conti fin dal 24-2-1955, per essere allegato al Suo

ricorso che porta il n. 349729. Seguendo la pratica presso detto Ente e Le daremo ulteriori notizie.

**FRANCESCO LO PRESTI.** Facciamo seguito alla nostra precedente segnalazione del 15-10-1957, per comunicare le ottime notizie circa la Sua pratica. Il Servizio Dirette N. G. del Ministero del Tesoro ha compilato un Progetto concessivo provvisorio per rinnovo dell'assegno, e lo ha trasmesso al Comitato di liquidazione con elenco n. 213372 del 17 febbraio 1958. Ci riserviamo di comunicarLe il numero del Decreto non appena sarà firmato.

**RENZO MARCHETTI.** A seguito della Sua richiesta ed a conclusione di quanto da noi precedentemente pubblicato nel numero del 1° maggio 1957, Le comunichiamo la decisione favorevole del Ministero del Tesoro - Servizio Dirette N. G. - circa la Sua pratica, che Le concede la liquidazione di una indennità «una tantum». In data 25-1-1958 con elenco n. 554, è stato trasmesso il Suo fascicolo alla Ragioneria centrale per le Pensioni di Guerra, per la emissione del mandato di pagamento. Trascorrerà ancora del tempo prima che la Tesoreria Provinciale di Livorno riceva l'ordine di pagamento; comunque, tra un paio di mesi si rechi, con questi elementi, a sollecitare l'incasso.

**LEONE GHIO.** Ci riferiamo alla nostra precedente comunicazione per informarla che il Ministero del Tesoro - Servizio Dirette N. G. - (ricevuti i documenti sanitari) ha emesso, in data 24 giugno 1957, decreto negativo n. 1771289 «per non dipendenza da cause di servizio di guerra». Il decreto stesso è stato trasmesso al Comune di Sarzano per la notifica.

**MATTEO MASTRORILLI.** Seguendo la Sua pratica presso il competente Servizio del Ministero del Tesoro, in merito alla Sua domanda di passaggio di categoria, abbiamo appreso che Lei gode di pensione di 5.a catg. a vita dal 27-9-1952 (D. M. 2134131). Non si concede il cambio di tabella dalla «D» alla «C», in quanto contrasse l'infermità il 29-7-1943 alla Spezia e non in zona di operazione.

**150 cc. G. S.**  
8 CV, velocità 100 Km/h,  
consumo 3 litri per 100 Km.  
**L. 178.000**

**125 cc.**  
4,5 CV, velocità 75 Km/h  
consumo 1,8 litri per 100 Km.  
**L. 128.000**

**150 cc.**  
5,5 CV, velocità 80 Km/h,  
consumo 2,2 litri per 100 Km.  
**L. 148.000**

GENOVA - FILIALE S.A.R.P.I - Viale Brigate Partigiane, 92 r. - Telefono 580.641 - 2 - 3

LA SPEZIA - Ditta Dr. F. A GABBIO - Via Biassa, 5 - Telefono 22,685

LIVORNO - Ditta ULRICO ROMEI - Via Ippolito Nievo, 4-6 - Telefono 22,062

# OPINIONI

## Due pesi

Sono un ansaldino e, come tale, mi giunge ogni due settimane il nostro simpatico giornale aziendale.

Nella terza pagina del n. 22, anno IV, lessi: «Anno operoso». Seguendo quelle righe notai fra l'altro: «E' un compito non facile; ma le difficoltà non costituiscono remora all'operare di uomini di buona volontà e di cosciente sentire. E' un compito al quale dobbiamo essere pari, e lo saremo, se i nostri sforzi saranno concordi...».

E' un compito non facile veramente e nessuno impedisce agli uomini di buona volontà, di mettere in atto queste sane parole; e, purtroppo, da duemila anni queste frasi vengono seminate qua e là, ma frutti se ne sono raccolti appena quel tanto da poterli riseminare. Colui che coscientemente ha osato affiancarsi alla giustizia per raggiungere gli scopi in oggetto, non ha raggiunto altra meta che quella d'essere scritto in una delle infinite pagine della storia, e null'altro, poiché gli uomini di cosciente sentire sono rari. Perciò che cosa possono essi sperare oltre il sepolcro?

Nessuno sente quelle parole e, se è titolare fa da sordo, e s'è colui che sopporta le ingiustizie, non ha voce in capitolo.

Concludendo, a chi sono rivolte quelle esortazioni, se non a coloro che comandano? A noi subordinati no di certo; e allora chi ha orecchie per sentire, e coloro che noi trattiamo con riverenza e obbedienza, dovrebbero sentire e meditare su quelle parole e metterle in pratica, loro stessi. Quante ingiustizie veramente vergognose si usano verso noi operai! E nessun «uomo di buona volontà» è stato ancora tanto cosciente da sfoderare la propria spada per rendere giustizia contro queste iniquità. L'operaio ha solamente dei doveri, mai dei diritti; l'operaio è soggetto ad infortuni sul lavoro, ma se, per disgrazia, ciò gli accade i primi tre giorni vanno persi, poiché egli in questi tre giorni non deve mangiare, e così pure la sua famiglia: in seguito egli viene retribuito con una parte della giornata. Così dicasi se cade ammalato.

Gli impiegati no; quelli hanno diritto a tutte le giornate

complete, sia per la mutua o qualsiasi altra assistenza. Essi inoltre hanno diritto (dopo una serie di mesi trascorsi negli uffici, ventilati se caldo, riscaldati se freddo) ad un mese di ferie; per l'operaio, invece, povero negro, dopo mesi di indefesso lavoro al freddo od al caldo, dodici giorni sono più che sufficienti.

In quante altre cose è umiliato ingiustamente il povero lavoratore! Ho avuto occasione di trovarmi a bordo delle T/c. «Arelusa» e «Agrigentum» per le prove di macchina ed anche in quelle occasioni si è dovuto subire la differenza di trattamento, sia nel mangiare come nel riposo di due misere ore dopo magari 24 consecutive di lavoro. Infatti, mentre per il personale riconosciuto impiegato era riservata, per mangiare, la saletta con tavolo, posate ecc., come persona civile, il solito rifiuto della società (l'operaio) con una busta di carta, era seduto lungo i corridoi o in coperta, col viso infossato nei pacchetti di carta, senza posate, a mo' di gatto randagio, per consumare quel po' di vitto; in casa sua o a qualsiasi misera mensa, credo che oggi giorno nessuno mangi seduto sul pavimento senza posate. Tutto ciò circa il mangiare; quanto al dormire, per l'impiegato tutti i riguardi; per l'operaio, invece, otto uomini in una cabina destinata per due dell'equipaggio.

In sostanza quest'uomo il cui destino gli ha dato d'essere un operaio, ma che nella società pure lui rispetta tutte le leggi, paga tutto ciò che lo Stato gli impone, usa rispetti ai propri superiori, dovrà pure avere quei diritti civili e morali che sono riconosciuti agli altri cittadini.

Con ciò per concludere dico: egregio e gentilissimo signore Federico De Barbieri, a nome di tanti operai del complesso Ansaldo e mio, auguro che tutte quelle sue indimenticabili parole rivolte a tutti gli ansaldini, abbiano ad essere sentite veramente da tutti gli uomini di buona volontà, affinché in un prossimo futuro abbia ad avverarsi tutto ciò che Lei s'augura di raggiungere.

Con la speranza che la presente venga gentilmente pubblicata ringrazio e distintamente ossequio.

PIETRO SORIA (MEC)



La «1.a mostra nazionale dell'apprendistato» ha avuto anche a Livorno un lusinghiero successo. Ecco tre visitatrici che ammirano una scultura dell'ansaldino Umberto Ciucci, raffigurante un navigatore dell'età neolitica. A sinistra il modello della T/c. «Achillefs» costruita nel cantiere labronico

## MEMENTO

### Ernesto DELLACASA

di 57 anni, dipendente del Meccanico, deceduto il 29-1-1958. Era stato assunto nel 1942. Lascia la moglie e un figlio.

### Angelo ARVIGO

di 51 anni, dipendente dello Stabilimento CMI, deceduto il 30-1-1958. Era stato assunto nel 1929. Lascia la moglie e due figli.

### Davide BRUSI

di 59 anni, dipendente del Cantiere di Sestri, deceduto il 7-2-1958. Era stato assunto nel 1943. Lascia la moglie.

### Francesco CELESTINO

di 54 anni, dipendente del Cantiere di Sestri, deceduto il 7-2-1958. Era stato assunto nel 1947. Lascia la moglie e due figli.

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

## Libreria Internazionale Di Stefano

già TREVES - S. p. A.

## GENOVA

VIA R. CECCARDI - TELEF. 55.085 - 55.406

PIAZZA FONTANE MAROSE - TEL. 23.291

VIA ROMA - TELEFONO 55.426

## Cartotecnica

## LUCE

S. R. L.

## GENOVA

Telef. 580.314

PIAZZA DELLA VITTORIA 150r.

TUTTO PER IL DISEGNO  
E PER L'UFFICIO

CARTE PER USI TECNICI

ALLESTIMENTI  
IN PLASTICA

efpi 1165

a 2000 gradi

30 volte  
in un secondo

Nello spazio di un secondo, nella fase di scoppio, il motore può raggiungere per ben trenta volte la temperatura di 2000 °C.

Basterebbe questo solo fatto a rendere necessario un valido mezzo di difesa per le sue parti vitali. È indispensabile un lubrificante che garantisca la massima resistenza alle alte temperature, oltre a combattere insidie altrettanto pericolose come la corrosione ed il fortissimo attrito.

Affidatevi a un olio speciale, come lo Shell X-100 Motor Oil Multigrade, che combatte la corrosione e protegge il motore a qualsiasi temperatura.

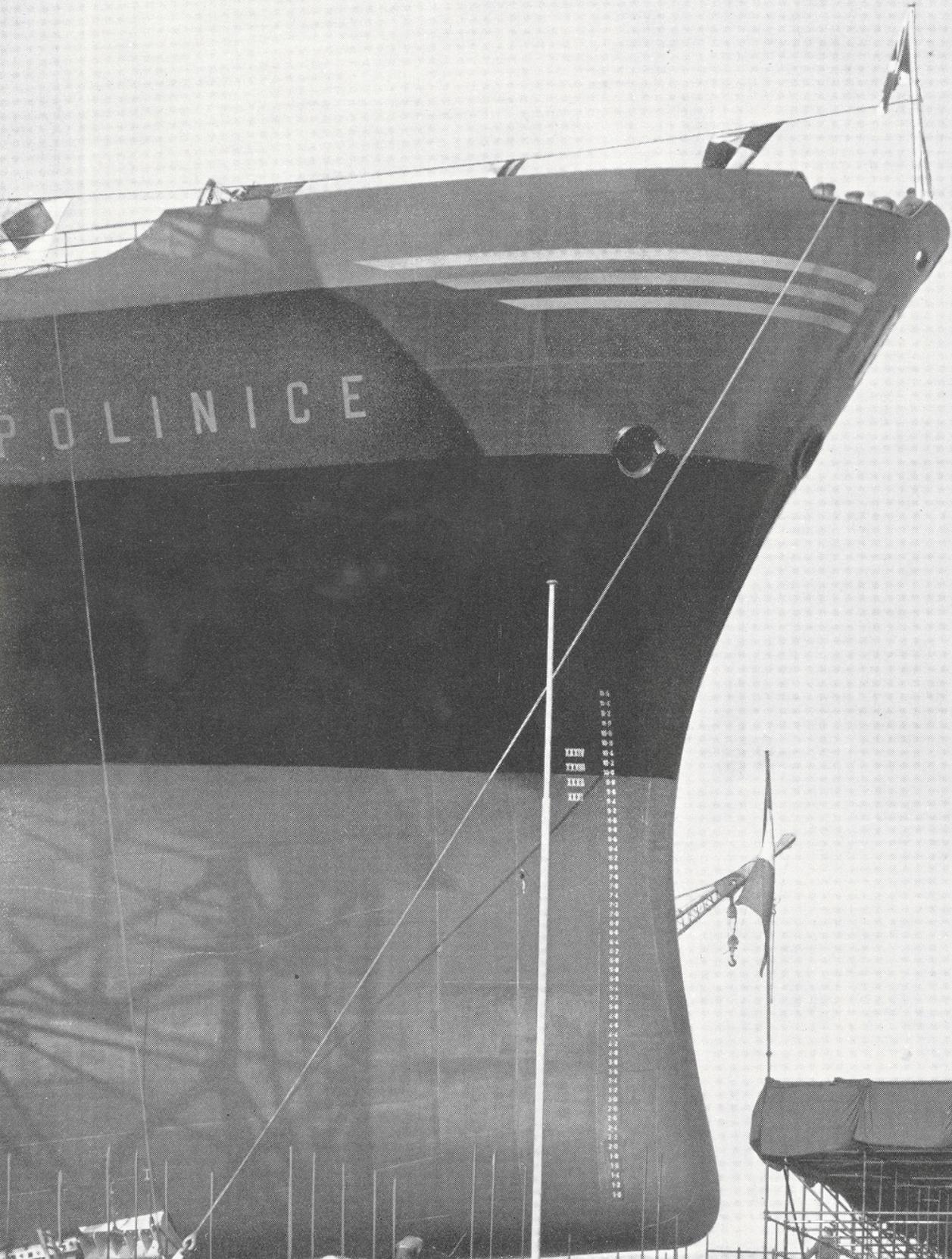
facilita l'avviamento  
protegge il motore  
combatte la corrosione  
fa risparmiare carburante



**X-100**  
MOTOR OIL

**MULTIGRADE**

**l'olio per tutte le temperature**



POLINICE

96  
95  
94  
93  
92  
91  
90  
89  
88  
87  
86  
85  
84  
83  
82  
81  
80  
79  
78  
77  
76  
75  
74  
73  
72  
71  
70  
69  
68  
67  
66  
65  
64  
63  
62  
61  
60  
59  
58  
57  
56  
55  
54  
53  
52  
51  
50  
49  
48  
47  
46  
45  
44  
43  
42  
41  
40  
39  
38  
37  
36  
35  
34  
33  
32  
31  
30  
29  
28  
27  
26  
25  
24  
23  
22  
21  
20  
19  
18  
17  
16  
15  
14  
13  
12  
11  
10

