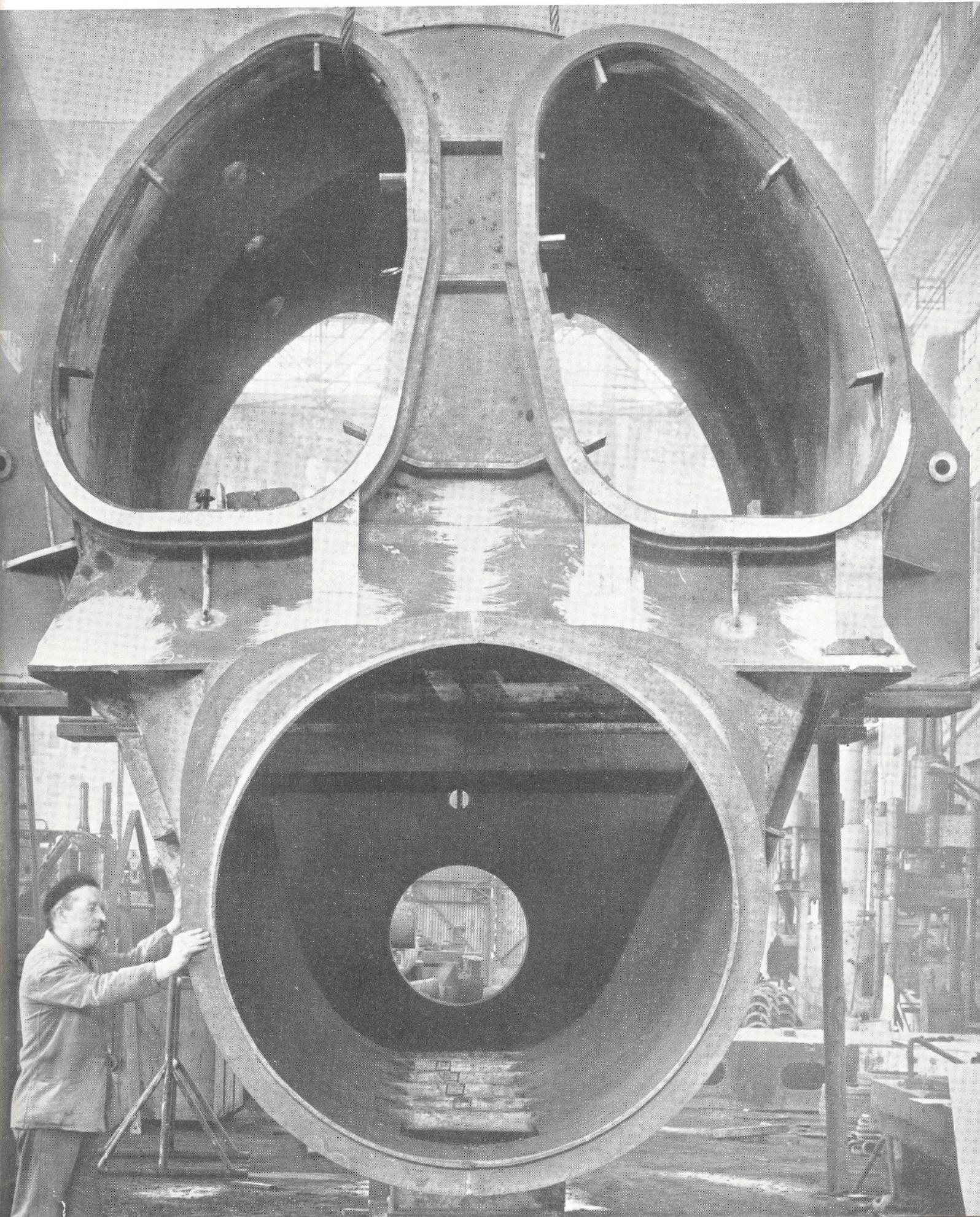


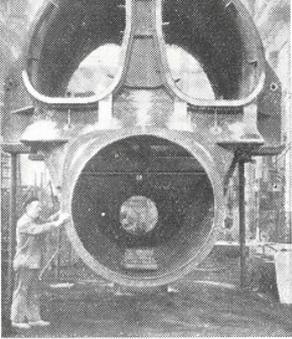
l'ansaldino

quinto - numero 7

QUINDICINALE DEI DIPENDENTI DELL' ANSALDO

genova - 1° maggio 1958





La copertina: condensatore speciale a superficie (mq. 1000) costruito al Meccanico per il collaudo dei gruppi turbogeneratori e delle turbine marine nella nuova sala prove.

L'allestimento della "Mirador" e della "Elios"

Le turbocisterne da 31.500 tonnellate p. l. "Mirador" (costruzione 1522 ed "Elios" (costruzione 1523) sono state varate a distanza di un mese circa: la "Mirador" il 24 novembre e la "Elios" il 22 dicembre 1957.

Il loro primo periodo di lavoro dopo il varo è stato molto tranquillo, un po' sonnolento; venivano iniziati con scarso personale soltanto i lavori più importanti in quanto l'"Agrigentum" prima, la "Federico C" poi, assorbivano tutte le energie e le disponibilità di mano d'opera.

Si può dire che l'allestimento vero e proprio, con forze adeguate, sia iniziato ai primi di marzo, contemporaneamente per ambedue le turbocisterne.

Se si fosse potuto fare assegnamento su un certo sfasamento nelle consegne, gli allestimenti sarebbero stati normali; si sarebbe cercato di completare al più presto la prima cisterna, per poi trasferirci in forza sulla seconda; ma con le consegne

L'ansaldino

QUINDICINALE
DEI DIPENDENTI
DELL' ANSALDO

★

EDITO DALL'ANSALDO S. P. A.

★

Responsabile: Lorenzo Reborà

★

Redazione: Via Fieschi, 10-11
Genova

★

sommario

- 2 L'ALLESTIMENTO DELLA "MIRADOR" E DELLA "ELIOS" di Leonardo Priano
- 3 PROVE A MARE DELL' "IMAM BONDJOL"
- 4 PANORAMA AZIENDALE
- 7 L'ANSALDO A BARI
- 9 PANORAMA DELL' ECONOMIA ITALIANA di Lucio Bozzano
- 10 IL FILTRO di Siendhal
- 12 VITA DI CASA
- 14 CELEBRAZIONE DEL XXV APRILE
- 15 IL RECORD DEL "TASCHKENT" di Emiddio Loscalzo
- 16 ALBUM DI FAMIGLIA
- 17 DOPOLAVORO
- 19 "L'ANSALDINO" RISPONDE

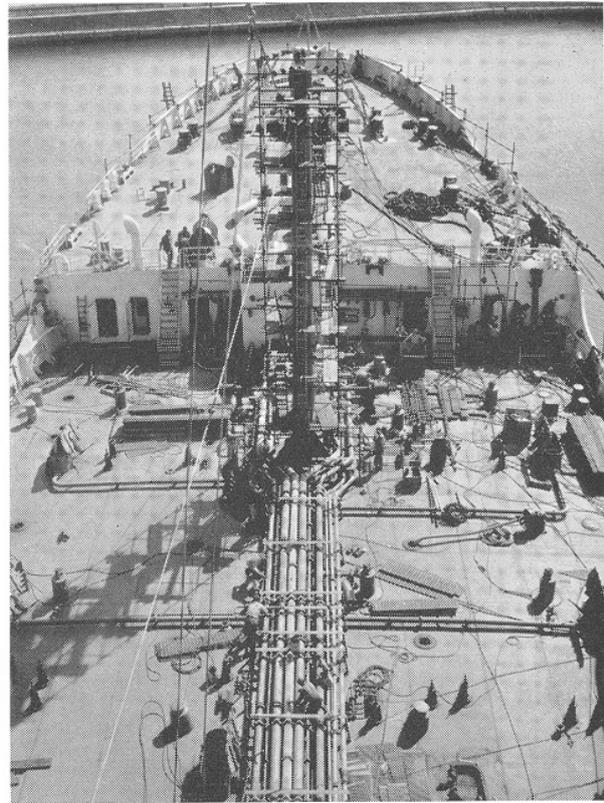
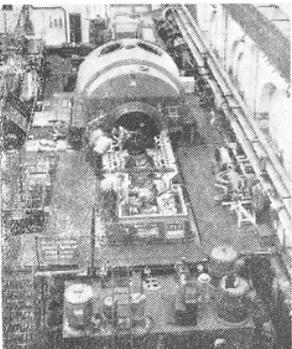
★

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

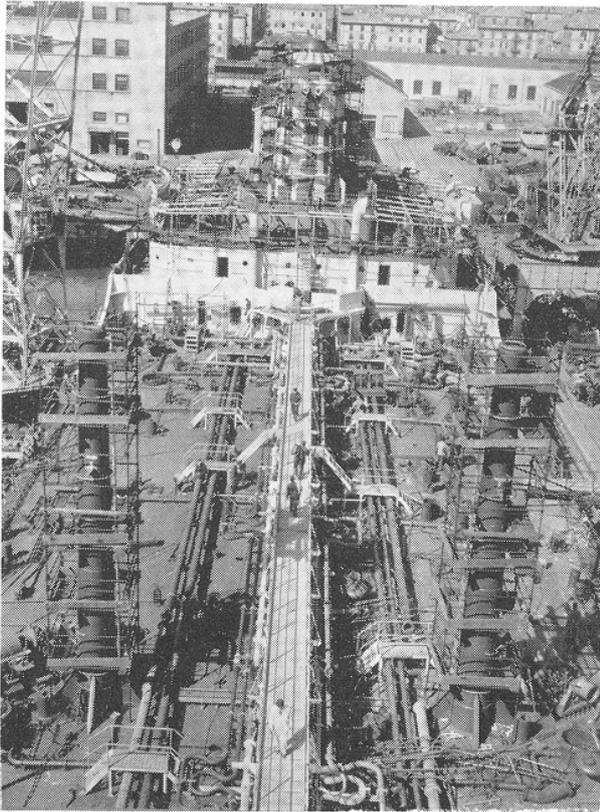
★

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 Lanfranco, 43 ★ Pubblicità SIRA, Piazza delle Vigne, 6 ★ Autorizzazione Tribunale di Genova n. 299, 6-5-1954

La controcopertina: montaggio del gruppo turbogeneratore «C.E.Co.» da 140.000 kW costruito al Meccanico per la centrale termoelettrica di Civitavecchia della «Società Termoelettrica Tirrena».



Veduta parziale della coperta della turbocisterna «Mirador»



Veduta parziale della coperta (sopra) e veduta laterale dello scafo (sotto) della T/c. «Elios» in darsena al Cantiere di Sestri

a distanza di dieci giorni l'una dall'altra, le due navi dovettero iniziare quella che, in termini sportivi, potrebbe essere chiamata una corsa ad inseguimento.

Il personale di tutti i reparti fu diviso in due gruppi; furono formati due equipaggi con capi propri; le officine ebbero disposizioni precise sulle precedenze delle lavorazioni. Ogni giorno, dalle rispettive passerelle, gli uomini controllavano il reciproco avanzamento dei lavori; spingevano dove si poteva spingere, puntando i piedi quando le circostanze li mettevano in condizioni di inferiorità.

Quando si imbarcò l'albero sulla "Mirador", quelli della "Elios" protestarono perché il loro non era ancora stato approntato a terra e vollero la loro momentanea rivincita sistemando l'armatura per le tendette prima che questo lavoro fosse iniziato sulla "Mirador".

Gli ingegneri ed i capi officina dovettero stare bene attenti per non essere incolpati di parzialità; con la medesima sollecitudine si dovevano soddisfare

le esigenze di ambedue le navi e con la medesima premura si dovevano inviare i materiali sottobordo.

Ci sono stati però anche episodi di cavalleria; gruisti e squadre d'imbarco si sono spostati da una banchina all'altra per improvvise necessità, materiali già costruiti per una nave sono stati sistemati sull'altra, per tamponare qualche situazione difficile.

La gara è ora nella fase finale, sul rettilineo d'arrivo; la "Mirador" sta per tagliare il traguardo perfettamente in orario con il ruolino di marcia; la "Elios" la insegue a ruota e tutto lascia supporre che sarà in grado di non farsi battere proprio all'arrivo.

Il risultato della corsa, sportivamente parlando, sarebbe allora nullo; la gara non avrebbe dato nè vincitori, nè vinti; ma anche questo era prevedibile in quanto da tempo le maestranze del Cantiere di Sestri hanno dimostrato di saper mantenere esattamente le medie loro stabilite dai ruolini di marcia.

Leonardo Priano



Le prove a mare dell' "Imam Bondjol"

Trovo sul taccuino degli appunti: « Sono le 9,45. Siamo appena passati davanti al Cantiere di Sestri; la velocità supera certamente i 30 nodi; la giornata è stupenda (finalmente!); poco fa abbiamo doppiato la « Silverstone », in prova come noi; una gran bella linea; alle mie spalle Bonelli gioca d'equilibrio per inquadrate la scia, questo binario liquido interminabile, il « velo della sposa », come lo chiamano qui. Poche volte mi è capitato di trovare un'atmosfera tanto cordiale e serena sulle navi in prova. Sarà la giornata, sarà questa nave... ».

E così via. Note scritte quasi a caso, dopo tre ore e mezza di corsa veloce, il 24 aprile, sul caccia leggero « Imam Bondjol » in prova.

« Questa, per qualsiasi nave, è certamente la prova più interessante » ci aveva detto l'ingegnere Rehder, il tecnico tedesco della commissione indonesiana, quando, alle sei, lasciavamo il porto di Livorno diretti verso Genova.

Il primo collaudo fu quello degli stabilizzatori; dopo l'applicazione sulle unità venezuelane e quella sulle unità mercantili, gli stabilizzatori sono ormai di frequente applicazione sulle nuove unità, e i risultati sono stati più che soddisfacenti. Quindi sono state effettuate le sei ore di navigazione ad alta velocità (quattro a tutta forza e due ad extra potenza), poi quelle di manovrabilità, quelle di « stop », ancora quelle di stabilizzazione (a velocità ridotta), di retromarcia, e — infine — le prove degli « strappi » e di evoluzione. Alle 19, dopo tredici ore di navigazione, si rientrava in porto.

Prima di riportare una intervista concessa dall'ing. Mauceri, dobbiamo subito ripetere ciò che, poco più su, avevamo appena accennato; cioè che la generale soddisfazione per l'esito veramente brillante delle prove era nell'aria, nei volti sorridenti, soprattutto dei maggiori responsabili: del col. Tauran, che sostituiva Martadinata momentaneamente assente, del maggiore Sumengkar comandante in seconda dell'« Imam », dell'ing. Rehder, del Direttore del Cantiere ing. Mauceri, dei comandanti Simonetti e Beretta, dell'ing. Chiappini in macchina, del capitano Casali, del nostromo Angelo Schiano, e di tutti i tecnici presenti a bordo.

L'« Imam Bondjol » fu varato il 5 maggio dell'anno scorso, è stato costruito per conto della Marina Militare Indonesiana ed è la terza unità, delle quattro, che affronta le prove. E' lungo 99 metri e 10, largo 10,80, disloca 1.300 tonnellate (150 in più dei caccia venezuelani) e la sua velocità contrattuale è di 31 nodi e mezzo. L'armamento comprende due impianti binati semiautomatici e sei mitragliere automatiche a tiro rapido, oltre all'armamento antisommergibili. L'« Imam Bondjol », in assetto di crociera, ospiterà in totale 140 uomini.

L'apparato di propulsione su due eliche è costituito da due gruppi turboriduttori a vapore. A proravia del locale macchine sono sistemate le due caldaie,

fra le quali trovano posto i due turboalternatori da 280 kW, sotto i quali sono sistemati i due impianti di stabilizzazione Denby Brown.

In locale separato sono affiancati simmetricamente i due gruppi di turbine: quelle di bassa pressione, il riduttore di giri, la turbina di media pressione verso l'esterno e quella di alta accanto; fra le due corre l'asse port'elica.

La nave è dotata di due centrali elettriche e l'energia viene fornita da tre Diesel alternatori MD. 215 Ansaldo-Maybach: questi possono andare in parallelo tra loro e con i due turboalternatori; la corrente è quella ormai classica (450 V. ai morsetti, 60 Hz. e quella di linea è a 440 V.). Tutte le apparecchiature elettriche, ci chiarisce l'ing. Chiappini, sono previste per il funzionamento anche in climi tropicali (sono, cioè, sovrabbondanti). Tutti gli ausiliari dell'apparato motore sono elettrici, ad eccezione dei turboventilatori e delle turbopompe di alimento; questo sia per la sicurezza del servizio di alimento che per l'ingombro notevole che avrebbero apportato i motori elettrici. Tutti gli altri ausiliari sono azionati elettricamente. La circolazione ai condensatori principali avviene mediante la cosiddetta circolazione naturale (una presa bassa prende acqua e questa, grazie alla velocità della nave, circola nei condensatori principali senza l'aiuto di pompe di circolazione, che però a bordo esistono ed esplicano il loro servizio durante la navigazione a marcia indietro, lo stato di quiete, la fase di preparazione al moto e quella di dopo-moto, nonché quando la velocità è bassissima, cioè è inferiore alle otto miglia orarie.

La sistemazione dell'apparato motore è particolarmente felice dato che lo spazio, grazie ad un accurato modello in legno costruito dal Cantiere di Livorno (scala 1:10), che teneva conto di tutti gli ausiliari e di tutte le tubolature, ha permesso, all'atto pratico, una facile e razionale sistemazione degli impianti. « Insomma — conclude l'ing. Chiappini — ogni elemento dei macchinari è qui al "suo" posto: dove, cioè, deve essere ».

L'ing. Mauceri ci ha dato anzitutto buone notizie sul « Patimura » e sull'« Hasanudin » che il 24 aprile erano a Bombay diretti a Giava, loro sede naturale. Il caccia leggero « Imam » è, quindi, il terzo della serie e brillanti sono i suoi risultati, ottimo il suo comportamento generale, e piena la soddisfazione dei tecnici e dei rappresentanti, che non mancano di esternarla. « A questa prova — ha continuato l'ing. Mauceri — ne seguiranno altre di carattere complementare, fra cui quella degli armamenti; l'unità verrà consegnata entro la prima decade di maggio e, con l'« Untung Surapati », lascerà Livorno nel prossimo giugno. L'unità è di concezione molto moderna e geniale e soddisfa tutte le necessità dei committenti. Notevole caratteristica è che queste navi, nonostante il ridotto dislocamento (1.300 tonnellate), possono ben affrontare la navigazione oceanica ».

Ci ha poi accennato alla sistemazione degli impianti, che abbiamo già rapidamente tratteggiato, e — con evidente soddisfazione — ci ha comunicato il notevole risultato... velocità della giornata: 32 nodi a 25.800 cavalli asse.



Il Direttore del Cantiere di Livorno ing. Ascenzo Mauceri, che ha diretto le prove, a colloquio con uno dei giornalisti a bordo



Sopra: il quadro di manovra in sala macchine. - Sotto: si naviga a tutta forza e il caccia si lascia dietro una ribollente scia

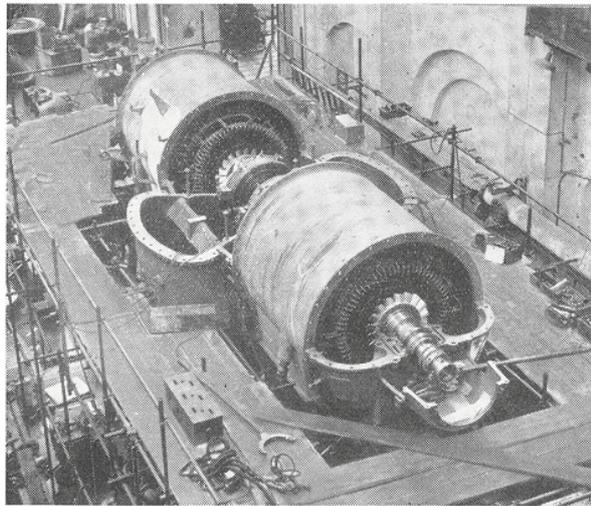


MECCANICO

L'approntamento del gruppo turboalternatore per la centrale termoelettrica dell'«Ilva» a Piombino

Verso la fine del mese di marzo è terminato il montaggio generale del gruppo turboalternatore «Ansaldo-Ljungström» da 12/15.000 kW a condensazione, costruito per la Società «Ilva» e destinato a Piombino.

Il gruppo è composto di: una turbina a condensazione del tipo a reazione, radiale a doppia rotazione, adatta per accoppiamento diretto all'alternatore, costituito da due unità identiche funzionanti come una sola macchina, con una eccitatrice coassiale accoppiata ad uno degli alternatori (le condizioni di esercizio sono: potenza economica ai morsetti a cosfi 0,8, 12.000 kW; potenza massima continua ai morsetti a cosfi 0,8, 15.000 kW; velocità al minuto primo, 3.000 giri; pressione assoluta del vapore alla valvola d'ammissione, 35 Kg/cm.; temperatura vapore alla valvola ammissione, 450° C.; temperatura normale acqua di circolazione, 18° C.); un impianto di regolazione; un impianto di lubrificazione; un condensatore a superficie capace di condensare la quantità

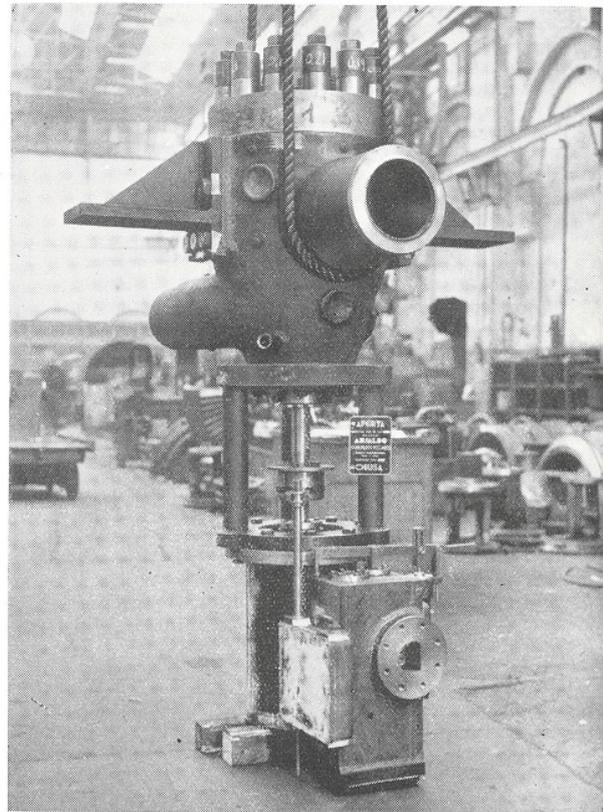


massima di vapore consumato dalla turbina disponendo per la circolazione a doppio flusso di circa 3.000 tonn. di acqua di mare; un gruppo generatore trifase costituito da una coppia di alternatori trifasi identici con rotore cilindrico (caratteristiche: potenza resa ai morsetti in servizio continuo, 18.750 kVA; equivalente per cosfi 0,8, 15.000 kW; frequenza, 50 Hz; tensione, 3.150 V; velocità, 3.000 giri/1').

massima di vapore consumato dalla turbina disponendo per la circolazione a doppio flusso di circa 3.000 tonn. di acqua di mare; un gruppo generatore trifase costituito da una coppia di alternatori trifasi identici con rotore cilindrico (caratteristiche: potenza resa ai morsetti in servizio continuo, 18.750 kVA; equivalente per cosfi 0,8, 15.000 kW; frequenza, 50 Hz; tensione, 3.150 V; velocità, 3.000 giri/1').

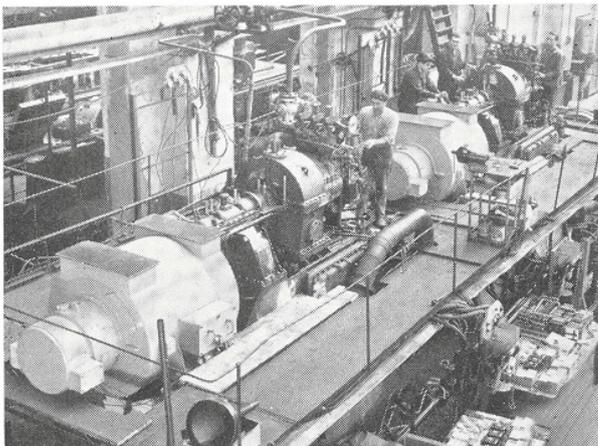
Durante il montaggio del gruppo sono stati eseguiti il centrimento e l'allineamento degli indotti con le casse vapore, il montaggio delle giranti con rispettive casse vapore e alberi turbina per il rilievo dei giochi interni, prove idrauliche su tubolatura vapore e tubazioni olio, ecc.

Finito il montaggio generale della macchina, il cui risultato è stato soddisfacente, si è proceduto allo smontaggio ed al rassettamento di ogni particolare, quindi alla spedizione presso la centrale termoelettrica dell'«Ilva» a Piombino, dove verranno eseguite le prove sotto vapore.



Valvola di emergenza per il turboalternatore da 140.000 kW in costruzione per la centrale termoelettrica di Civitavecchia

Le prove di due gruppi da 550 kW per una turbocisterna da 31.500 tdw

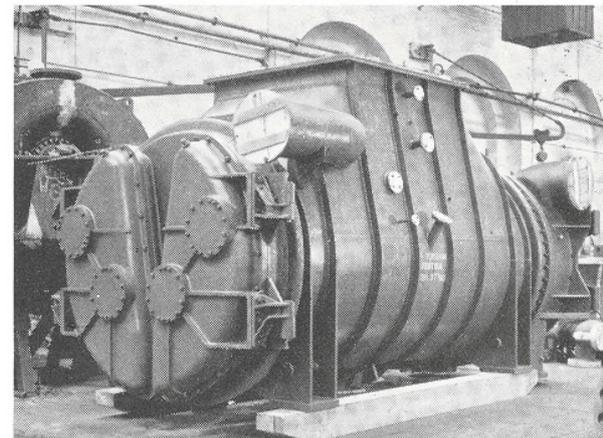


Il 14 aprile, alla presenza dell'Ispettore della Compagnia di navigazione «Nereide» sig. Bressanelli, e dei rappresentanti dei Registri navali «RI-Na» e «American Bureau», hanno avuto luogo nella sala prove turbine le prove al banco dei due gruppi ausiliari della turbocisterna da 31.500 t.d.w. (Costruzione 1534) in costruzione presso il nostro Cantiere di Livorno.

I due gruppi, costituiti da due turboalternatori da 550 kW, sono composti da una tur-

bina Ansaldo tipo 8 (vapore ammissione 40 Ata, 435° C, 8.000 giri/1') e da un generatore «Ansaldo - S. Giorgio» da 690 kVA, cosfi 0,8, Volt 450, Hz 60, 1200 giri/1'.

Le prove, della durata di sei ore circa, hanno compreso prove di parallelo, prove di carico con 10% di sovraccarico, oscillogrammi della tensione e della frequenza, funzionalità dei vari organi di regolazione e di emergenza, ed hanno avuto ottimo esito.



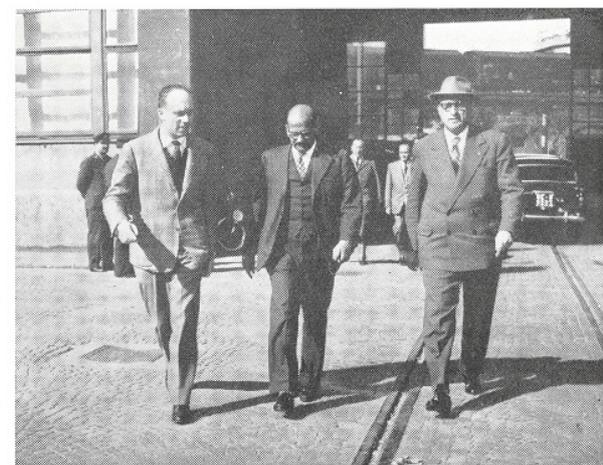
Condensatore per turboalternatore da 7/8000 kW in costruzione per una centrale termoelettrica della «Fertisa» di Lima (Perù)

LA VISITA DELL'AMBASCIATORE INDIANO

Il 18 aprile, l'Ambasciatore indiano a Roma S. E. Khub Chand, ha visitato il Meccanico e il Cantiere di Sestri.

Il Direttore del Meccanico ing. Cominetti ed il Capo Sezione ing. Guazzi hanno illustrato al gradito ospite gli impianti e le lavorazioni: la grande meccanica, la lavorazione degli ingranaggi, delle palette, i bilanciamenti, i montaggi dei motori e delle turbine, e il laboratorio. L'Ambasciatore si è soffermato con interesse ad osservare pure i lavori di ampliamento per la nuova Sala prove turbine.

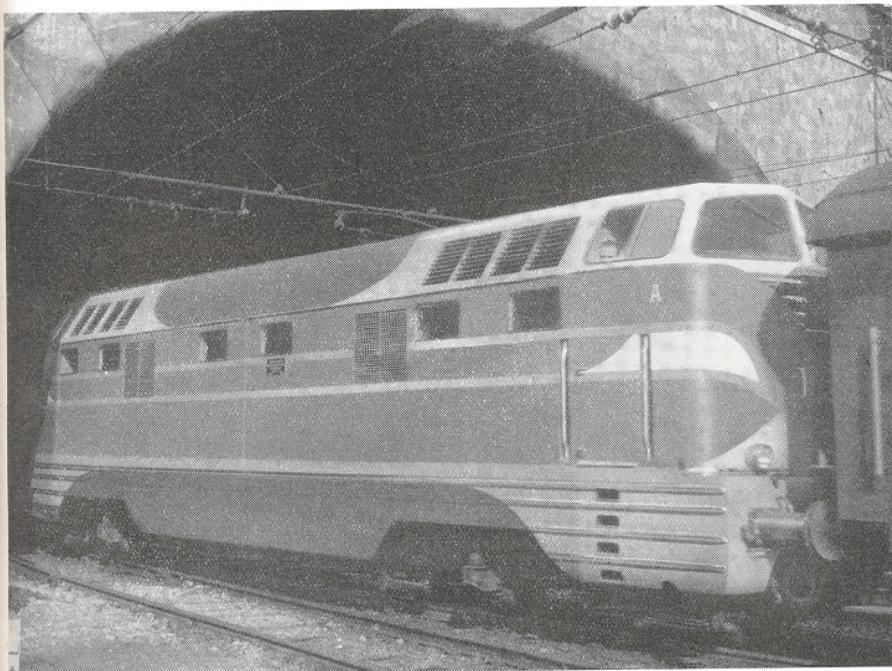
Al Cantiere di Sestri S. E. Chand, accompagnato dall'ingegner Gabetta, ha osservato i piazzali di prefabbricazione la sala dei modelli, e le navi sullo scalo e in allestimento.



C. M. I.

Sulla linea Torino - Milano

OTTIME PROVE DI POTENZA fornite dalla locomotiva ADIM/2-23



Dopo essere stata sottoposta a numerose prove di traino con esiti pienamente favorevoli, il 12 aprile la più potente locomotiva Diesel idraulica esistente in Italia è entrata per la prima volta in esercizio con traino di treno passeggeri.

Si tratta della nuova locomotiva tipo ADIM/2-23 costruita al nostro stabilimento C.M.I., le cui principali caratteristiche sono le seguenti: potenza complessiva dei due motori Diesel Ansaldo - Maybach a 12 cilindri a V a 1.500 giri al P' sovralimentati, HP 2.400; peso in ordine di marcia, tonn. 70; lunghezza fra i respingenti, m. 15,20; velocità facilmente raggiungibile (secondo le possibilità della linea), Km/h 140. La trasmissione di potenza è realizzata a mezzo di giunto idraulico e cambi di velocità comandati idraulicamente.

La macchina, viaggiando col direttissimo n. 2 in partenza da Genova Brignole alle 8,57, si è trasferita al Deposito locomotive di Torino P. N. per iniziare un regolare servizio sulla linea Torino-Milano.

Il viaggio di trasferimento si è svolto regolarmente e soddisfacentemente. La locomotiva è riuscita a trainare da sola il pesante convoglio (circa 850 tonn.) e solo in alcuni tratti ha richiesto l'aiuto della locomotiva trifase ubicata in testa al treno.

Il primo viaggio da Torino è stato effettuato con la nuova

macchina ubicata in testa all'accelerato n. 1227 in partenza da P. N. alle ore 17,37. Il carico rimorchiato rientrava nella prestazione della locomotiva a vapore in doppia, avente all'incirca la stessa potenza della Diesel Ansaldo; ciò nonostante la nostra locomotiva ha trainato tutto il convoglio (compresa la locomotiva a vapore a regolatore chiuso) soddisfacentemente e tenendo l'orario. Ciò ha meravigliato il personale di macchina non abituato a rilevare delle accelerazioni tanto sorprendenti.

La partenza da Novara con un merci (di peso variabile per gli smistamenti nelle stazioni) è stata data alle ore 1,30 del giorno successivo, con un'ora di ritardo sull'orario del treno numero 5310. Questo è stato il primo viaggio in cui la Diesel Ansaldo non ha avuto alcuna locomotiva di riserva. Anche in questo viaggio la Diesel ha trainato egregiamente recuperando sino a 50 minuti tra le stazioni di Novara e Santhià.

Nei giorni successivi la locomotiva ha effettuato i treni merci n. 5309 e 5310 sempre da Torino per Novara e ritorno, di tonnellaggio diverso, fino al giorno 17 aprile, in cui si è avuto il collaudo definitivo della macchina, avendo i funzionari delle FF.SS. preparato un treno di 1140 tonn. per Novara.

Pur con le rotaie bagnate dalla pioggia, la locomotiva ha spuntato diverse volte con faci-

lità sia in piano che su pendenza, a causa di segnali chiusi, ed in corsa ha raggiunto agevolmente la velocità di diagramma relativamente al carico rimorchiato ed alle pendenze. Anche in questo viaggio ed in quello di ritorno la locomotiva ha dato chiara dimostrazione delle sue ottime possibilità di recupero.

Il primo treno passeggeri per Milano è stato il direttissimo delle 15,08 del 18 aprile in partenza da Torino P. N. Viaggio, sotto tutti gli aspetti, felicissimo nel quale la Diesel Ansaldo ha dimostrato di poter realizzare una sensibile riduzione di orari sul percorso. La velocità raggiunta è stata quella consentita dalla linea (120 km/h), e mai si è riscontrata la necessità di spingere al massimo dei giri i motori, essendo il carico a rimorchio al disotto delle possibilità di traino della locomotiva. È stato tenuto perfettamente l'orario e l'ingresso alla stazione di Milano Centrale ha dato ai nostri tecnici una grande soddisfazione che ha compensato i sacrifici di tutti coloro che hanno contribuito alla realizzazione della prima più potente locomotiva Diesel d'Italia.

Il 28 aprile la locomotiva aveva già percorso 4.400 Km., sfrecciando in testa ai pesanti convogli nelle campagne abituate ad essere oscurate da nuvole di fumo nero e denso al passare di ogni treno.

CASSETTA DELLE IDEE

Durante la prima quindicina del mese di aprile sono state esaminate dai comitati della «Cassetta delle idee» 141 proposte, di cui 38 sono state premiate. Ecco il dettaglio:

FONDERIA. Proposte esaminate 19, di cui 9 premiate.

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

CANTIERE DI SESTRI. Proposte esaminate 16, di cui 6 premiate.

MECCANICO. Proposte esaminate 94, di cui 19 premiate.

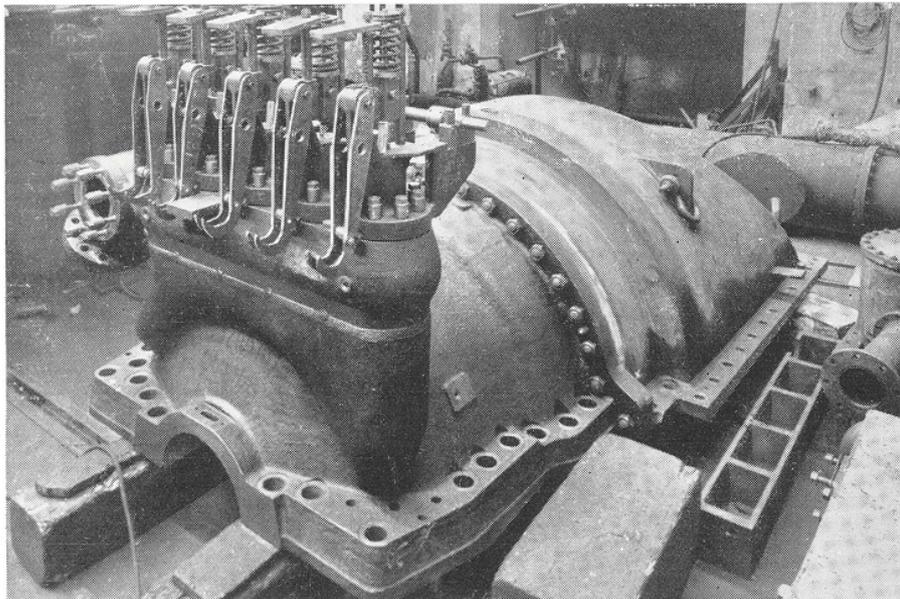
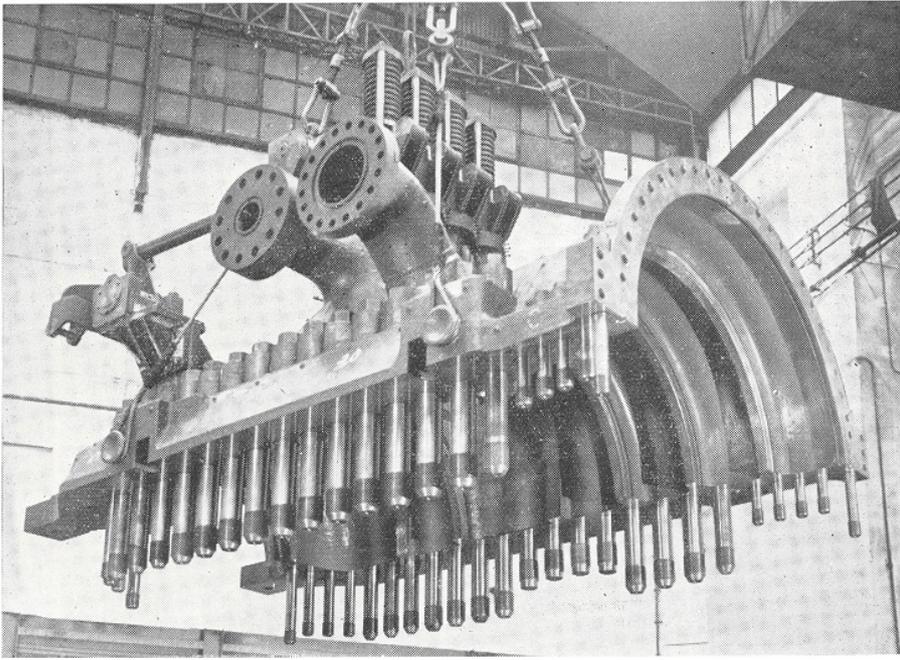
L'ammontare complessivo dei premi è stato di lire 110.500.

MONTAGGIO DI UNA CEMENTERIA

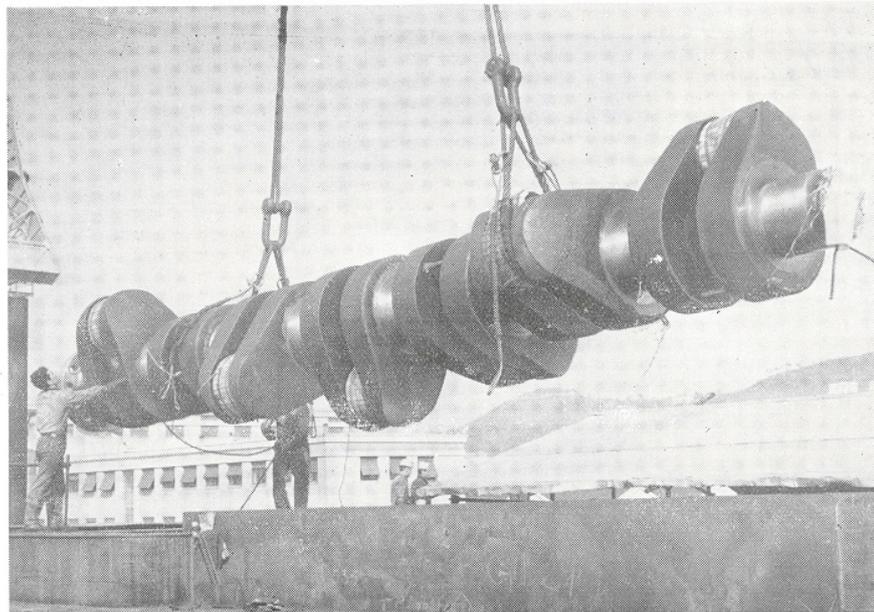


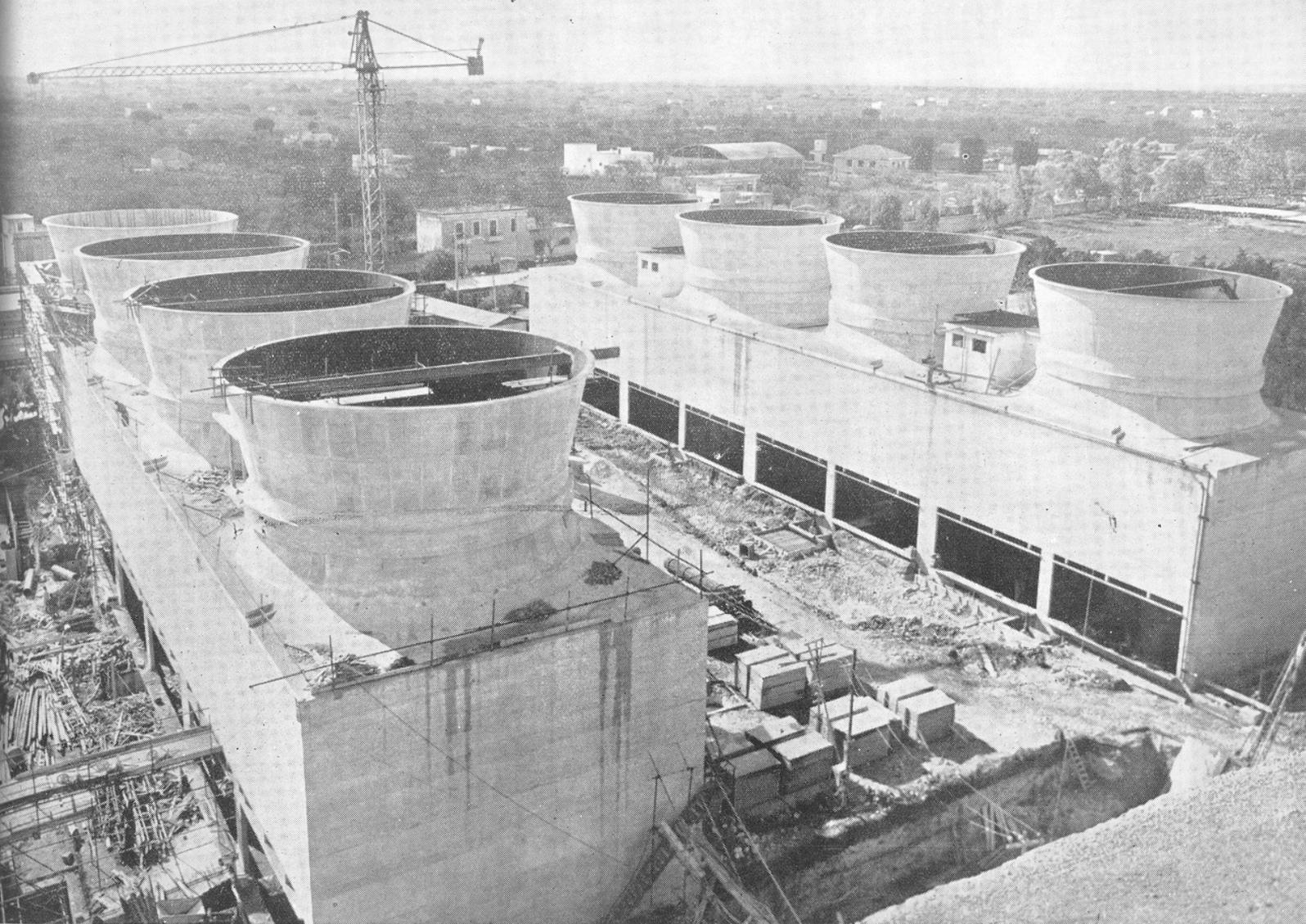
Un recente aspetto dei lavori di montaggio dell'impianto cementifero ordinato dalla «Cementi Victoria» di Trino Vercellese

PANORAMA AZIENDALE



A sinistra, dall'alto in basso: la parte superiore della cassa della turbina di alta pressione durante le operazioni di montaggio del turboalternatore tipo «C.E.Co.» da 140.000 kW, ordinato al Meccanico dalla «Società Termoelettrica Tirrena» per la centrale di Civitavecchia; la parte superiore della cassa della turbina per il turboalternatore da 7/8000 kW in costruzione al Meccanico per la Società «Fertisa» di Lima (Perù); serbatoi in fase di montaggio e saldatura allo stabilimento C.M.I. (sezione di Voltri). - Sopra: altro particolare delle operazioni di montaggio del turboalternatore da 140.000 kW costruito al Meccanico per la centrale di Civitavecchia. - Sotto: imbarco dell'albero a manovelle (lunghezza 12 m.; peso 58 tonn.) destinato al motore della motonave «White River» in allestimento al Cantiere di Sestri





L'Ansaldo a Bari

Tra gli ulivi e i mandorli di Terra di Bari l'Ansaldo sta costruendo una centrale termoelettrica della potenza complessiva di oltre 205.000 kW.

Proprio nei giorni in cui mi trovavo a Bari apparvero nelle librerie di Corso Cavour le prime copie del volume di Saverio Nitti stampato da Laterza: « Scritti sulla questione meridionale ». Si tratta di profondi studi che si aggiungono alla brillante e documentata bibliografia meridionalista che va da Giustino Fortunato a De Viti-De Marco, indagando su un panorama di disavventure storiche, di cataclismi sociali, di depressioni economiche, di fatiche, di miseria, di « calorie pro-capite », di arretratezza tecnologica, di urgenti necessità di interventi, di impianti industriali, di riforme.

Mi è parsa coincidenza non gratuita, questo mio incontro col libro di Nitti, proprio mentre stavo per prendere l'auto-bus e recarmi a visitare la nascente centrale termoelettrica che l'Ansaldo sta costruendo per la « Società Generale Pugliese di Elettricità », poiché anche questo grandioso im-

pianto avrà sicuramente un posto negli studi futuri sulla attuale industrializzazione del Meridione, nel quadro dei lavori e delle riforme intraprese dalla Cassa del Mezzogiorno.

Infatti se fino a ieri l'indice unico della situazione meridionale è stato purtroppo quello del consumo di « calorie per abitante » o della presenza di « maestri per ogni abitante », oggi si comincia a parlare del consumo di « chilowattore per abitante », il che segna i primi importanti passi verso la creazione di una civiltà industriale in una società contadina per secolare tradizione.

La regione pugliese, in particolare, ha visto in questo dopoguerra un incremento nei consumi elettrici, corrispondente al raddoppio nei dieci anni (il che, se da una parte dimostra la notevole entità degli investimenti e la rapidità di costruzione degli impianti, dall'altra sottolinea il bassissimo livello di partenza) e,

nell'ultimo quinquennio i consumi sono passati da 360 milioni di kWh. annui nel 1952 ad oltre 508 milioni nel 1956. Così, il consumo di kWh. per abitante è stato nel 1952 di 134, e nel 1956 di 175.

Ma la richiesta di energia sarà sempre maggiore, quasi queste terre che hanno camminato fino a ieri col passo lento del bue siano ora letteralmente affamate di progresso, a causa soprattutto della continua evoluzione industriale della regione favorita dalla recente legge che proroga al 1965 l'attività della Cassa del Mezzogiorno.

Si pensi dunque che cosa rappresenti, in questo panorama regionale, la nuova centrale termica di Bari, che avrà una potenza complessiva installata di ben 210.000 kW suddivisa in tre sezioni, ciascuna della potenza di 70.000 kW. E' appunto la prima di tali sezioni che è in fase d'ultimazione e che comincerà subito a

« girare », tanta è l'urgenza di immettere energia sul « mercato ». La produzione annua di questa centrale sarà di quasi un miliardo e mezzo di kWh.

Sta sorgendo a pochi chilometri dal centro, sulla strada verso Modugno, in mezzo alla pianura verde punteggiata di contorti ulivi e di poetici mandorli, il « gigante » che fuma (le sue due « pipe » si levano già alte verso il cielo) e che trasformerà nafta e carbone in quella formidabile, moderna, magica energia che è la « forza elettrica ». Energia moderna e magica perchè non si vede, non si sente, non pesa, non sporca e può essere trasportata lontano su un esile filo di rame, e ha tanta forza da illuminare intere città, da far correre i treni, da far « funzionare » officine e macchine di ogni genere. Tra poco muterà anche il paesaggio, in queste Puglie assolate: sulla lunga pianura verde del « tavoliere » che si stende a per-

ditata d'occhio, con poche candide casette sparse qua e là; sui rilievi delle Murge dove si arrampica l'ulivo; sugli ondulati terreni del Salento dove cresce il tabacco e fin laggiù, oltre i valichi, sulla Gravina dove volano i falchi e le cornacchie, arriveranno presto i grandi tralicci delle linee ad alta tensione, quasi gigantesche giraffe d'acciaio, a portare energia e lavoro. Cristo non è più fermo a Eboli, l'incantato sonno del meridione si rompe al ritmo delle macchine, i pastori si muoveranno, i braccianti non saranno più legati colla schiena alla cancellata della piazza, è venuta l'ora, « mettiamoci le ali », come canta il poeta lucano Michele Parrella.

E queste metaforiche ali del progresso portano questa volta il nome « Ansaldo », un nome che ormai è forse più noto di quello di Nino Bixio.

E' l'Ansaldo che si è assunto il compito di costruire la gran-

de centrale termica: un pugno dei suoi uomini è arrivato qui quando non c'era ancora nulla, e in meno di un anno sono stati sistemati nel sottosuolo chilometri di tubi che ora non si vedono più, sono sorti le caldaie e le torri refrigeranti, il grande capannone che ospiterà le macchine e i comandi, la prima macchina si può dire sia pronta a girare, con tutti gli impianti relativi, e già parte degli impianti del secondo e terzo gruppo sono stati sistemati.

Occorre sottolineare che questo gruppo rappresenta uno dei più avanzati esperimenti tecnici perché è a risurriscaldamento e a rapido avviamento; che la Centrale sarà automatizzata al massimo grado, a mezzo di regolazioni a induzione e con trasmettitori a distanza; che si tratta, infine, del più grande cantiere esterno finora installato dall'Ansaldo.

Pensate che cosa tutto ciò ha richiesto: in nove mesi abbiamo ricevuto almeno 300 carri ferroviari di materiale, senza contare gli invii a collette e coi « camions » (o via mare, nel caso dei grandi pezzi); ci siamo avvalsi di mano d'opera locale, specie per i lavori edili, di manovalanza, ecc. con i conseguenti vantaggi di carattere sociale per la zona; abbiamo collaborato strettamente con tecnici stranieri di determinati settori (si tratta di gruppi su licenza americana GECO, come noto) e con ditte consorelle, come l'« Ansaldo San Giorgio » che ha fornito l'alternatore; il tutto ha comportato finora quasi 190.000 ore lavorative.

Facciamo assieme una rapida visita al cantiere, sotto la guida dell'ing. Freno, il giovane capo-cantiere che ha diretto i lavori fin dall'inizio.

La zona agricola dove sorge l'impianto non è, dal punto di vista industriale, del tutto vergine: poco più avanti, infatti, sorge la grande raffineria della STANIC, con le torri argentee e la « candela » fiammeggiante. Ma tutto attorno è il verde della campagna, a per-

data d'occhio: alle spalle, laggiù, il profilo bianco di Bari che lambisce l'azzurro del mare. Ogni tanto passa per la strada uno di quei caratteristici carretti pugliesi, alti, a due ruote trainato da un mulo.

Già da lontano si notano le due ciminiere, alte 60 m., con un collare bianco e rosso: non si tratta di una ragione estetica, ma del fatto che le ciminiere serviranno ad indicare agli aerei il « corridoio di at-

terraggio » per il vicino campo di aviazione.

L'aspetto più nuovo e appariscente è costituito da enormi imbuti levati verso il cielo (ogni imbutito è una « cella »: quattro « celle » costituiscono una « torre »). Si tratta di un modernissimo impianto di refrigerazione dell'acqua. Il raffreddamento dei condensatori principali è effettuato con acqua circolante su circuito chiuso a sua volta raffreddata appunto da queste torri, la cui caratteristica principale è di avere il raffreddamento forzato a mezzo di potenti ventilatori installati all'interno di ogni cella (grandi ventole che sembrano eliche di aereo multipale), dove l'evaporazione dell'acqua è impedita a mezzo di un sistema di reti di legname particolarmente trattato, e la superficie di raffreddamento è grandemente aumentata poiché in ogni cella sono installate ben 5.300 lastre di eternit.

Aspetto imponente ha pure la caldaia, posta all'esterno: si tratta di un vero grattacielo di tubi, alto 35 metri, che servirà il primo gruppo. Accanto sta sorgendo anche la seconda caldaia per il secondo gruppo e più in là la terza per il terzo gruppo. Le caldaie sono fornite dalla « Tosi ». Il sistema delle caldaie all'aperto è innovazione di particolare interesse.

Dietro la caldaia è la grande costruzione centrale, che ospita le macchine, le sale comando, ecc. Al piano superiore la grande sala turbine è imponente, tutta sgombra, lunga 100 metri e larga 25. Vi è

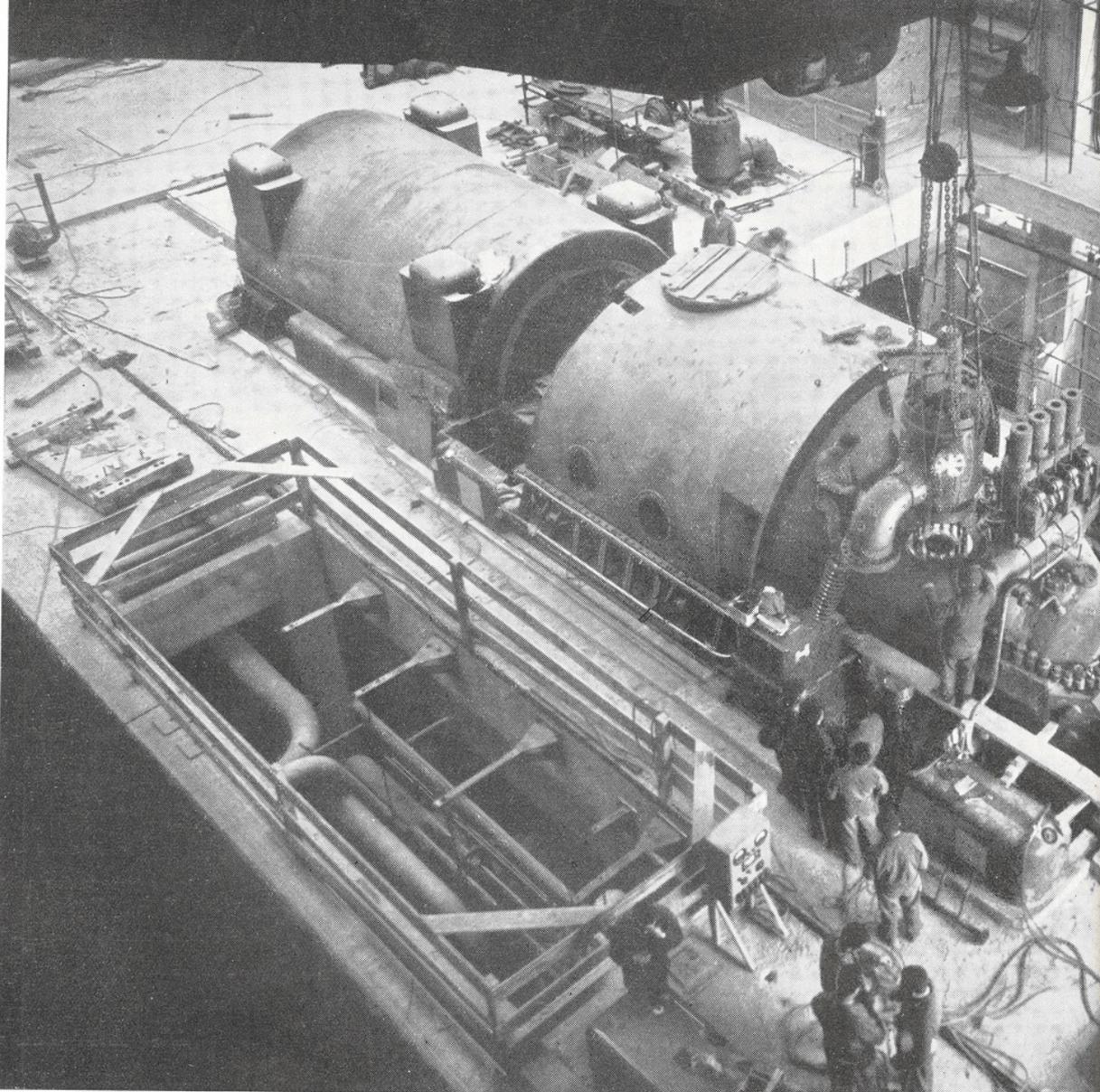
installato un grande carro-ponte costruito dal nostro CMI, con portata al gancio grosso di 150 tonnellate.

Sotto la gru è già sistemato il primo gruppo turbina-alternatore, attorno al quale sono affacciati alcuni operai. Al centro della sala è già pronto il basamento per il 2.o gruppo.

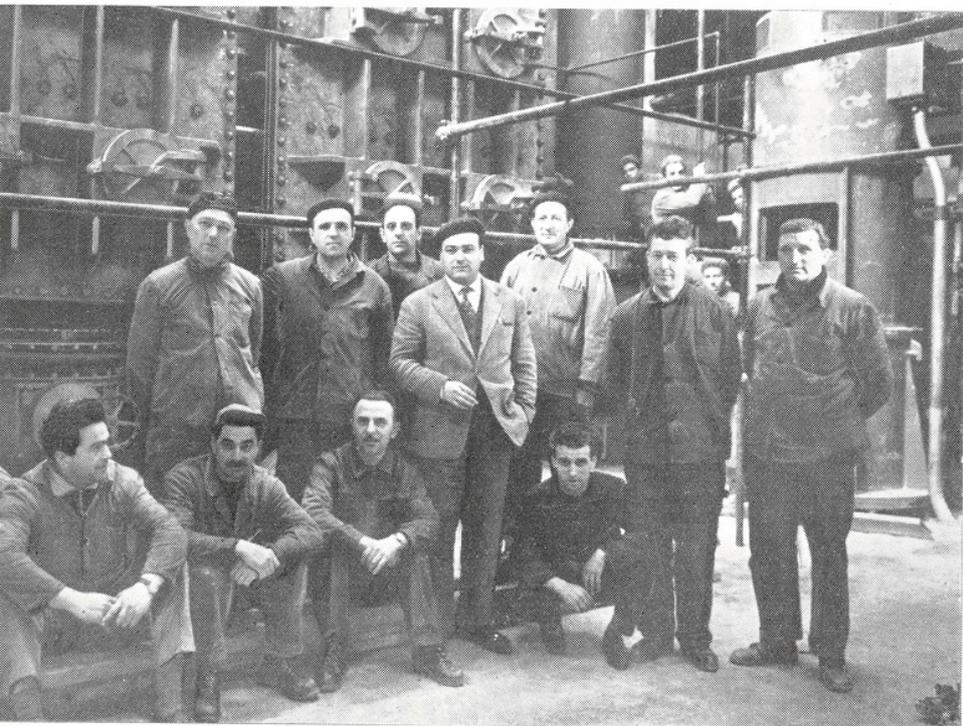
La turbina come detto è del tipo a risurriscaldamento intermedio ed a condensazione con 6 spillamenti di vapore per il surriscaldamento dell'acqua di alimento della caldaia e per la produzione del distillato di supplemento. La potenza massima continua è di 70.000 kW e la velocità è di 3.000 giri al 1'. La pressione del vapore alla valvola di ammissione è di 127 atm., la temperatura di 538°; detto vapore, dopo che ha percorso gli stadi ad alta pressione, torna in caldaia e, nuovamente surriscaldato a 538° C. e con pressione a 28 atm., torna ancora in turbina; la temperatura dell'acqua di circolazione del condensatore è di 22°, la pressione di esercizio al condensatore di 37,5 mm/Hg.

L'alternatore collegato alla turbina è sincrono trifase, autoventilato in atmosfera di idrogeno, con potenza di 93.000 kVA e con fattore potenza di 0,8. Tensione ai morsetti 13,8 kV, frequenza 50 Hz, giri 3.000 al minuto. In testa all'alternatore vi è poi l'eccitatrice principale, l'eccitatrice ausiliaria, un complesso di regolazione dell'eccitazione con relativi reostati.

Si pensi che lo statore da



Nella fotografia grande, sopra: il gruppo turboalternatore. - Sotto: un gruppo di ansaldini del Meccanico, che sono addetti al montaggio (in piedi, da sinistra: Riva, Villani, Sangermano, ing. Freno, Villa, Casareto, Carlini; seduti: Citernesi, Dacomo, Priarone, Gargiulo)



PANORAMA DELL'ECONOMIA ITALIANA

Il Piemonte e la Val d'Aosta

Diamo inizio, col presente articolo, ad una rassegna necessariamente sintetica dell'economia delle diverse regioni italiane. Sarà nostra cura mettere in evidenza la struttura economica fondamentale, la « base » economica delle diverse regioni e quindi la « morfologia » sociale più o meno permanente, trascurando invece volutamente gli aspetti più contingenti o eccezionali. Per la nostra opera ci avvarremo delle statistiche ufficiali disponibili, delle pubblicazioni di enti, degli scritti di studiosi e, in particolare, dei numerosi elementi contenuti nel libro del prof. Ferdinando Milone, Ordinario di Geografia Economica nell'Università di Roma, « L'Italia nella economia delle sue regioni » edito da Einaudi.

Il Piemonte è in sostanza costituito dall'alto e medio bacino del Po, e delimitata dalla corona delle Alpi, dove i monti altissimi si levano a brevissima distanza dalla piana alta, in gran parte fasciata da terreni morenici solo alti al bosco. L'assenza di una vera fascia calcarea interna priva il Piemonte, in gran parte, della tipica economia pre-alpina. L'orientamento delle valli, che si allungano nel senso della longitudine, ne riduce la piovosità, presto inaridendone i pascoli. Le città sono assai prossime allo sbocco delle valli, e sono quindi sempre stati buoni centri di transito. La densità della popolazione non è alta, in Piemonte, mentre è bassissima in Valle d'Aosta, come noto eretta in questo dopoguerra a regione autonoma. Ciò è dimostrato dalla seguente tabella:

	Superf. Km.²	Popolazione residente	Densità
PIEMONTE	25.399	3.684.354	145
VALLE D'AOSTA	3.262	98.069	32
LIGURIA	5.411	1.631.171	301
LOMBARDIA	23.804	6.879.348	289
TRENTINO - ALTO ADIGE	13.613	745.538	55
EMILIA-ROMAGNA	22.126	3.623.747	164
TOSCANA	22.990	3.246.798	141

Il Piemonte ha un dodicesimo della superficie d'Italia e un tredicesimo della sua popolazione. Il geografo Marinelli diceva montuosi quasi i tre quarti del Piemonte: il catasto, in realtà, ne attribuisce una metà alla montagna vera e propria, e un buon quarto (28%) alla collina. La collina sarebbe rappresentata dai rilievi coi quali le Alpi scendono in pianura. Ma tali rilievi prealpini sono, per la natura cristallina e l'esagerata permeabilità delle rocce, spesso poveri e tristi e animati dalla forza delle acque, per cui vi sono sorti spesso impianti idroelettrici e industriali. Le propaggini con le quali l'Appennino si spinge in pianura sono invece generalmente opime di campi e viti; le Langhe, più elevate, il Monferrato meno elevato e poi di nuovo un po' più alte le colline del Po. Tra le Alpi, il Monferrato e le colline del Po si sviluppa finalmente, piegando verso oriente, la fertile pianura.

L'alta montagna è elevata ed aspra è poverissima. Poco meno di due terzi della sua area è sterile o quasi, lasciata all'incoltato o ai pascoli permanenti. Nell'alta montagna alpina, che vive quasi soltanto del bosco e dell'allevamento, incontriamo appena, in media, due dozzine di bovini per Km. q. di superficie produttiva nella zona che va dal Gran Paradiso al Monte Rosa, nell'Ossolano e nelle riviere dei laghi d'Orta e Maggiore; solo poco più di una dozzina di capi nella zona dal Monte Rosa al Passo di S. Giacomo dal Gran Paradiso al Colle di Tenda. Il bosco non è in Piemonte nemmeno un venticinquesimo del valore della sua produzione terriera: eppure il Piemonte contribuisce con un decimo circa alla produzione boschiva di tutta Italia, tanto essa è modesta! I boschi ultrasecolari del Piemonte sono belli ma costituiti in gran parte di piante vuote e cadenti che danno poco legname e scarso profitto economico, date le difficoltà di trasporto in zone particolarmente impervie. Il montanaro ha a propria disposizione pochi chili di frumento e due quintali di patate all'anno, e deve comprare fuori tutto il grano e la polenta. Questo spiega la continua e incessante emigrazione da al Piemonte industriale, e l'abbandono di interi paesi di montagna da parte specialmente dei giovani. In poco più di mezzo secolo la popolazione presente si è ridotta di oltre un quarto nell'alta montagna alpina dal Colle di Tenda al Gran Paradiso e di oltre un decimo in quella dal Monte Rosa al Passo di S. Giacomo.

« La mezza montagna e la collina ». Allontanandosi dalle imponenti cime delle Alpi e scendendo verso il basso il paesaggio si addolcisce: ringiovaniscono i boschi, scema la superficie di roccia nuda, acquistano maggiore estensione i prati rispetto ai pascoli, si distendono i coltivi. In alta montagna l'incoltato produttivo, che non produce quasi più, invece è di un decimo e anche meno. Nell'alta montagna i coltivi erano appena un ventesimo dell'area produttiva, qui sono un quinto almeno, ma in alcuni casi assai di più, come nel Canavese. Il bosco dà parecchio legname buono sia da lavoro che da fuoco. Nei rilievi verso Cuneo sono diffusi i famosi castagneti da frutto.

Assai sviluppato è l'allevamento: nella Val Sesia, nel Biellese, nel Vercellese, nell'Alto Novarese, nel Canavese e nella Serra d'Ivrea si trovano almeno una cinquantina di bestie grosse per Km. q. di superficie produttiva, cioè il doppio e anche il triplo di quelle incontrate in alta montagna. I cereali, con prevalenza di granturco e grano, occupano un terzo e più dei campi; la disponibilità di frumento per abitante si avvicina o supera il quintale, a cui si aggiungono il granturco e le patate. Il numero di agricoltori per unità di superficie si triplica rispetto all'alta montagna. Tuttavia anche qui gli abitanti tendono ad abbandonare i territori ad economia silvo-pastorale o anche, in misura minore, quelli agricoli per quelli fortemente industrializzati. Continua insomma, anche da parte del contadino, specie giovane, la corsa alla fabbrica.

Diversa, infine, è la fisionomia agricola della regione più propriamente collinare: le colline del Po o di Torino, le Langhe, il Monferrato e l'estremo lembo appenninico declinante verso la piana di Tortona e Voghera. Il bosco ceduo vi ha ancora la sua parte: circa un quarto della superficie produttiva nelle Langhe, circa un sesto nel Monferrato e nelle colline del Po. Ma dai sette agli otto decimi della superficie produttiva sono a coltura vera e propria, una bella e ricca coltura con predominio della vite. Le colline torinesi e i colli monferratesi da Asti a Torino danno, tra l'altro, la « freisa », il « neblolo » e i vini da vermut, di larghissima esportazione. Nell'astigiana, oltre alla classica barbera, si produce il grignolino e



il moscato, noto in commercio come Asti Spumante. Nei colli delle Langhe a destra del Tanaro, il pregiato barolo. La viticoltura supera o eguaglia le colture cerealicole per superficie coperta, le oltrepassa di certo per importanza, anche per l'entità dell'industria enologica che ne deriva. Dopo i cereali la vite costituisce, in valore lordo, il maggior cespite dell'agricoltura piemontese. Nel 1884 avrebbe dato, secondo le incerte statistiche del tempo, circa 3 milioni 500.000 ettolitri di vino. Nel 1956 ha dato 7 milioni 181.700 ettolitri.

E veniamo alle colture cerealicole, in cui il frumento predomina sul granturco. La popolazione dispone, nelle colline del Po, del Monferrato e delle Langhe, di circa 2 quintali di grano e 6 o 7 quintali di uva per abitante; nelle colline torinesi e vogheresi la disponibilità sale a 3 quintali di grano e 15 di uva.

La « pianura » infine si svolge ai piedi dei colli e da essi, dall'Appennino e dalle Alpi, degrada verso il Po. Una pianura pingue, sia per la natura dei terreni e la presenza delle acque, sia per i capitali ed il lavoro umano ivi impiegati per secoli. Nella zona tra l'Appennino, le Alpi e la Dora Baltea, cioè nelle pianure di Cuneo, Pinerolo e Torino, il frumento prevale appena sul granturco, la segale e l'avena presi assieme, e vi sono pure frequenti il grano e la vite. I prati permanenti occupano un buon quarto della superficie agraria e forestale, perché l'allevamento vi assume importanza maggiore che in ogni altra parte del Piemonte: 80 bovini e da 15 a 30 suini per ogni km. q. di area produttiva.

Tra Dora Baltea e Ticino signoreggia il riso, la cui coltura è valsa a redimere questi terreni dai boschi e dalla palude, con una delle più importanti trasformazioni operate dal lavoro umano. Il Piemonte produce da solo il 51,8% del riso prodotto in Italia.

I dati di produzione del Bollettino Mensile di Statistica ci danno, per il 1956:

	Frumento q.li	Granturco q.li	Segala q.li	Avena q.li	Riso q.li
Piemonte	8.737.700	4.969.000	356.600	272.000	3.582.200
Valle d'Aosta	7.700	10.700	30.800	1.910	—

L'allevamento costituisce poi una delle maggiori ricchezze del Piemonte — e senz'altro la maggiore per la Valle d'Aosta — con una densità di una cinquantina di capi grossi per km. q. di territorio (superata solo in Lombardia, Emilia, Veneto e Marche) e quasi 36 capi grossi per ogni 100 abitanti, cioè più di un terzo per individuo. « La Valle d'Aosta » che pur abbiamo, come s'è visto, già considerata in più occasioni assieme al Piemonte, merita ora un cenno più particolare, non solo per la completa autonomia regionale ma anche perché essa è un esempio tipico dell'economia agricola dell'alta montagna piemontese. La Valle, che costituisce il bacino montano della Dora Baltea che si addentra nel cuore delle Alpi, è chiusa tra altissimi rilievi, i più alti d'Europa. La regione ha una densità di 32 abitanti per km. q., senz'altro la più bassa di tutta Italia. Il terreno è il più improduttivo che si possa immaginare, e l'area produttiva è quasi tutta lasciata alla vegetazione spontanea, per quasi due terzi prati e pascoli, per un terzo boschi e castagneti. Quella del bestiame è in realtà la sola ricchezza del montanaro valdostano, e dà una grande produzione di latte, dal quale si ricava la famosa « fontina ». Secondo alcune statistiche, il valore totale delle colture è del 14% circa, quello dell'allevamento dell'86%.

Torniamo ad esaminare il Piemonte nel suo complesso: è certo che, fra tutti gli altri fattori naturali, quello che concorre maggiormente alla elevata produttività del suolo piemontese è la distribuzione della proprietà, estremamente frazionata, e la forma della conduzione, dove fortemente prevale la conduzione diretta.

Dal censimento del 1930 si poteva dedurre infatti che i nove decimi delle aziende agricole del Piemonte e della Valle d'Aosta erano condotti dai proprietari o in forma mista di contratto.

L'industria tessile. Ovviamente l'industria ha un ruolo preminente nell'economia del Piemonte di questo

secolo. Cominceremo con quella tessile che nacque, com'è noto, nel Biellese e qui vi ha ancora il proprio epicentro. Già durante la prima guerra mondiale gli impianti industriali di tale zona ebbero interesse preminente nella fornitura del panno (oltre 71 milioni di metri di panno grigioverde fornito dal solo Biellese, contro 7,7 milioni forniti dalla Lombardia, 9,5 dal Veneto, 2,5 dalla Toscana e dal Mezzogiorno).

L'industria laniera biellese si è diramata anche nelle Valli del Cervo e dell'Elvo, nelle quali si è sviluppata pure l'industria cotoniera, e in quelle dello Stroma e del Serrera, dove è rimasta pressoché esclusiva. L'industria laniera non presenta neppure oggi una grande concentrazione: un paio di esercizi soltanto di poco meno di 1.000 operai, per la pettinatura, mentre gli altri impianti sono intorno ai 300 operai. Solo per la tessitura qualche officio più importante superava o si approssimava ai 1.000 operai, prima dell'ultima guerra. Dal 1940 al 1950 l'industria laniera piemontese concentrava oltre due terzi delle macchine pettinatrici (88%) e poco meno di due terzi dei fusi di pettinato (81%); poco meno di metà (44%) dei fusi di cardato e dei telai dell'industria laniera di tutta la penisola. Concentrazione maggiore, invece, s'incontra nell'industria cotoniera, avanzata prepotentemente nell'ultimo cinquantennio e soprattutto negli ultimi decenni.

Nel 1937-40 tredici esercizi di filatura si distribuivano 10.000 operai e 21 se ne dividevano altri 8.000; una tessitura oltrepassava i 1.500 addetti, una decina ne contavano 8.000. Trattori di seta, filatori, cardatori e tessitori di lana e di cotone rappresentano oggi quasi un quarto della massa operaia piemontese, cioè costituiscono la massa più numerosa dopo quella delle industrie meccaniche, come dimostra la seguente tabella:

Industrie	N. di operai (in migliaia)	Rapporto con la regione (%)	Rapporto con l'Italia (%)
Alimentari	26,5	5,4	7,7
Tessili	112,1	22,6	18,0
Vestibario, abbigliamento, arredamento, ecc.	41,2	8,3	10,2
Legno	27,3	5,5	9,6
Mechaniche	193,7	39,1	23,0
Altre	94,4	19,1	10,7
Totali	495,2	100,-	14,6

L'industria meccanica e dell'automobile. Le valli piemontesi sono naturalmente ricche di energia idrica, per i molti corsi d'acqua ed i rapidi salti, sicché il Piemonte fu tra i pionieri dell'industria idroelettrica in Italia, che a sua volta consentì il sorgere di imponenti stabilimenti metallurgici, specie in Val di Susa e in Val d'Aosta. In Val d'Aosta, come noto, fu proprio l'Ansaldo che sotto l'impulso intraprese lo sfruttamento in grande stile del bacino minerario di Cogne. L'intera regione venne così ad assumere notevole importanza nella siderurgia e metallurgia del nostro Paese, al quale forniva prima del '40 più di un quinto del ferro e circa un sesto dell'acciaio prodotto in tutta la penisola. Allora un quinto degli operai addetti all'industria siderurgica e metallurgica italiana lavorava nelle officine piemontesi. Ma ad un livello ben maggiore assunsero in Piemonte l'industria meccanica, e quella automobilistica in particolare. I 190.000 addetti all'industria meccanica piemontese (dicembre 1951) rappresentavano il 23% degli addetti di tutta Italia. L'industria automobilistica è nata a Torino, come noto, e a Torino ha prosperato attraverso una lunga tradizione che ha nome Fiat, Italia, Spa. Durante la prima guerra mondiale l'industria automobilistica torinese ha fornito ingenti quantità di mezzi di trasporto per l'esercito, con una produzione che raggiunse nel 1917 i 175 veicoli al giorno. Oggi la sola Fiat ha in Torino stabilimenti per un'area di 7 milioni 500.000 mq. e dà lavoro a 70.000 dipendenti. Il valore della produzione, rilevato come fatturazione globale, ha toccato nel 1953 i 240 miliardi. Oggi Torino produce il 90% delle automobili italiane.

Alla fine del '51 l'industria meccanica contava 190.000 unità, costituendo così il secondo raggruppamento in Italia (il primo è quello lombardo). Intorno alle industrie maggiori — tra cui segnaliamo pure la « Olivetti » di Ivrea, che produce le celebri macchine da scrivere, macchine calcolatrici e macchine utensili dando lavoro a circa 7.000 dipendenti — si sono create ovviamente centinaia di industrie medie e piccole, che lavorano per esse. Né tutte sono concentrate a Torino, ma si trovano anche all'imbraccio della Val Chisone, sul largo fondo della Val di Susa, lungo la sponda sinistra della Stura di Lanzo, all'imbraccio delle vallate canavesane, nell'alto novarese e nell'ossolano.

Le masse operaie più numerose dopo quelle meccaniche e tessili si hanno, come abbiamo visto, nelle industrie alimentari, in quelle del vestibario (perché Torino è la capitale italiana della moda) e dell'arredamento. Poi, ancora, nelle industrie chimiche, nella lavorazione del legno, nelle cartiere, nelle industrie poligrafiche ed editoriali. Tutto sommato il rapporto degli addetti alle industrie in Piemonte è esattamente il doppio (15%) del rapporto che la regione ha con la penisola per numero di abitanti (7,5%). Un altro indice dell'alta industrializzazione della regione sta nella forte proporzione di energia elettrica prodotta e consumata: nel 1956 vi erano in Piemonte 632 centrali idroelettriche (di gran lunga il maggior numero di tutte le altre regioni) con una potenza installata di 1.601.200 kW e con una produzione di 4.731 milioni di kWh, e 109 centrali termoelettriche, con una potenza installata di 312.500 kW, e una produzione di 777 milioni di kWh. Le maggiori centrali derivano l'energia dal Toce, dall'Orco, dalla Dora Baltea, dal Dèvero e dalla Dora Riparia.

Sotto l'aspetto industriale, dunque, il Piemonte deve essere considerato come la seconda regione d'Italia, dopo la Lombardia.

A ciò si aggiunga un fiorente commercio, che vede addette in Piemonte oltre 120.000 unità, e l'industria dei trasporti, con 27.200 addetti. I dati rilevati dalla « sintesi economica » del 1953, riferentesi alla seconda dichiarazione dei redditi, hanno visto infatti il Piemonte al secondo posto, dopo la Lombardia, con un ammontare complessivo di redditi di 58.130 milioni di lire, pari al 13,5% e largamente al di sopra della Liguria con 34.243 milioni, pari all'8% e dell'Emilia-Romagna con 28.673 milioni, pari al 6,6%, per non parlare del meridione (Lucania 860 milioni di lire, pari allo 0,2%).

Lucio Bozzano

Henry Beyle — universalmente noto sotto il pseudonimo di **Stendhal** — nacque a Grenoble nel 1783 e morì a Parigi nel 1842. Venne in Italia per la prima volta a diciassette anni — agli inizi della sua carriera militare — e se ne innamorò. Fu un amore tenace, che lasciò un segno profondo in tutta la sua opera di scrittore. Risiedette a Milano dal 1814 al 1821. Espulso dalla polizia austriaca, dovette rientrare a Parigi; ma nel 1830, dedicatosi nel frattempo alla diplomazia, fu nominato console di Francia dapprima a Trieste e poi a Civitavecchia. Sulla sua tomba volle il seguente epitaffio: « Henry Beyle, milanese ».



La sua fama è affidata soprattutto a due grandi romanzi: « Le Rouge et le Noir » (1831) e « La Chartreuse de Parme » (1839). La sua singolare visione del mondo e della vita umana e il suo personalissimo stile lo distaccano nettamente da tutti i modelli e le « scuole » letterarie imperanti nel suo tempo. I vecchi manuali di letteratura dicono che Stendhal « scrive male »; in realtà il suo stile è secco, nervoso, disadorno; egli trascura ogni effetto esteriore, aborre la retorica, la sua sola preoccupazione è di annotare fatti e idee col minor numero di parole possibile e con la massima precisione. In questo è il più moderno dei grandi scrittori dell'Ottocento.

Stendhal non è soltanto psicologo, è un autentico « sezionatore » di anime. L'analisi psicologica, condotta sempre a fondo, con straordinaria lucidità e con intuito genialissimo, è la vera forza e la ragione profonda

di vita di tutta l'opera sua. Egli analizzava i sentimenti umani con la passione dell'artista e con il rigoroso puntiglio dello scienziato (c'è qualcosa, nella lucida spietatezza della sua indagine, che ricorda il bisturi del chirurgo).

Nessuno, forse, è mai riuscito a penetrare così profondamente e sottilmente i segreti dello spirito, il chiuso mondo delle passioni e delle idee. Di qui la sua indiscussa grandezza e la perenne vitalità dei suoi romanzi e dei suoi personaggi.



In una notte cupa e piovosa dell'estate del 182... un giovane luogotenente del 96° reggimento di guarnigione a Bordeaux se ne veniva via dal caffè in cui aveva allora finito di perdere tutto il suo denaro.

Era povero e perciò malediceva la propria stoltezza. In silenzio percorreva una delle strade più deserte del rione di Lormont, quando ad un tratto udì delle grida, e da una porta apertasi con fracasso scappò fuori una persona che venne a cadere ai suoi piedi.

Era tale l'oscurità che non si poteva capire ciò che stava succedendo, se non dal baccano.

Gli inseguitori, chiunque sifossero, si fermarono sulla porta, perchè certamente avevano udito il passo del giovane ufficiale.

Questi stette un momento ad ascoltare; gli uomini parlavano sottovoce, ma non si avvicinavano. Benchè questa scena gli ispirasse disgusto, Liéven credette doveroso rialzare la persona caduta; si accorse che essa era in camicia, e nonostante la profonda oscurità della notte, potevano essere le due del mattino, gli parve scorgere dei lunghi capelli sciolti: era dunque una donna. La scoperta non gli piacque punto.

Essa sembrava nell'impossibilità di camminare senza essere aiutata; Liéven ebbe bisogno di ricordarsi dei doveri prescritti dalla pietà umana per non abbandonarla.

Gli si prospettavano la noia di comparire l'indomani dinanzi a un commissario di polizia, gli scherzi dei compagni, i resoconti satirici dei giornali del paese.

« La collocherò contro la porta di una casa — disse fra sé —; suonerò il campanello, e mi allontanerò al più presto ».

Stava cercando di mettere in atto questi propositi, quando udì la donna lamentarsi in spagnolo. Non conosceva una parola di spagnolo. Forse per questo, due parole semplicissime pronunciate da Léonor, lo gettarono nelle più romanzesche fantasie. Non vide più un commissario di polizia, e una ragazza percossa da ubbriachi; la sua fantasia si smarrì in pensieri di amore e di strane avventure.

Liéven aveva rialzato quella donna, e le rivolgeva alcune parole di consolazione.

« Ma se fosse brutta! » disse egli.

Il dubbio a questo proposito, facendo di nuovo entrare in gioco la ragione, gli fece dimenticare tutte le fantasie romanzesche.

Liéven volle farla sedere sulla soglia di un uscio; essa rifiutò.

« Andiamo più lontano », disse con un accento prettamente straniero.

« Avete paura di vostro marito? », chiese Liéven.

« Ahimè! Ho abbandonato mio marito, l'uomo più rispettabile, che mi adorava, per un amante che mi scaccia con la più crudele barbarie ».

Questa frase fece dimenticare a Liéven il commissario di polizia e le spiacevoli conseguenze di un'avventura notturna.

« Sono stata derubata, signore — disse Léonor dopo qualche momento —, ma mi accorgo che ho ancora un piccolo anello di diamanti. Qualche albergatore vorrà forse accogliermi. Ma, signore, sarò la favola dell'albergo, poichè devo confessarvi che la camicia è il mio solo vestiario; mi getterei ai vostri piedi, signore, se ne avessi il tempo, per supplicarvi, in nome della misericordia, di farmi entrare in una camera qualsiasi e di comprare da una donna del popolo un semplice abito. Una volta vestita — soggiunse incoraggiata dal giovane ufficiale —, potrete accompagnarmi fino alla porta di qualche alberghetto, e là avrò finito di invocare i soccorsi di un uomo generoso, e vi pregherò di abbandonare una disgraziata ».

Tutto ciò pronunziato in cattivo francese, non dispiacque a Liéven.

« Signora — rispose —, farò tutto ciò che comandate. Tuttavia l'essenziale per me e per voi, è di non farci arrestare. Mi chiamo Liéven, luogotenente al 96° reggimento; se incontriamo una pattuglia che non appartenga al mio reggimento, ci condurranno al posto di guardia, dove bisognerà passar la notte e domani, voi ed io, signora, saremo la favola di Bordeaux ».

Liéven sentì fremere Léonor, a cui dava il braccio. « Questo terrore dello scandalo è di buon augurio », pensò. « Vo-

gliate indossare il mio pastrano — disse alla signora —; vi condurrò a casa mia ».

« O Dio! signore!... ».

« Non accenderò il lume, ve lo giuro sul mio onore! Vi lascerò padrona assoluta della mia camera, e non ricomparirò che domani mattina. Ciò è indispensabile, perchè alle sei viene il mio sergente, il quale è uomo capace di picchiare finchè non gli abbiano aperto. Avete a che fare con un gentiluomo... Ma sarà bella? », diceva Liéven fra sé.

Aprì la porta di casa sua. L'ignota fu sul punto di cadere in fondo alla scala, di cui non trovava il primo scalino. Liéven le parlava molto sottovoce; essa rispondeva collo stesso tono.

« Che orrore condurre donne in casa mia! », gridò con voce aspra una ostessa discretamente graziosa, aprendo la propria porta e tenendo una piccola lampada.

Liéven si voltò con vivacità verso la sconosciuta; vide un viso meraviglioso, e spese con un soffio la lampada dell'ostessa.

« Silenzio, signora Sancède! se non domani mattina mi licenzio; dieci franchi sono vostri se non parlerete con nessuno. La signora è la moglie del colonnello, e io esco di nuovo immediatamente ».

Liéven era giunto al terzo piano, alla porta della propria camera e tremava.

« Entrate signora — disse alla donna in camicia —. A fianco del pendolo c'è uno zolfanello. Accendete la candela, fate fuoco, chiudete la porta dal di dentro. Vi rispetto come una sorella, non ritornerò che a giorno, e vi porterò una veste ».

« Jesus Maria! », esclamò la bella spagnola.

Quando Liéven picchiò all'uscio, l'indomani, era pazzo di amore. Per non svegliare la signora troppo di buon'ora, aveva avuto la pazienza di aspettare il suo sergente sulla porta, e recarsi in un caffè a firmare le sue carte. Aveva affittato una camera nelle vicinanze, portava alla sconosciuta alcune vesti e anche una maschera.

« In questo modo, signora, se voi lo esigete, io non vi vedrò », le disse attraverso la porta.

L'idea della maschera piacque alla giovane spagnuola, distraendola dal suo profondo dolore.

« Siete così generoso — gli disse senza aprire —, che ardisco pregarvi di lasciare contro la porta il pacco delle robe che avete comprato per me. Quando vi avrò sentito discendere, lo prenderò ».

« Addio signora », disse Liéven andandosene.

Léonor fu così lieta di quella pronta obbedienza, che col l'accento della più affettuosa amicizia gli disse:

« Se vi è possibile, signore, ritornate fra una mezz'ora ».

Al suo ritorno, Liéven la trovò mascherata; ma scorse le più belle braccia del mondo, il più bel collo, le più belle mani. Ne fu rapito.

Era un giovane di buona famiglia e che aveva ancora bisogno di fare uno sforzo sopra se stesso per aver coraggio colle donne che amava. Il suo tono fu così rispettoso, con tanta buona grazia fece gli onori della sua più che modesta cameretta, che, mentre si voltava dopo di aver accomodato un paravento, rimase immobile per l'ammirazione, nel vedere la più bella donna che avesse mai incontrata. La straniera si era tolta la maschera; aveva degli occhi neri che sembravano parlare. Esprimevano tanta energia che forse sarebbero parsi duri nelle quotidiane circostanze della vita. La disperazione conferiva loro un po' di dolcezza: e si può dire che non mancava nulla alla bellezza di Léonor. Liéven giudicò che poteva avere da diciotto a vent'anni. Vi fu un istante di silenzio. Nonostante il suo profondo dolore, Léonor non poté fare a meno di notare con una certa compiacenza l'ammirazione del giovane ufficiale che le pareva appartenesse alla migliore società.

« Siete il mio benefattore — gli diss'ella finalmente —, e non ostante la vostra età e la mia, spero che continuerete a comportarvi bene ». Liéven rispose come può farlo l'uomo più innamorato, ma fu abbastanza padrone di sé per non concedersi la felicità di dirle che l'amava. D'altra parte gli occhi di Léonor gli incutevano tanta soggezione, il suo aspetto era così nobile nonostante la modestia delle vesti che aveva indossato, che l'esser prudente gli costò meno fatica.

« Tant'è che passi proprio per sciocco », diss'egli a se stesso. Si lasciò andare tutto alla sua timidezza e alla celeste voluttà di contemplare Léonor, senza dirle nulla. Non poteva far di meglio. Questo contegno rassicurò a poco a poco la bella spagnola. In faccia l'uno all'altro, mentre si guardavano in silenzio, erano molto buffi.

« Mi occorrerebbe un cappello proprio da donna del popolo, che nasconda il viso — gli diss'ella —, perchè, disgraziatamente — soggiunse quasi sorridente —, non posso per la strada adoperare la vostra maschera ».

Liéven si procurò un cappello; poi condusse Léonor nella camera che aveva affittato per lei. Essa raddoppiò la sua agitazione e quasi la sua felicità dicendogli: « Tutto ciò può finire per me col patibolo ».

« Per servirvi — le rispose impetuosamente Liéven —, mi getterei sul fuoco. Ho fissato questa camera sotto il nome di Signora Liéven, mia moglie ».

« Vostra moglie? », replicò la sconosciuta quasi offesa.

« Bisogna apparire sotto questo nome o far vedere un passaporto che noi non possediamo ».

Quel noi fu per lui una felicità. Aveva venduto l'anello, o per lo meno aveva dato all'ignota cento franchi, che ne rappresentavano il valore. Fu portato il pranzo; la sconosciuta lo invitò a sedersi.

« Vi siete mostrato dopo la colazione —. Se serba una eterna riconoscenza ».

« Vi obbedisco », disse.

Aveva la morte in pensiero, poi disse:

« Rimanete. Siete moligno di un appoggio; chi generoso? D'altronde, se io non devo più aspirare, perdere ben presto la vostra interesse per una donna, ho tutte le colpe. tanto meno di Don Gutierrez di quei disgraziati spagnoli, due anni or sono, Signor, egli è molto ricco, io sono di voi, mia cara Léonor — trimonio, prendendomi da e vi amo come un pazzo, gliete: se a causa della mia mi assumerò presso i vostri ».

Signore, son passata avevo quindici. Ciò che al il disagio della povertà Cortes (1) ha gettato la Ma signore, ho bisogno de

I L F

Racconto

ne gli usi di questo paese. Se non avessi questo bisogno portare la vergogna che mi cacciata da una casa di po soccorrere una donna sono anche peggio; sono la lice delle donne — aggiun Uno di questi giorni mi venali e sarò condannata a na sposato, Don Gutierrez non ne aveva ragione; mi carattere. Fui così sciocc marito, la mia suscettibilità « Quand'anche dovete la interruppe Liéven — v morte. Ma se abbiamo da ditemelo subito, in modo perder tempo ».

« Fuggire? — diss'ella — cia? Il mio accento spagnolo, mi faranno arrestato; manderà il passaporto. Se in questo momento mi cercate manciate d'oro se riescono abbandonatemi!... Vi dirò un uomo che non è mio m è un mostro, voi lo disprez germi una parola di pent sue braccia, ma ai suoi pi sconveniente, ma nell'abis non voglio almeno inganna signore, una disgraziata ch noscenza, ma che non pot

Liéven si fece assai tr

« Non scambiate, signor l'improvvisa tristezza che di abbandonarvi; penso ai polizia. Il meno rischioso è scorta in Bordeaux. In seg vece di un'altra donna de per la quale avrò fissato Mentre finiva queste parole

« Don Gutierrez Ferrand sospetto al partito che tira in alto mare; un giorno tr tino francese. » Imbarchiam bandoniamo tutti i nostri i marito è ancora ricchissimi Bordeaux, dove ha ricomin completamente soli. Non v cese. Soprattutto da un anno tiche, che non gli permet fatto due visite. Motivò di stimabilissima, è il più gen tutti, e vede tutto nero. Di alle preghiere che io gli ri spettacolo. Scelse uno dei nio per non espormi alle Una compagnia di cavalieri a Bordeaux... Ah! signore,

« Signora — rispose Lié non penso che alla mia dis più fortunato ». — « Senza famoso Mayral », disse Léon

mai generoso — gli diss'ella lasciatemi. Questo cuore vi alzandosi. La sconosciuta appariva assai me, ma dopo tutto ho bisognerei trovare un altro così per me un sentimento, a cui conto dei miei errori mi farà ma, e spegnerà in voi ogni mai colpevole. Poichè si posso lagnarmi di nessuno, e andez, mio marito. Egli è uno hanno cercato rifugio in Franchi di Cartagena, ma mentre verissima. "Ho trent'anni più disse la vigilia del nostro ma —; ma ho parecchi milioni non ho mai amato. Ecco, scendo questo matrimonio vi ripugna, tutti tutto il torto della rotta quel giorno quattro anni; ne sentivo più profondamente era in cui la rivoluzione delle famiglia. Non amavo, subivo. i consigli, poichè non conosco

L T R O

Stendhal

la vostra lingua, come vedete. assoluto di voi, non potrei sop... Questa notte, vedendomi apparenza, avete forse creduto i costumi. Ebbene, signore, colpevole, e anche la più infonon rompendo in lagrime —. forse davanti ai vostri tribu... pena infamante. Non apper geloso. Ah! mio Dio; allora indovinava il mio cattivo ritrarmi dei sospetti di mio fu offesa. Ah! disgraziata!... » . troverarvi i maggiori delitti — a devoto per la vita e per la nere le ricerche della polizia, a prepari la vostra fuga senza

come potrei viaggiare in Fran... mia giovinezza, il mio turba... il primo gendarme che mi do... dubbio i gendarmi di Bordeaux mio marito avrà promesso loro trovarmi. Lasciatemi, signore, a una frase più arida. Adoro o, e che uomo poi!; quest'uomo te; ebbene, non ha che a rivolt... e io volo, non dirò fra le Mi permetto una parola molto vergogna in cui sono caduta mio benefattore. Vedete in me ammira, che è piena di ricor ai amari.

— disse poi a bassa voce —, da il mio cuore col proposito di evitare le ricerche della sempre quello di restare na... vi proporrò di imbarcarvi in vostra età e altrettanto bella, traversata su un bastimento ».occhio di Liéven era spento.

— riprese Léonor — cadde in aglia la Spagna. Facevamo gite mo al largo un piccolo brigant... mi disse mio marito —, ab... Cartagena ». Partimmo. Mio la preso una magnifica casa a il suo commercio, ma viviamo che io frequentai la società fran... pretesto di precauzioni poli... di vedere i liberali, non ho da; mio marito è una persona so degli uomini, ma diffida di ziatamente un mese fa cedette di prendere un palco per lo ori e prese un palco di proscelate dei giovanotti della città. napoletani era giunta da poco otto mi disprezzerete ».

—, vi ascolto attentamente, ma da, amate per sempre un uomo bio avrete sentito parlare del chinando gli occhi.

« Il cavallerizzo spagnolo? Certo — rispose Liéven stu... pito —; ha fatto accorrere tutta Bordeaux; è un ragazzo molto agile e molto bello ».

« Purtroppo, signore, credetti che non fosse un uomo co... mune. Mentre faceva gli esercizi sul cavallo mi guardava con... tinuamente. Un giorno passando sotto il mio palco, dal quale mio marito era allora uscito, disse in catalano: "Sono un capitano dell'armata del Marquesito, e vi adoro" ».

« Essere amata da un saltimbanco! Che orrore signore!; ma più grande infamia era quella di potervi pensare senza inorridire. I giorni successivi presi la decisione di non metter piede allo spettacolo. Che dirvi, signore? Ero tristissima. Un giorno la mia cameriera mi disse: "Il signor Ferrandez è uscito, signora, vi supplico di leggere questo foglio". E scappò via chiudendo la porta a chiave. Era una lettera appassionata di Mayral; mi raccontava la sua vita; diceva di essere un povero ufficiale, che la più squalida povertà obbligava a compiere un mestiere, che egli mi offriva di smettere per amor mio. Il suo vero nome era Don Rodrigo Pimentel. Tornai allo spettacolo. A poco a poco prestai fede alle disgrazie di Mayral, ricevevi con piacere le sue lettere. Ahimè! finii col rispondergli. L'ho amato con passione, e con una passione — soggiunse Donna Léonor rompendo in pianto —, che nulla ha potuto soffocare, nemmeno le più dolorose scoperte. Ben presto cedetti alle sue preghiere, e desiderai quanto lui che venisse un'occasione di parlargli. Tuttavia ebbi già fin da allora un sospetto: pensavo che Mayral forse non era affatto

un Pimentel o un ufficiale del corpo del Marquesito, non aveva abbastanza orgoglio; parecchie volte manifestò il timore che io volessi prendermi gioco di lui, a causa del suo mestiere di cavallerizzo in una compagnia di saltimbanchi napoletani. Circa due mesi or sono, mentre stavamo per uscire per andare allo spettacolo, mio marito ricevette la notizia che uno dei suoi battelli si era incagliato presso Royan alla foce del fiume. Egli che non parlava mai e che in un giorno non mi diceva dieci parole esclamò: " Bisognerà che ci vada domani " . Alla sera durante lo spettacolo, feci a Mayral un segnale convenuto. Approfittando del fatto che mio marito era nel palco, andò a prendere una lettera, che gli avevo lasciata dalla portinaia della nostra casa, che egli era riuscito ad amicarci. Ben presto scorsi Mayral al colmo della felicità. Avevo avuto la debolezza di scrivergli, che l'indomani notte, lo avrei ricevuto in una sala terrena che dava sul giardino.

« Mio marito si imbarcò verso mezzogiorno dopo la posta di Parigi. Il tempo era splendido, ed eravamo nelle giornate più calde. La sera dissi che avrei dormito nella camera di mio marito, che era al piano terreno e si apriva sul giardino. Qui speravo di non soffrire tanto il caldo eccessivo. All'una del mattino nel momento in cui dopo aver aperto con molta cautela la finestra, aspettavo Mayral, sento all'improvviso un gran rumore dalla parte della porta; era mio marito. A mezza strada da Royan, aveva visto il battello che risaliva tranquillamente la Gironda e procedeva verso Bordeaux.

« Rientrando in casa, Don Gutier non si accorse del mio grandissimo turbamento; lodò la mia felice ispirazione di dormire in una camera fresca, e si coricò accanto a me. « Pensate la mia inquietudine; sfortunatamente c'era un splendido chiaro di luna. Non era trascorsa un'ora, che vidi distintamente Mayral accostarsi alle imposte delle finestre. Dopo il ritorno di mio marito, non avevo pensato di chiudere la porta a vetro di un gabinetto vicino alla stanza da letto. Questa era spalancata come pure la porta, che dal gabinetto metteva nella stanza.

« Invano con cenni del capo, unica cosa che osavo permettermi, con un marito geloso che mi dormiva a fianco, tentai di far capire a Mayral che ci era sopraggiunta una sciagura. Lo sento entrare nel gabinetto, e ben presto fu accanto al letto, dalla parte dov'ero coricata. Pensate al mio terrore: ci si vedeva come in pieno giorno. Per fortuna, Mayral mentre si avvicinava tacque.

« Gli indicai mio marito che dormiva accanto a me; a un tratto lo vidi estrarre un pugnale. Presa dallo spavento, mi rizzai a mezzo; si accostò e mi disse all'orecchio: "E' il vostro amante; capisco l'inopportunità della mia venuta, e meglio avete trovato divertente prendervi gioco di un povero cavallerizzo, ma quel bel signore passerà un brutto quarto d'ora" .

« E' mio marito », gli ripetevo io a bassa voce, e con quanta forza potevo, gli trattenevo la mano. « Vostro marito, che ho visto imbarcarsi a mezzogiorno sul battello a vapore di Royan? Un saltimbanco napoletano non è così bestia da credere ciò. Alzatevi e venite a parlarci nel vicino gabinetto, lo esigo: se no, sveglio questo bel signore; allora probabilmente dirà il suo nome. Sono più forte, più agile, meglio armato, e sebbene io sia un povero diavolo, gli farò vedere che non conviene burlarsi di me. Voglio essere il vostro amante, perbacco!; allora ridicolo sarà lui" .

« In quell'istante mio marito si destò. " Chi parla d'amante? " esclamò sconvolto. « Mayral, che messi al mio fianco, mi teneva abbracciata e mi parlava all'orecchio, si chinò in tempo vedendo quel movimento imprevisto. Stesi il braccio, come fossi svegliata dalla frase di mio marito; gli dissi parecchie cose che fecero capire chiaramente a Mayral che quegli era mio marito. Finalmente Don Gutier, credendo di aver sognato, si riaddormentò. Il pugnale nudo di Mayral rifletteva sempre i raggi lunari, che in quel momento cadevano dritti sul letto. Promisi tutto ciò che Mayral volle. Esigeva che io andassi ad accompagnarlo nel gabinetto vicino. "E' vostro marito, sia pure; ma non per questo faccio una figura meno sciocca", ripeteva con collera.

« Finalmente, dopo un'ora se ne andò. Mi crederete, signore, se vi dirò che tutto questo sciocco contegno di Mayral mi aprì quasi gli occhi sul conto di lui, ma non poté diminuire il mio amore? »

« Siccome mio marito non andava mai in società, passava la vita con me. Nulla era più difficile, che il secondo appuntamento, che avevo giurato di accordare a Mayral.

« Mi scriveva lettere piene di rimproveri; allo spettacolo fingeva di non guardarmi. Infine signore, la mia fatale passione non conobbe più limiti.

« Venite al momento della Borsa, un giorno che avrete veduto mio marito colà — gli scrissi —; vi nasconderò. Se la sorte mi concede durante la giornata un attimo di libertà, se un caso favorevole fa che mio marito vada ancora alla Borsa il giorno dopo, vi vedrò: altrimenti avrete almeno avuto da me una prova della mia devozione e dell'ingiustizia dei vostri sospetti. Pensate a che cosa mi espongo.

« Ciò era in risposta al timore continuo ch'egli aveva, che io mi fossi scelta nella società un altro amante, con cui io mi burlassi del povero saltimbanco napoletano. Uno dei suoi compagni gli aveva raccontato a questo proposito non so quale assurda fandonia.

« Otto giorni dopo, mio marito andò alla Borsa; Mayral, in pieno giorno, entrò in casa dando la scalata al muro del giardino. Vedete a che cosa andavo incontro! Non eravamo stati insieme tre minuti, quando ritornò mio marito. Mayral passò nel mio gabinetto di toilette; ma Don Gutier era ritornato a casa soltanto per prendere alcune carte indispensabili. Per disgrazia aveva anche un sacco di monete portoghesi. Per pigrizia non discese alla sua cassaforte, entrò nel mio gabinetto, mise l'oro in uno dei miei armadi, che chiuse a chiave, e per maggior precauzione, siccome è molto diffidente, prese anche la chiave del gabinetto. Pensate il mio affanno; Mayral era furente, non potei parlargli che poco attraverso la porta. Ben presto ricomparve mio marito. Dopo il pranzo mi obbligò per così dire ad andare a passeggio. Volle recarsi allo spettacolo, e non potei tornare che assai tardi. Ogni sera tutte le porte della casa erano chiuse con cura, mio marito prendeva tutte le chiavi. Per un caso veramente eccezionale, approfittando del primo sonno di Don Gutier, riuscii a fare uscire Mayral dal gabinetto, dove già da così lungo tempo si spazientiva; gli aprii la porta di un piccolo granaio sotto il tetto. Mi fu impossibile farlo scendere nel giardino. Vi erano stese delle balle di lana, che erano custodite da due o tre facchini. Mayral passò tutto il giorno successivo nel granaio. Immaginatevi le mie sofferenze; ogni momento mi pareva di vederlo scendere con in mano il pugnale, e aprirsi una via assassinando mio marito. Era capace di tutto. Trasaliva al minimo rumore in casa.

« Per colmo di disgrazia, mio marito non andò affatto alla Borsa. Finalmente, senza aver potuto parlare a Mayral un solo istante, fui ancora fortunata di poter dare alcune commissioni ai facchini, e trovare il momento per farlo fuggire dal giardino. Passando, spezzò col manico del pugnale il grande specchio del salone. Era furibondo.

« Qui voi mi disprezzerete tanto quanto mi disprezzo io; da quel momento, ora lo capisco, Mayral non mi amò più; credete che mi fossi burlata di lui.

« Mio marito è sempre innamorato di me; parecchie volte durante la giornata, mi baciò e mi prese tra le sue braccia. Mayral, malato d'orgoglio più che d'amore, pensò che l'avessi nascosto soltanto per farlo spettatore di quelle effusioni.

« Non rispondeva più alle mie lettere, allo spettacolo non mi degnava più di uno sguardo. Dovete essere ben stanco, signore, di questo susseguirsi di infamie, ma ecco la più atroce e la più vile.

« Otto giorni fa la compagnia degli acrobati napoletani annunciò la sua partenza. Lunedì scorso, giorno di S. Agostino, pazza d'amore per un uomo, il quale per tre settimane dal giorno in cui mi sono arrischiata di celarlo in casa mia, non si è degnato di guardarmi o di rispondere alle mie lettere, ho abbandonato la casa del migliore fra i mariti, dopo averlo derubato, signore, io che non gli avevo portato in dote nulla se non un cuore infedele. Ho portato via alcuni diamanti, che mi aveva regalati, ho preso nella sua cassaforte tre o quattro rotoli da cinquecento franchi, poichè pensavo che Mayral sarebbe stato sospetto a Bordeaux, se avesse voluto vendere i diamanti... ».

A questo punto del racconto, Léonor arrossì straordinariamente, Liéven era pallido e disperato. Ogni parola di Léonor gli trafiggeva il cuore, e tuttavia per un'orribile perversione del suo temperamento, ogni parola raddoppiava in lui l'amore da cui era infiammato. Fuori di sé, prese la mano di Donna Léonor, che non la ritirò.

« Che bassezza da parte mia — disse tra sé Liéven — di toccare questa mano, mentre Léonor mi parla apertamente del suo amore per un altro! Essa me la lascia per disprezzo o per distrazione, e io sono il più indelicato degli uomini! ».

« Lunedì scorso, signore — continuò Léonor — or sono quattro giorni, verso le due del mattino dopo aver avuto la viltà di addormentare col laudano mio marito e il portinaio, sono fuggita; sono venuta a battere alla porta della casa, di dove, stanotte nell'istante in cui passavate, sono riuscita a evadere. E' la casa di Mayral.

« Crederai che ti amo davvero? », gli chiesi arrivando da lui.

« Ero ebbra di felicità. Egli fin dal primo momento mi parve più stupido che innamorato. L'indomani mattina, quando feci vedere l'oro e i diamanti, risolvete di abbandonare la sua compagnia, e fuggire con me in Spagna. Ma, gran Dio! dalla sua ignoranza di alcune usanze del mio paese, credetti di capire che non era Spagnolo.

« Con ogni probabilità — dissi a me stessa — ho unito la mia vita a quella di un meschino cavallerizzo! Eh! che mi im-

(1) Allude alla rivoluzione del 1820, anno in cui le Cortes di Spagna si sollevarono contro Ferdinando VII, chiedendo la Costituzione.

porta, se egli mi ama? Per parte mia sento che è il padrone della mia vita. Sarò la sua schiava, la sua fedele moglie; egli continuerà il suo mestiere. Sono giovane; se occorre, imparerò a montare a cavallo. Se nella vecchiaia precipiteremo nella miseria, ebbene fra vent'anni morirò di miseria al suo fianco. Non sarò da compiangere, avrò vissuto felice! Che pazzia! Che perversione!», esclamò Léonor interrompendosi.

« Bisogna confessare — disse Liéven — che motivate di noia col vostro vecchio marito, che non voleva condurvi in nessun luogo. Ciò vi giustifica molto ai miei occhi. Non avete che diciannove anni, ed egli cinquantanove. Quante donne, nella società del mio paese vivono onorate, e in fondo non hanno i vostri generosi rimorsi e hanno commesso colpe ancor più gravi! ».

Alcune frasi di questo genere parvero alleviare Léonor di un gran peso.

« Signore — essa riprese —, ho trascorso tre giorni con Mayral. La sera mi lasciava per andare al teatro; ieri sera, mi ha detto: "Siccome la polizia potrebbe fare una perquisizione in casa mia, andrò a deporre i vostri diamanti e il vostro oro presso un amico sicuro". ».

« All'una del mattino, dopo aver atteso molto dopo l'ora consueta, morente di paura che fosse caduto da cavallo, è ritornato, mi ha dato un bacio, e ben presto è di nuovo uscito dalla camera. Fortunatamente avevo conservato il lume, sebbene me l'avesse proibito per due volte e avesse anche spento la lampada da notte. Molto tempo dopo mentre ero addormentata, un uomo è entrato nel mio letto, mi sono accorta immediatamente che non era Mayral. ».

« Ho preso un pugnale; il vile ha avuto paura, si è gettato alle mie ginocchia, implorando pietà. Mi sono slanciata su di lui per ucciderlo. "C'è per voi la ghigliottina, se mi ammazate", diceva. La bassezza di quel linguaggio mi faceva orrore. Con che razza di gente mi sono compromessa! — ho pensato. ».

« Ho avuto la presenza di spirito di dire a quell'individuo, che avevo protezioni a Bordeaux e che il Procuratore generale lo avrebbe fatto arrestare, se non mi diceva tutta la verità. "Ebbene — ha risposto — io non ho rubato nemmeno uno dei vostri diamanti, né il vostro oro; Mayral ha lasciato or ora Bordeaux, va a Parigi con tutto il bottino. E' partito colla moglie del nostro direttore; dei vostri bei luigi, ne ha dati ben venticinque al direttore, che gli ha ceduto la moglie. Mi ha dato i due luigi che vedete e che vi restituisco a meno che non abbiate la generosità di lasciarmeli: mi ha dato questi due luigi perchè vi trattenevi qui il più a lungo possibile, in modo da avere venti o trenta ore di vantaggio su di voi". ».

« E' Spagnolo? », gli ho chiesto.

« Spagnolo? Lui? E' di San Domingo, è fuggito di là dopo aver rubato o assassinato il suo padrone. ».

« Perché è egli venuto qui stasera? Rispondimi — gli ho detto —, altrimenti mio zio ti manderà alle galere. ».

« Siccome esitavo a venir qua a custodirvi, Mayral mi ha detto che eravate una bellissima donna. "Nulla di più facile — ha soggiunto —, che prendere il mio posto vicino a lei, sarà una cosa comica. Essa ha voluto, un tempo, burlarsi di me, io mi prenderò gioco di lei". A questo patto ho acconsentito, ma siccome non osavo, ha fatto venire la diligenza fin dinanzi alla porta, ed è salito per abbracciarvi davanti a me, che ero nascosto vicino al letto. ».

A questo punto di nuovo i singhiozzi soffocarono la voce di Léonor.

« Il giovane saltimbanco che era con me — ricominciò essa — era intimidito e mi forniva i più veri e desolanti particolari sul conto di Mayral. Io era disperata. ».

« Forse mi ha fatto prendere un filtro — diceva a me stessa —, perchè non riesco ad odiarlo. Pur di fronte a tali infamie, non posso odiarlo signore, sento che l'adoro. ».

Donna Léonor s'interruppe e rimase pensosa.

« Strano accecamento! — pensò Liéven —. Una donna così intelligente, così giovane, credere al sortilegio! ».

« Infine — disse Donna Léonor —, quel giovane vedendomi soprapensieri, cominciò ad aver meno paura. Mi ha lasciato bruscamente, e un'ora dopo, è ritornato con un compagno. Sono stata costretta a difendermi; la lotta è stata grave, forse attentavano alla mia vita, pur volendo un'altra cosa. Mi hanno preso qualche piccolo gioiello e la borsa. Infine ho potuto raggiungere la porta della casa; ma senza di voi, signore, probabilmente mi avrebbero inseguita nella strada. ».

Tanto più Liéven vedeva Léonor pazza d'amore per Mayral, tanto più l'adorava. Essa pianse a lungo; egli le baciava la mano. Siccome egli le parlava con parole velate del suo amore:

« Mio povero amico — gli diss'ella qualche giorno dopo —, lo credereste? Io penso che se potessi provare a Mayral che non ho mai cercato di farne il mio zimbello, e di prendermi gioco di lui forse egli mi amerebbe! ».

« Ho ben poco denaro — riprese Liéven —, la noia mi ha reso giocatore, ma forse il banchiere a cui mio padre mi ha raccomandato a Bordeaux non mi ricuserà quindici o venti luigi, se vado a supplicarlo; vado a tentare qualunque mezzo, anche delle viltà; con quel denaro, potrete partire per Parigi. ».

Léonor gli saltò al collo.

« Gran Dio! Perché non posso amarvi? E che? mi perdonereste, le mie orribili pazzie? ».

« A tal punto che vi sposerei con entusiasmo, e passerei la mia vita con voi, come il più felice degli uomini. ».

« Ma, se incontrassi Mayral, mi sento tanto pazza e criminale da abbandonare voi, o mio benefattore, e cadere ai suoi piedi. ».

Liéven diveniva rosso per la collera.

« Non c'è che un mezzo per guarirmi, è quello di uccidermi », le disse egli coprendola di baci.

« Ah! non ucciderti! amico mio! », gli diceva essa. ;

Nessuno l'ha più rividuto, Léonor ha pronunziato i voti ai convento delle Orsoline.

VITA DI CASA

Linea a sacco

Due graziosi modelli per il passaggio di stagione dalla primavera all'estate. E' un passaggio brevissimo, che non risente affatto della moda nuova e che punta sul classico. Il modello di sinistra è di linea « a sacco »; in questo abito è



nesso in risalto il contrasto ottenuto dalla maglia rasata impiegata per l'abito e dalla maglia a coste impiegata per le maniche e per il colletto. Nel due pezzi di destra la gonna di linea dritta di *tricot filottée* in lana bleu pallido e bianco. Lo sweater bianco con maniche raglan è guarnito con bordi eguali alla gonna.

I particolari che "fanno" moda

O rmai tutte hanno scelto l'abito della primavera: il tailleur morbido, il sacco audace, il due pezzi praticissimo e giovanile, il soprabito indispensabile e sempre attuale. E' ora il momento di raffinare la toilette della primavera puntando sui particolari che costituiscono un elemento importantissimo dell'eleganza femminile.

Cosa sono questi famosi particolari? Una bella borsa, delle scarpine in ordine, pochi "gioielli" e di buon gusto, un paio di guanti perfettamente intonati, un cappellino che doni al viso, la sciarpa annodata in quella tal maniera, la camicetta nuova che rinfresca il tailleur dell'anno scorso e persino un rosso per le labbra che armonizza perfettamente con la tinta del vestito. Niente di eccezionale, come si vede, ma un qualcosa che dà il cachet di rigore.

Cominciamo dalle borse. Oggi usano di forma piuttosto allungata, con chiusura semplice e simpatica. Naturalmente, oltre a questo tipo ultimo grido che dura al massimo una stagione, ci sono le borsette classiche che si aggirano con poche variazioni su linee e pelli tradizionali. Ed è a queste che è bene ricorrere quando si vuol scegliere una borsa di gusto sicuro e che debba durare qualche anno.

Per le pelli, accanto al camoscio che è delicato e non è esattamente l'ultimo grido, il vitello è solidissimo ed elegante, quindi consigliabile. Il vitello

naturale è ancora il numero uno per le giovanissime e per i modelli decisamente sportivi, magari con impuntura in tinta chiara.

Pesci e serpenti, struzzo ed altri animali "nuovi" proposti ogni anno, sono difficili nel senso che occorre avere già molte altre borse da scambiare per le varie occasioni. A meno che non si possa arrivare al cocodrillo ed allora è tutta un'altra cosa.

Un pò di galateo

Al telefono è alla persona che ha iniziato la conversazione che spetta di sospenderla.

Per rallegramenti o per condoglianze non è di buon gusto inviare un biglietto da visita con la sola sigla « p. r. » oppure « p. c. ». E' molto meglio usare un cartoncino o una lettera anche con pochissime righe.

Quando due uomini accompagnano una signora, questa sia in mezzo se la strada è senza marciapiedi, a destra se il marciapiedi esiste. Quello dei due che è parente della signora deve sempre tenere la sinistra.

Non si scrive mai una cartolina postale a un superiore e tantomeno ad una persona con la quale si abbiano semplici rapporti di società. Lo stesso valga quando si deve comunicare qualcosa ad una signora.

Quando si hanno ospiti a pranzo non è bello insistere perchè mangino o bevano di più. Non bisogna neanche, perchè essi ripetano, ricorrere a quel mezzo così di cattivo gusto: « Ho capito, vuol dire che non piace. ».

Sui biglietti da visita non si deve scrivere altro che il proprio nome, l'indirizzo e il numero di telefono. Altre indicazioni di appartenenza ad una data impresa si devono soltanto aggiungere per uso professionale o

commerciale. Il marito e la moglie possono avere ciascuno il proprio biglietto da visita personale e un altro collettivo.

La signora educata non dà mai il proprio ombrello o la propria borsetta da portare all'uomo con cui si accompagna lungo la strada anche se ha le mani impacciate o se la borsetta è pesante.

Qualche consiglio

Le tinte cerate si mantengono pulite e lucenti strofinandole di tanto in tanto con una spugna imbevuta di latte. Se la tela cerata bianca è ingiallita dal tempo si può schiarire esponendola al sole dopo averla lavata.

Lessando le uova, per evitare che queste si screpolino, bisogna aggiungere all'acqua un cucchiaino di aceto e una presa di sale. Per sguocciare più facilmente, una volta cotte, si immergono in acqua fredda.

Per ravvivare le tinte dei fazzoletti di seta o anche dei comuni fazzoletti col bordo colorato sarà bene immergerli in acqua in cui si sia fatta bollire della crusca.

Le patate in insalata: mettetele prima nel latte bollente poi conditele con olio e sale; farete economia di olio e avrete un'insalata morbida e gustosa.

Per impedire alle porte di cigolare passate il graffito di una matita sulle cerniere.

Perchè gli albumi delle uova abbiano a montare in neve soda in poco tempo aggiungete ad essi, prima di sbatterli, un pizzico di sale o di zucchero.

Per togliere alle bottiglie del latte la patina bianca che rimane aderente al vetro, bisogna lavarle prima con acqua fredda poi con acqua calda, all'opposto cioè di quanto si fa abitualmente. Il deposito che si forma invece sul fondo delle brocche per il latte si toglie lavandole con acqua e aceto.

Silvana

PERISCOPIO

47 miliardi per il mezzogiorno

La Banca internazionale per la ricostruzione e lo sviluppo (BIRS) di Washington ha concesso alla Casa del Mezzogiorno un nuovo prestito di 75 milioni di dollari (pari a circa 47 miliardi di lire), da destinarsi al finanziamento di piccole industrie, di opere di irrigazione, di impianti per l'energia elettrica nel quadro dello sviluppo economico dell'Italia meridionale.

E' questo il quinto prestito concesso dalla Banca mondiale all'Italia. La serie dei prestiti precedenti è la seguente: nell'ottobre del 1951 sono stati concessi 10 milioni di dollari; nell'ottobre del 1953, 10 milioni di dollari; nel giugno 1955, 70 milioni di dollari; nell'ottobre 1956, 74,5 milioni di dollari.

Il quinto prestito ora accordato porta il totale dell'intervento da parte della massima organizzazione finanziaria internazionale a 239,5 milioni di dollari (pari a circa 150 miliardi di lire italiane); il che pone l'Italia al primo posto fra le nazioni europee — e ad uno dei primi posti fra le 68 nazioni partecipanti alla Banca — le quali hanno ricevuto prestiti di sviluppo dall'Istituto specializzato delle Nazioni Unite.

Traffico telefonico

Nel corso del 1957 gli italiani, tutti insieme, sono rimasti al telefono per oltre 14 secondi. Essi hanno conversato per filo esattamente per 1415 anni, che sono 516.666 giorni, equivalenti a 12 milioni 400 mila ore, pari 744 milioni di minuti. Questo curioso calcolo è desunto dalla statistica di traffico dell'anno scorso, corrispondente a 248 milioni di unità telefo-

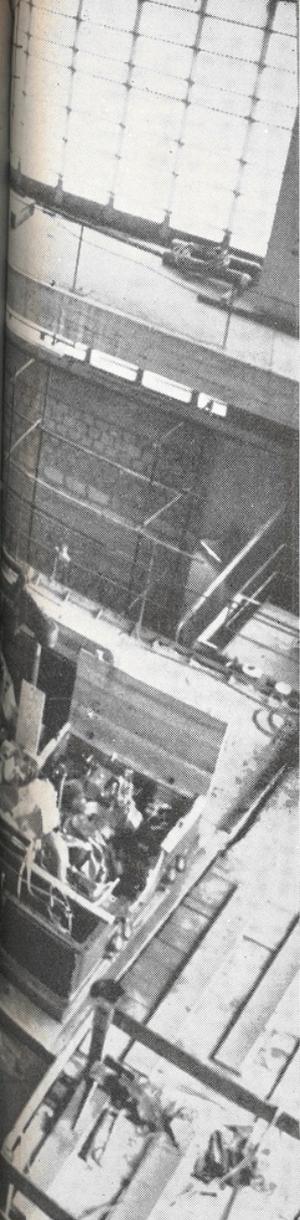
niche (ogni unità corrisponde a tre minuti di conversazione). Nel 1939 gli italiani avevano consumato solo 35 milioni di unità. Rispetto all'anteguerra l'aumento dell'uso del telefono è stato perciò di oltre sette volte.

Di pari passo è aumentata la quantità degli apparecchi: erano 626.014 nel 1939, due milioni e 873.418 al 31 dicembre 1957, mentre gli abbonati, che prima della guerra erano 452.589, sono saliti a 2 milioni 259.710.

Queste le cifre che documentano il progresso delle comunicazioni telefoniche in Italia dal dopoguerra ad oggi, progresso che ha comportato, da parte delle cinque società concessionarie, uno sforzo finanziario globale di circa 338 miliardi. L'Italia è in testa a tutti i Paesi del mondo, eccettuata la Svizzera, per la automatizzazione dei telefoni, oggi automatici per il 96 per cento.

La produzione automobilistica

In Italia durante il 1957 sono stati prodotti: 351.799 autoveicoli; media mensile 29.316; media giornaliera 1.257. Rispetto all'anno precedente la produzione è aumentata dell'11 per cento, ma con un ritmo considerevolmente più alto sono aumentate le esportazioni; esse, infatti, sono state di 119.123 unità con una maggiorazione del 37 per cento rispetto al 1956. Le preferenze dei compratori esteri si sono dirette soprattutto verso le autovetture di cilindrata piccola e media, fino a 1500 cmc.; oltre 91.000 autovetture di questo tipo, infatti, sono state esportate, e di esse circa 30.000 in Germania, 8.500 negli Stati Uniti, 4.900 in Svizzera e 4.800 in Belgio. Seguono Austria, Olanda, Jugoslavia, Svezia, Sud Africa, India, Polonia e Messico.



dell'impianto: debbo aggiungere che ogni sezione è prevista per funzionare con servizio di base e con servizio di punta, e che il tempo massimo di avviamento da freddo al carico economico è previsto in meno di tre ore. Per il più rapido avviamento ogni sezione è provvista di apparecchiature speciali, dette appunto «quick starting».

L'ing. Freno tiene a ripetermi che l'impianto è stato progettato e realizzato secondo i più recenti criteri tecnici ed è tra i più avanzati in quanto ad automazione.

Ora che vi ho parlato del «gigante che fuma» e delle sue caratteristiche, devo parlarvi degli uomini che lo hanno costruito, della «colonia» ansaldina che ha costituito il nucleo centrale del cantiere. Si tratta in genere di uomini che hanno dato lustri di attività all'Ansaldo e che non sono nuovi a lavori in trasferta: chi è stato in Spagna, chi in Venezuela, chi a Catania, chi a Palermo, chi a Chivasso, chi a Civitavecchia.

Si tratta di sette tecnici e di ventidue operai. I tecnici, oltre all'ing. Freno, capo cantiere, sono i signori Albertini, Brignone, Carrena, Covati e Zoccola; e inoltre vi è il signor Rossi che tiene «le palanche» e sbriga le pratiche amministrative.

Ho parlato con alcuni operai, tutti del «Meccanico», in genere tubisti, turbinisti, calderai, saldatori. Ricordo Giovanni Villa, Vincenzo Casareto, Enrico Riva, Dedalo Sangermano, Franco Villani detto «il re del condensatore», Serafino Dacomo detto «baffo», Vincenzo Esposito famoso per le sue vittorie «alle bocchette», i saldatori elettrici Buratti, Carlini e Ivaldi, Oreste Gelli, i calderai Mercurio e Gargiulo, i turbinisti Citerinesi e Ferrari, Aldo Priarone addetto alle «ricotture», e il più giovane di tutti, «l'enfant gaté» della compagnia, Francesco Pallavicini di 18 anni.

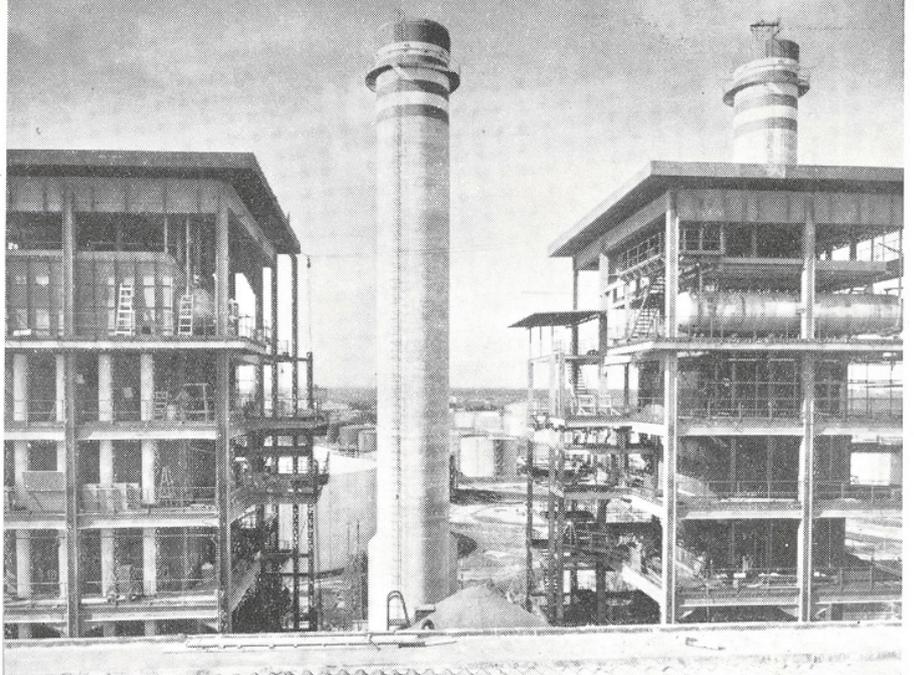
solo pesa 150 tonnellate, il rotore ne pesa 33, mentre il rotore della turbina pesa 28 tonnellate.

Negli altri locali della grande costruzione centrale si trovano inoltre le stazioni dei compressori d'aria, il grande condensatore bifusso di 4.250 m³ capace di condensare tutto il vapore di scarico della turbina al carico massimo, tre impianti di distillazione (costituiti ognuno da un evaporatore, alimentato con acqua addolcita da un impianto di depurazione a funzionamento automatico) capaci di produrre in totale 45 tonnellate/ora di acqua distillata.

La sala quadri, il vero «ponte di comando» della centrale, è a forma ellittica con un pilastro centrale a fungo, funzionale e bellissimo. Sono già a posto i quadri della turbina 1, dell'alternatore 1, cui seguiranno i quadri 2 e 3. Vi sono pure i quadri delle linee a 150 kV, a 60 kV e a 9. Sono i caratteristici grandi cruscotti a vari colori, dietro i quali si cela una vera foresta di cavi. Sul quadro caldaia vi sarà un televisore che proietterà il processo di combustione così come viene ripreso da apposite camere piazzate nella caldaia, uno dei più interessanti esperimenti di televisione industriale.

Dalla sala quadri si comanderà con un semplice pulsante, con una piccola manopola, tutta la centrale, e forse una decina di persone basteranno per mandare avanti l'impianto.

Ho già parlato della potenza

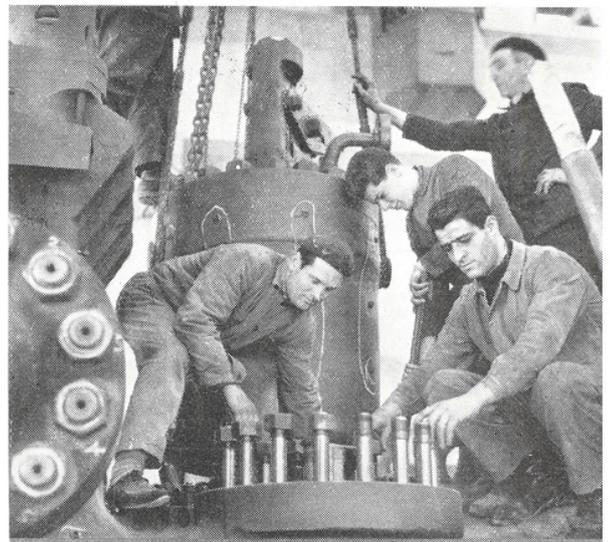


Sopra: le due caldaie. - Sotto: montaggio della valvola d'intercettazione sulla turbina

Lo spirito di corpo è vivissimo, tanto è vero che questi uomini mangiano quasi tutti assieme, passano le serate assieme, cercano di abitare vicino, si considerano insomma un po' un «clan» chiuso, come accade quasi sempre ai genovesi.

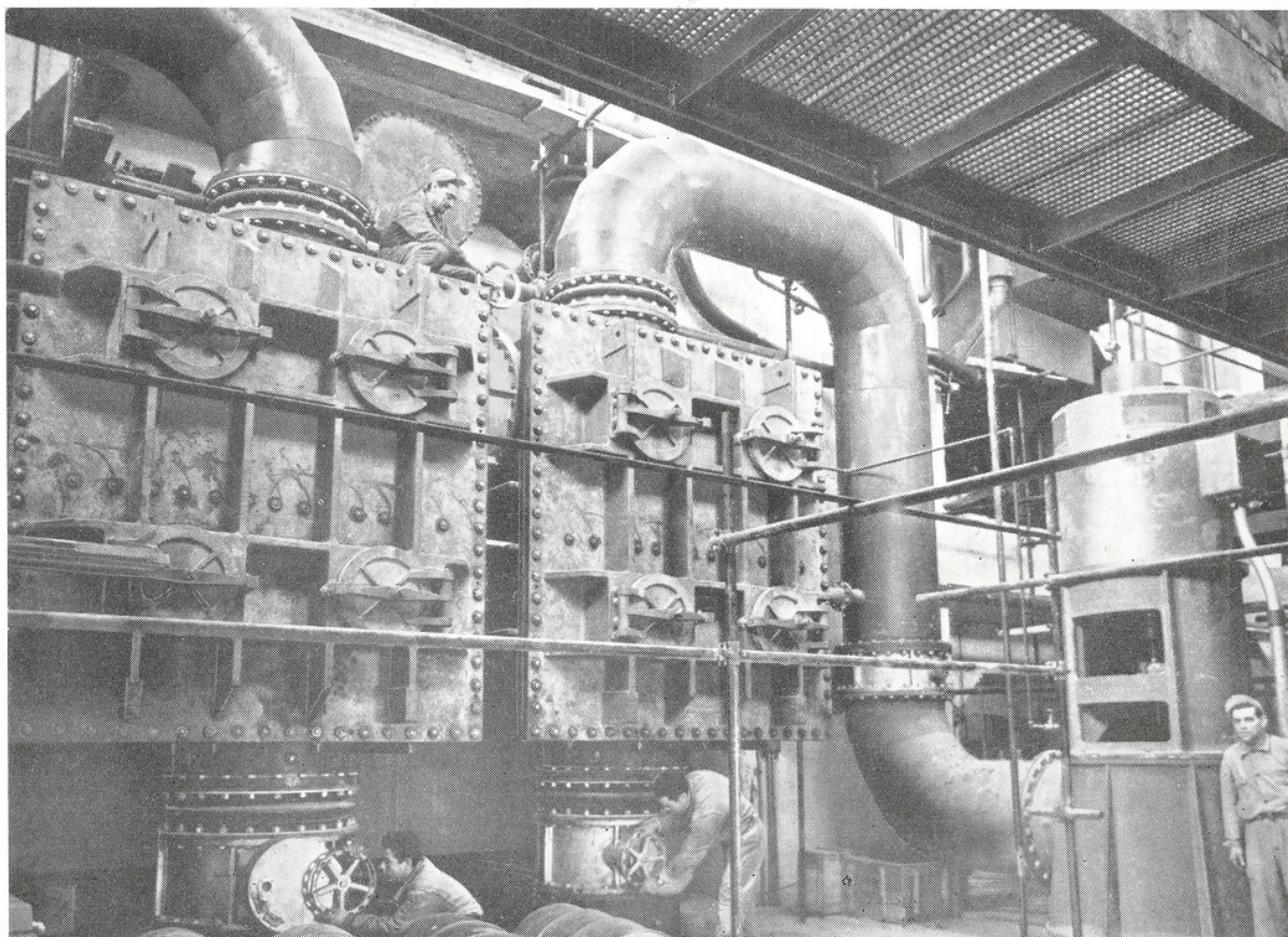
Non è detto che non approfittino della trasferta a fini... turistici e culturali, poichè vi parlano del barocco di Lecce e del romanico di Ruvo, e dei «sassi» di Matera e dei «trulli» di Alberobello, ma vi parlano soprattutto del proprio lavoro, del quale sono particolarmente fieri.

E con ragione, direi, perchè sono stati chiamati a costruire qui un impianto che, oltre al suo enorme valore tecnico e strumentale, ha già un posto nella storia della ripresa economica e industriale del nostro mezzogiorno.



I. b.

Sotto: veduta frontale del condensatore



La celebrazione del 25 aprile

Presso la Direzione Generale e gli stabilimenti sociali si è ripetuta quest'anno, con la stessa semplicità austera degli anni scorsi, la commemorazione degli ansaldini caduti per la lotta di liberazione, con la partecipazione dei dirigenti e delle maestranze e alla presenza dei famigliari dei Caduti. Ecco una breve nota illustrativa delle varie cerimonie:

Direzione Generale: La cerimonia s'è svolta il 24 aprile alle 11. Ha impartito la benedizione ai defunti il cappella-

vocato Lanero, padre di uno dei quattro Caduti.

Meccanico. La cerimonia si è svolta il 24 aprile alle 12,20. L'ufficio dei defunti è stato celebrato da don Delfino. Hanno parlato ai presenti il Consigliere d'Amministrazione prof. avv. L. M. de Bernardis, il Direttore ing. Cominetti e il segretario della Commissione Interna sig. Carlini.

Cantiere di Sestri. La cerimonia si è svolta il 24 aprile alle 11,30. Ha impartito la benedizione il Cappellano don



L'avv. De Barbieri parla ai dipendenti del Cantiere di Sestri

Fonderia. Alle 7 del 24 aprile è stata celebrata la Messa da don Faldi assistito dal Cappellano don Mischiatti. Alle 11,45 ha avuto luogo la com-

memorazione dei Caduti, il cui sacrificio è stato rievocato dal Direttore sig. Noris e dal segretario della Commissione Interna sig. Visconti.



La commemorazione dei Caduti allo stabilimento Meccanico

no don Poggi ed ha pronunciato un discorso commemorativo il Consigliere d'Amministrazione geom. Mereta, al quale ha risposto con accenti di profonda commozione l'av-

Casazza e agli intervenuti hanno parlato il Presidente dell'Ansaldo avv. Federico De Barbieri e il segretario della Commissione Interna sig. Antonio Gaggero.



La cerimonia alla Sede: il commovente discorso dell'avv. Lanero (in alto), presenti dirigenti, impiegati e operai (sopra)



Mobilificio

GIORDANO COSTA

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

Concessionario materassi:

Permallex

CINESELEZIONE

Nata di marzo

Un bravo architetto, serio e onesto, tanto da credere nell'architettura e disegnare le mode, gli appoggi e le raccomandazioni, si trova improvvisamente davanti una moderna ragazzina, sveglia (fin troppo!), spigliata, un vero diavolo scatenato e... se la sposa.

La luna di miele è veramente « di miele », ma poi le differenze tra i due, nella maturità, nel modo di giudicare le cose, nel modo di prendere il mondo; la differenza forse tra le abitudini e gli ambienti rispettivi (da una parte gli amici di studi e i colleghi di lavoro e le questioni d'arte; dall'altra la vuotezza scipita e spendacciona e corrottrice della ricca borghesia) scavano un solco sempre più profondo, fino alla separazione.

Ma poi le cose tornano a chiarirsi, perchè in fondo si trattava più di equivoci che di gravi incompatibilità, e l'amore (che c'era sempre stato) riunisce i due, che riprendono la vita in comune. Se la ragazzina sia almeno maturata, e quindi cambiata, il film non lo dice. Ma noi possiamo sperarlo.

Questa in sintesi la trama del film realizzato con felice forma dal regista Pietrangeli, attento come sempre nelle rapide ed incisive notazioni di ambiente e di costume, ed ambientato in una Milano di questi ultimi giorni, col grattacielo Pirelli in costruzione.

Gli interpreti sono Gabriele Ferzetti, ottimo, e Jacqueline Sassard, discreta. Il commento musicale, buono, è di Piero Morgan.

Il film, oltre a divertire con dignità, sfiora anche alcune verità importanti. Forse non dice tutto quello che il regista si era ripromesso, forse per questo non è del tutto un film « compiuto », ma sul piano del divertimento dignitoso esso tiene bene, e coi tempi che corrono non è poco.

IL PORTOGHESE



CHI È UN FAMOSO RE ALLA FAVORITA: "QUAL'È IL SEGRETO DELLA TUA BELLEZZA, LA CREMA O LA LOZIONE PREFERITA CHE TI DÀ QUESTA ETERNA GIOVINEZZA?,"

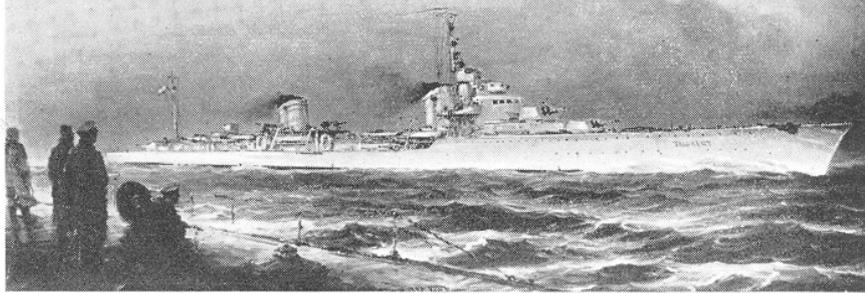
RISPOSE QUELLA SPLENDIDA DAMINA, AL SECOLO MADAMA POMPADOUR: "O MIO SIGNORE IO PRENDO OGNI MATTINA LA CELEBRE MANNITE O: DUFOUR!,"

Usate anche voi mannite Dufour!

FOTOINCISIONI A. CERIALE
VIA LANFRANCONI, 43 r. cano. - Telefono 56.353

CONTINI
BORSE
VALIGIE
BAULI
PORTICI XX SETTEMBRE, 172 r. ARTICOLI
VIAGGIO
TUTTE le NOVITÀ
di STAGIONE
CONFEZIONI
di alta classe
C A L Z E
GUANTI ecc.
SCONTO 10% PRESENTANDO IL TAGLIANDO
DI QUESTO AVVISO

Il record del Taschkent



Quando, al termine dell'ultimo conflitto mondiale, si seppe a Livorno che il «Taschkent», dopo essere stato impiegato in numerosi viaggi di trasferimento della popolazione di Sebastopoli a Novorossisk (viaggi velocissimi, che avevano permesso il trasferimento di parte degli abitanti), era stato colpito da una bomba aerea a Novorossisk piegandosi su di un fianco e appoggiandosi alla banchina, non si ebbe certo una buona notizia. No di certo; e la mia non vuol essere né facile ironia, né vieta retorica; ma a Livorno moltissimi ricordavano il «Taschkent» avventarsi rabbioso sulle onde, investito fin sul castello di prora da un implacabile mitragliamento di spruzzi violenti d'acqua, con la coperta assolutamente impraticabile per l'impeto del vento e del mare, durante la memorabile «corsa» del 2 maggio 1939 — effettuata sulla base di Balacava — che lo collaudò la nave più veloce di tutti i tempi.

E' una vicenda interessante, quella del «Taschkent», uno dei tanti episodi di cui è riccamente intessuta la storia del Cantiere di Livorno; comincia nel 1934, quando la Russia bandì — fra i migliori cantieri navali d'Europa — una gara che prevedeva la fornitura di un incrociatore leggero, di circa 4.000 tonnellate di dislocamento, dotato della massima velocità possibile. Il committente avrebbe provveduto solo all'armamento pesante.

Nel febbraio seguente il Cantiere di Livorno presentò il suo progetto, con il quale assicurava una velocità di 42 nodi e 5. Gli altri concorrenti avevano previsto velocità oscillanti tra i 40 e i 41 nodi al massimo, per cui la gara fu vinta dai livornesi.

Le caratteristiche principali della nave erano le seguenti:

lunghezza al galleggiamento, m. 134; lunghezza massima, m. 140; larghezza al galleggiamento, m. 13; altezza di costruzione, m. 8,20; dislocamento alle prove, tonn. 3500; potenza apparato motore (4 caldaie - 2 motrici), C. A. 110 mila.

L'armamento era composto da 6 cannoni da 130 mm., 6 cannoni da 45 mm., 6 mitragliatrici da 20 mm., 9 tubi lanciasiluri da 533 mm. e da una sistemazione per 90 torpedini da blocco.

Il requisito «velocità» rappresentava la caratteristica essenziale del progetto, per cui i russi imposero contrattualmente fortissime penalità in caso di difetto di questa e premi altrettanto alti nel caso contrario (500.000 lire per ogni decimo di nodo — in più o in meno — pari a circa l'1% del valore complessivo dell'incrociatore).

Le difficoltà imposte dallo studio dei problemi connessi alla costruzione dell'incrociatore sono fin troppo evidenti e dovuti — soprattutto — alla enorme potenza dell'apparato motore da sistemare su di una unità dalle dimensioni e dal dislocamento molto ridotti: potenza da ripartire su due sole eliche.

L'ing. Rougier, cui devo tutte le notizie riportate, ne parla con molta calma, quasi come di una cosa... facile; ma le difficoltà che egli dovette superare elaborando il progetto furono effettivamente grandissime; l'ing. Rougier era Vice Direttore del Cantiere laborico quando il «Taschkent» venne impostato sullo scalo «Morosini», l'11 gennaio del 1937. Il 21 novembre dello stesso anno l'incrociatore scivolava verso le limpide acque del Tirreno, dopo che il colpo di accetta era stato vibrato dalla gentile signora Rougier. Frattanto l'apparato motore

veniva costruito in parte dalle officine meccaniche del Cantiere di Livorno, e in parte dalle officine meccaniche della O.T.O. di Sestri Ponente e dallo stabilimento Meccanico Ansaldo di Sampierdarena.

Dopo il varo, l'allestimento dell'incrociatore subì un periodo di interruzione durato circa sei mesi, dovuto soprattutto ad alcune divergenze di carattere finanziario; appianate le quali, i lavori proseguirono regolarmente e, il 14 marzo del 1939, il «Taschkent» affrontò le prove a tutta forza nelle acque del Tirreno. A qualche miglio da Portofino il ringhioso bolide si avventò — per otto ore! — a 44,5 nodi di media, lanciato da una potente motrice di 110.000 cavalli.

Il pieno successo delle prove fece sì che il 24 aprile la nave lasciasse Livorno per essere trasferita ad Odessa.

Frattanto era, con alcuni giorni di anticipo, partita da Livorno la «Giuseppe Orlando», una motonave della «Società di Navigazione Toscana», per essere adibita a nave appoggio del personale italiano in Russia e per servire al rimpatrio dello stesso. La «spedizione» era diretta dall'ing. Rougier (dal mese di aprile 1938 Direttore del Cantiere livornese, in seguito alla morte dell'ing. Serra) coadiuvato dagli ingg. Grillo e Rocchi. La nave era al comando del capitano di lungo corso Bancalari, coadiuvante in seconda il capitano Simonetti, Direttore di macchina il colonnello del Genio Navale della Riserva Volpe — che aveva in sottordine i macchinisti navali Casali e Talierno. L'equipaggio comprendeva 140 uomini fra operai, marinai e fuochisti. Sul «Taschkent» avevano preso imbarco alcuni dei tecnici della commissione russa di Livorno.

Con una solenne cerimonia,

il 6 maggio la nave veniva consegnata ad Odessa. Ma — e qui si inserisce un duplice e famosissimo episodio di enorme valore morale — le autorità committenti avevano espresso il desiderio, pochi giorni prima della consegna, di eseguire — nelle acque del Mar Nero — una prova di velocità, forse scettiche sui risultati o forse ritenendo che le azzurrissime acque del Tirreno avessero potuto avere benefica influenza sull'esito delle prove, per quanto ormai contrattualmente validissime.

Pur di togliere qualsiasi dubbio, l'ing. Rougier decideva di aderire alla richiesta; il programma, piuttosto faticoso, prevedeva una prova da effettuare, con personale misto, russo e italiano, sulla base di Balacava, in Crimea. I delegati della Marina russa avevano previsto un giorno per il trasferimento della nave a Sebastopoli, il giorno seguente per la prova di velocità sulla base ed uno per il rientro ad Odessa. L'ing. Rougier andò oltre: propose di effettuare tutta la prova in un solo giorno e promise di essere di ritorno ed attraccato alla banchina del porto di Odessa alle 17 precise del giorno stesso: fu preso in parola, se pure con un certo scetticismo.

All'alba del 2 maggio 1939, il «Taschkent» lasciava il porto di Odessa e veniva progressivamente in breve tempo spinto a 42 nodi, malgrado i fondali molto bassi (circa 50 metri). Alle 10 la nave doppiava il capo Turkhan ed entrava, quindi, nelle acque della Crimea; la velocità veniva ancora progressivamente aumentata e, verso le 12, la nave passava al traverso di Sebastopoli, per iniziare la prova sulla base di Balacava.

Le condizioni del mare erano assolutamente sfavorevoli

per una prova ad altissima velocità; ciononostante la base veniva percorsa quattro volte e, al termine, la nave — con una potenza motrice di 116.000 cavalli — aveva raggiunto la sbalorditiva velocità, fino ad oggi irraggiunta, di 45,3 nodi, superiore anche a quella registrata nel Tirreno, alle prove ufficiali!

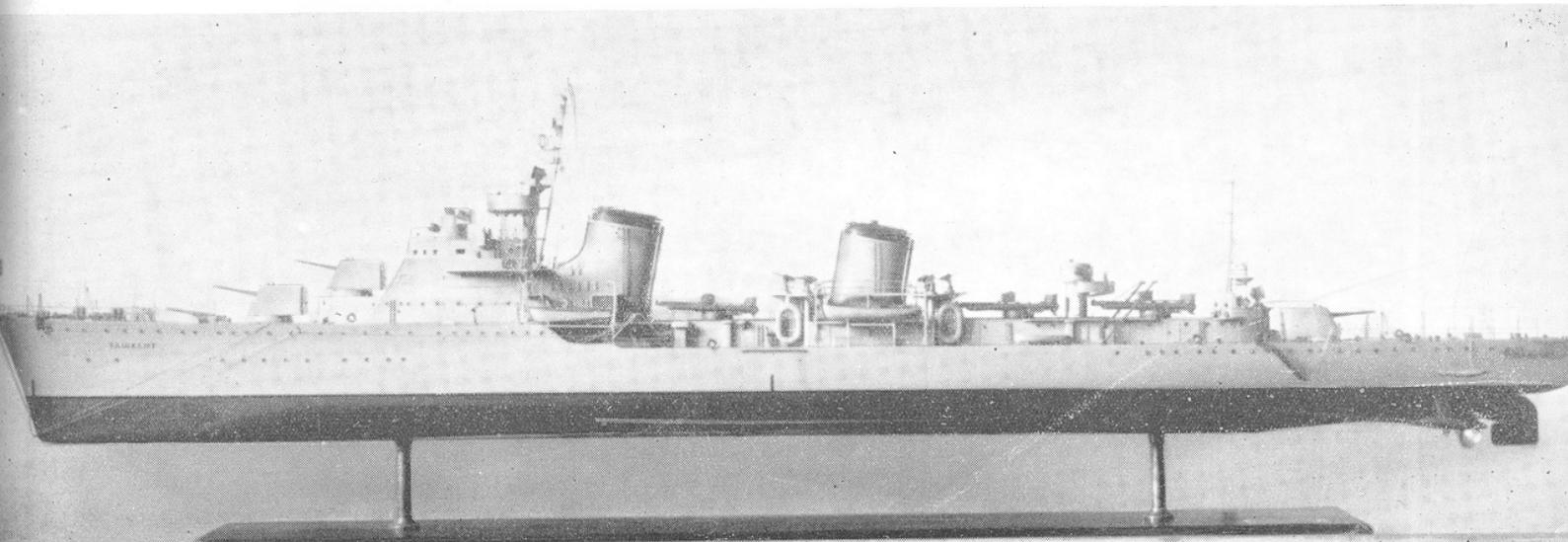
Si era previsto che la nave alle 17 fosse attraccata alla banchina di Odessa; e ci volle una vera e propria prodezza del comandante Bancalari, un gioiello di arte nautica, per mantenerne fede: ma anche in quell'episodio, così accidentale — quasi secondario — l'antico Cantiere medico volle tener fede a sé stesso: alle 17, infatti, la nave era ormeggiata.

Il 20 maggio, dopo alcune uscite di allenamento e dopo la consegna della nave, gli italiani ripartivano con la «Giuseppe Orlando» e nel dicembre del 1939, con piena soddisfazione di entrambi i contraenti, venivano regolate tutte le residue formalità.

Del «Taschkent» non resta che un modellino scala 1:25, presso la Sezione Navale del «Museo della Scienza e dell'Industria» di Milano: è uno dei più bei modelli della sezione, che ha fruttato una targa del Comune ambrosiano al Cantiere di Livorno; un altro bellissimo è nella sala del Cantiere «Luigi Orlando» ed uno ancora, piccolissimo e quasi nascosto tra tanti elegantissimi e perfetti, è nello studio dell'ing. Rougier, che oggi dirige la Sezione Progetti Navali dell'Ansaldo: ma non riuscirete a passargli accanto senza soffermarvi un momento a pensare che quella prora conserva ancora il più ambito dei primati: e lancia ancora una sfida.

Emiddio Loscalzo

In alto: l'incrociatore leggero «Taschkent» in un quadro del pittore Claudus. - Sotto: il modello conservato al nostro Cantiere di Livorno.



ALBUM DI FAMIGLIA

Vittorio Fantoni, modellista

Vittorio Fantoni è un autista anziano (per esperienza professionale, beninteso, non per età) e di rara abilità. Ma qui ne parleremo soltanto come modellista.

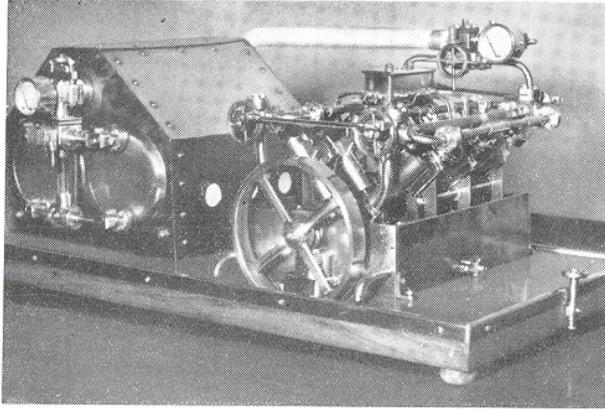
Premettiamo un rapidissimo cenno biografico. Frequentò, da ragazzo, la « Scuola di arti e mestieri », sezione meccanica; lì lavorò alle macchine, imparò ad eseguire e a sviluppare disegni tecnici; ma, prima di conseguire il diploma, andò via e pensò bene di « prendersi la patente », a quell'epoca — benedetti tempi! — non ancora divisa per grado.

Con tal tesoro in tasca, per un buon ventennio fu autista di famiglie private.

« Era più facile allora, oppure oggi, il suo lavoro? ».

« Era molto più difficile che adesso — ribatte pronto. — E' da un pezzo, ora, che guido una « Alfa Romeo » e, se c'è qualcosa che non va, si trova subito pronta un'officina attrezzatissima, si può subito ricorrere al servizio di assistenza della casa costruttrice, si ha subito e molto comodamente modo di mettervi riparo. Ma allora, caro signor mio, l'autista doveva essere anzitutto un buon meccanico e conoscere a fondo la sua auto per poter fare quel mestiere ».

E continua a parlare del suo lavoro, dando saggio di invidiabile competenza e memoria delle macchine dell'epoca. Comunque fu poi alla « Lancia »



simo gli era proprio entrato nel sangue, se ci è voluto un anno perchè costruisse un'altra caldaia marina, che già conobbe — a suo tempo — gli onori della cronaca. Su « L'Ansaldo » del 15 settembre 1955 si davano infatti ampi ragguagli tecnici su questa seconda motrice a vapore.

« Poi — continua ancora Fantoni — ho insistito in questo genere di costruzioni e ne ho costruita una terza, nella quale ho ancora inserito la retromarcia e che ha una pressione di circa due chilogrammi per centimetro quadro. Come la precedente è tutta in ottone; potrebbe spingere anch'essa una « nave » di circa 10 chilogrammi di dislocamento. Alla « Mostra d'arte » organizzata da « L'Ansaldo » vinse il premio assegnato dal pubblico,

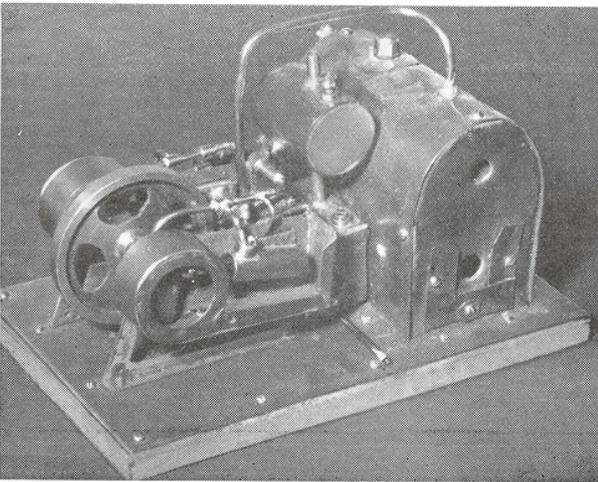
mentre la precedente conquistò il quarto premio ».

« E i disegni? ».

« Non li copio, li creo, basandomi sui principi generali che governano il funzionamento delle macchine a vapore, facendo e disfacendo, come è ovvio. Adesso, poi, ho intenzione di costruire una turbina. Ma, in questo caso, dovrò proprio copiare ».

E ce lo dice quasi come se fosse una cosa vergognosa, quella di realizzare praticamente, di dar vita a delle linee tracciate da altri: frattanto ripone gelosamente i suoi modelli, con cura estrema. Noi gli promettiamo fin d'ora che riparleremo di lui quando colauderà la turbina, perdendo anche per quella notte il sonno.

emlos

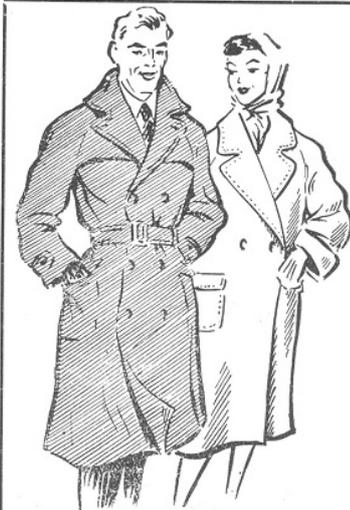


e, infine, all'Ansaldo, sempre come autista.

« Come le è nata la passione per il modellismo? ».

« Così, per passatempo. Circa sei anni fa, di sera, non avendo cosa fare, provando e riprovando, facendo e disfacendo disegni e pezzi (allora come oggi senza mezzi di officina) costruii, in circa tre mesi, una macchina a vapore in rame a due cilindri paralleli con caldaia, il cui riscaldamento funziona a resistenza elettrica. E' tutta saldata a stagno, ed ha solo due viti. Potrebbe far muovere una « nave » di circa 7 chili di dislocamento. Al collaudo eravamo commossi: i miei figli, io... ».

E non ci dormì tutta la notte. Perchè, ormai, il modell-



Bleummer's

Industria Confezioni

GENOVA VIA PRE, 48 r.

Veste elegantemente con poca spesa

**GRANDIOSO ASSORTIMENTO
PRIMAVERILE**

IMPERMEABILI - SOPRABITI - VESTITI - GIACCHE - PANTALONI - ARTICOLI SPORTIVI, ecc. ecc. per
UOMO - SIGNORA - GIOVANETTI - BAMBINI

CONFEZIONATI CON TESSUTI DI GRAN MODA - SU MODELLI ESCLUSIVI

Tutte le confezioni **Bleummer's** sono lavorate con tessuti bagnati garantiti irrestringibili
REPARTO SARTORIA: Abili tagliatori - Maestranze specializzate

SI ACCETTANO IN PAGAMENTO TUTTI I BUONI RATEALI

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.

Vittadello

Confezioni

LIVORNO

VIA GRANDE, 36 - tel. 2.44.18 ang. Piazza Guerrazzi
VIA GRANDE, 43 - tel. 2.51.37 ang. Via della Madonna

**Cartotecnica
LUCE**
S. R. L.
GENOVA

TUTTO PER IL DISEGNO
E PER L'UFFICIO

CARTE PER USI TECNICI

Telef. 580.314 ALLESTIMENTI
PIAZZA DELLA VITTORIA 150 r. IN PLASTICA

ANSALDINI

ARREDATE COMODAMENTE
E BENE LA VOSTRA CASA
con

MOBILI

MODERNI SOLIDI
GARANTITI

A RATE di Lire
rivolgendoVi alla Ditta

5 - 6.000 MENSILI

CARDONA & GINOCCHIO

GENOVA - VICO DEL FERRO 5-7 r.
(Da Via Garibaldi a Piazza del Ferro)
Telefoni: 21.518 - 204.723

FATEVI RICONOSCERE
VI FAVORIREMO

DOPOLAVORO

SEZIONE MUSICA

Iniziata ufficialmente l'attività con una cordiale riunione d'apertura

Sabato 14 marzo alle ore 21, nella sede di Via Stennio, ha avuto luogo una cordiale riunione durante la quale è stato dato ufficialmente inizio all'attività della « Sezione musica » recentemente costituita.

Il Presidente del Dopolavoro dott. Chelini, dopo aver presentato i Direttori tecnici della nuova sezione, ha illustrato brevemente le finalità artistiche comprese nel ricco programma. Ha quindi passato in rassegna le altre numerose attività del Dopolavoro, raccomandando agli intervenuti di dare la loro valida collaborazione in tutti i settori, allo scopo di poter con-

Merlotti (2), Cagna e Zampelli. Questo primo successo della nostra compagine è di buon auspicio per le future possibilità di affermazione.

Ecco la formazione della squadra: Tacchino (Can), Parodi (Can), Fara (Can), Chiara (Mec), Bolleno (Mec), Cagna (Can), Carzino (Mec), Zampelli (Mec), Sacconi (Mec), Canneva (Can), Merlotti (Mec). All.: Verdaechi.

SEZIONE CACCIA

Campionato sociale di tiro al piattello

Il « Gruppo tiro a volo » della « Sezione caccia » organizza per giovedì 15 maggio, allo stand di Muiltedo (Via Simone Pacoret de Saint Bon), il Campionato sociale di tiro al piattello.

Sono ammessi alla gara tutti i soci che abbiano aderito alla « Sezione caccia » fino al 10 maggio 1958.

Il Campionato, che è la prima manifestazione valida per l'assegnazione del fucile automatico « Breda » cal. 12 offerto da « l'Ansaldo », si svolgerà col seguente programma: dalle ore 9 alle 12 tiri di prova; alle 14 inizio ufficiale della gara. Saranno lanciate due serie di 5 piattelli per ciascuna categoria. Per la categoria A la distanza sarà di 12 metri, per la categoria B di 10 metri. I classificati al primo posto delle due categorie si contenderanno il titolo di campione sociale 1958.

I premi sono i seguenti: medaglia d'oro da 25 mm. e pergamena di campione sociale al vincitore assoluto; medaglia d'oro al vincitore di categoria; premi in cartucce o articoli per caccia (da scegliere per ordine di graduatoria) ai classificati dal 2.º al 10.º posto delle 2 categ.

SEZIONE FOTOGRAFIA E CINEMA A PASSO RIDOTTO

Il concorso fotografico «Vecchia Genova» concluso con una interessante mostra

A cura della « Sezione fotografia e cinema a passo ridotto », è stata allestita nel salone della sede di Sampierdarena la mostra fotografica relativa al concorso « Vecchia Genova », indetto dal nostro Dopolavoro e riservato ai soci.

L'interessante esposizione, che ha raccolto più di un centinaio di lavori, è durata dal 25 al 27 aprile ed ha richiamato l'attenzione di un pubblico numeroso.

Sono risultati vincitori i seguenti dopolavoristi: 1) Vittorio Indelicato (Mec); 2) Giuseppe Gollo (Can); 3) Silvio Fossa (Mec); 4) Stelio Zoppini (Can); 5) Adolfo Ottonello (Mec); 6) Orlando Vendrame (Can); 7) Giuseppe Casciscia (Can); 8) Piero De Micheli (Mec); 9) Renato Anselmi (Mec); 10) Renzo Caneva (Can). Inoltre sono state meritevoli di segnalazione le fotografie dei soci Bruno Malatesta e Pietro Pereda. Il premio speciale per il miglior gruppo di fotografie è stato assegnato al sig. Giuseppe Traspedini.

La mostra è stata visitata dal Prefetto di Genova dott. Vicari, dal Presidente dell'Ansaldo avv. Federico De Barbieri, dal cav.

Al miglior classificato delle due categorie che avrà usato il fucile « Beretta » verrà assegnato un orologio da polso offerto dalla Società « Beretta » di Brescia. Fra tutti partecipanti verrà estratto a sorte un fucile cal. 12.

SEZIONE BOCCA

I risultati delle gare per il «Trofeo Finmeccanica»

Organizzato dalla « Sezione bocce », si è svolto il 20 aprile sui campi di Villa Maria a Sestri il « Trofeo Finmeccanica » abbinato alla « Coppa Ministero Difesa ».

Hanno aderito alla manifestazione 26 fra Società e Dopolavoro, con 540 giocatori.

I risultati sono i seguenti: 1) Dopolavoro « INFRA » (3 medaglie d'oro mm. 32); 2) Dopolavoro « C.A.P. » (3 medaglie d'oro mm. 28); 3) Dopolavoro « Ansaldo Fossati » (3 medaglie d'oro mm. 24); 4) Dopolavoro « F.I.T. » (3 medaglie d'oro mm. 21); 5) Società cattolica « S. Zita » (3 medaglie d'oro mm. 18); 6) Dopolavoro « Ansaldo S. Giorgio » (3 medaglie d'oro mm. 18); 7) Dopolavoro « Ansaldo S. Giorgio » (3 medaglie d'oro mm. 18); 8) Dopolavoro « U.I.T.E. » (3 medaglie d'oro mm. 18); 9) Dopolavoro « Ansaldo » (3 medaglie d'oro mm. 15); 10) Dopolavoro « A.M.G.A. » (3 medaglie d'oro mm. 15); 11) Dopolavoro « A.M.G.A. » (3 medaglie d'oro mm. 15). Seguono altri.

Ed ecco i premi di rappresentanza: Trofeo Finmeccanica - Dopolavoro « Ansaldo Fossati » (biennale non consecutivo); Coppa Ministero Difesa - Dopolavoro « INFRA » (biennale non consecutivo); Coppa Ansaldo S. p. A. - Dopolavoro « INFRA » (definitiva); Coppa ENAL Provinciale - Consorzio Autonomo del Porto (definitiva); Coppa Dopolavoro Aziendale Ansaldo - Dopolavoro « A.M.G.A. » (definitiva); Coppa artistica - Società « Molassana » (definitiva).

SEZIONE TURISMO

Ottima riuscita della gita a Milano

La gita a Milano per la « Fiera campionaria », effettuata il 19 aprile, ha avuto un lusinghiero successo. Vi hanno partecipato oltre 700 persone fra soci e loro famigliari. Sono stati noleggiati 17 pullman.

La buona riuscita della gita, che è stata allietata da una splendida giornata di primavera, è dovuta in gran parte alla accurata organizzazione predisposta dal Dopolavoro, i cui collaboratori si sono prodigati nella cura di ogni particolare. A confortare quest'asserzione sta il fatto che i gittanti, alcuni dei quali erano tendenzialmente restii a partecipare alle manifestazioni dopolavoristiche, hanno espresso agli organizzatori, la loro piena soddisfazione.

ICCEA CARTA CANCELLERIA
ARTICOLI PER UFFICIO TECNICO

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



cacciatori! tiratori!
PREFERITE L'AUTOMATICO BREDA
è il migliore!

MALATTIE REUMATICHE

ARTROSI - ARTRITI - NEURALGIE - FIBROSITI - SCIATICHE - LOMBAGGINI

Dott. FUMAGALLI

GENOVA - Corso Torino, 9 scala B - Tel. 587-357 (Martedì, Venerdì) ore 15-18

nell'epoca dello "industrial design" e della visione stereoscopica, la miglior pubblicità è il modello.

Dott. TORSEGGIO SPECIALISTA MALATTIE NERVOSE

RADARTEAPIA - ULTRASUONOTERAPIA
GENOVA - Via Cesare 15-5 - Tel. 53.825 - 54.118 - ore 15-19
SAVONA - Casa Cura Rossello - Via De Mari, 16 - Tel. 22.706
martedì ore 9 - 11,30

LA RUOTA DEL TEMPO

Sono nati

16 febbraio: MANUELA, di Pietro Chiesa (Mec) e di Maria Gualco - 18 febbraio: RINALDO, di Santo Boccardo (Mec) e di Amelia Gianotto - 3 marzo: PAOLA, di Enea Venanzi (Can) e di Aure Bianchi - 8 marzo: VITTORIO, di Lorenzo Farodi (Can) e di Margherita Gestro - 14 marzo: DANILA, di Giulio Aloisio (Can) e di Rosa Scotto - 17 marzo: GRAZIELLA, di Claudio Vallarino (Can) e di Massimilena Guido - 23 marzo: GIUSEPPINA, di Carlo Cepollina (Can) e di Aurelia Imelio - 25 marzo: SILVIO, di Salvatore Laurino (Mec) e di Filomena Cavaleri - 5 aprile: NERINA, di Rosario Pittera (Can) e di Nicoletta Mandala.

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

Si sono sposati

19 marzo: Ferrer SOLAINI (Cmi) con Maria Galuzzo - 7 aprile: Giacomo ROSSI (Cmi) con Albertina Dagnino; Piniello CASTELLO (Can) con Santina Valle; Gaetano BARBIERI (Can) con Teresa Moro; Francesco OTTONELLI (Can) con Adriana Panigadi - 9 aprile: Alfredo CAMBIASO (Can) con Graziella Andreotto - 12 aprile: Giuseppina FERRARESI (Can) con Carlo Traverso; Enzo PEDRAZZI (Can) con Laura Marchesini; Luciano RONCHETTO (Can) con Rita Carpi - 13 aprile: Alberto CASINI (Can) con Giuseppina Balardo - 20 aprile: Virginia RUBINO (Dig) con Lino Celoria.

Agli sposi i nostri vivissimi auguri.

piccoli annunci

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

GRADISCHI nuovissimo «Telefunken» con valigetta, tre velocità, vendo con o senza dischi. Telefonare al n. 875460 nelle ore dei pasti.

VENDESI macchina per maglieria marca «Dubied» 10/90 munita di cuscinetti a sfere. Telefonare al numero interno 266 della Direzione Generale.

VENDO carrozzella per bambini, con capote e in buone condizioni. Prezzo lire 15.000 trattabili. Rivolgersi a G. De Caro, via Negrotto Cambiaso 82 (oltre ospedale «Celsia»), Genova-Rivarolo.

Pensioni di guerra

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

TERESIO GIANNACCCHINI. In riferimento al Suo sollecito Le comunichiamo che presso il Servizio Dirette N. G. del Ministero del Tesoro, in data 5 aprile non è ancora pervenuto il referto medico richiesto.

FRANCESCO LO PRESTI. Ci riferiamo a quanto pubblicato sul n. 4 per comunicare che il Comitato di Liquidazione ha approvato il progetto per la concessione del rinnovo dell'assegno di 7.a Ctg. per il periodo 1-6-1956/31-5-1958. Il Ministro del Tesoro con suo Decreto n. 2170539 del 6-3-1958, ha deciso favorevolmente. Successivamente il Servizio Pagamenti della Direzione Generale delle Pensioni di Guerra, con elenco n. 179 dell'8 aprile, ha provveduto a trasmettere il ruolo di variazione n. 3462042 all'Ufficio Provinciale del Tesoro di Genova. Con i suddetti elementi Lei può recarsi al predetto Ufficio per sollecitare la liquidazione.

DOMENICO COPPA. In riferimento alla Sua pratica, che porta il numero 357233 di posizione, abbiamo appreso che con Decreto n. 002253 del 5 maggio 1954 veniva liquidata la pensione a vita di 6.a Ctg. Il Servizio Pagamenti della Direzione Generale Pensioni di Guerra in data 9-7-1954, ha provveduto ad inviare il ruolo d'iscrizione all'Ufficio Provinciale del Tesoro di Genova. Per quanto riguarda la Sua richiesta di notizie circa le visite da Lei passate nel 1953, al Ministero non risulta nulla.

FEDELE BLANDO. Le comunichiamo che la Sua pratica di pensione (numero di posizione 21587670) presso il Ministero del Tesoro è stata classificata intempestiva perché presentata dopo i termini di scadenza (31-8-1952) previsti dalla Legge 648, e quindi non avrà corso, a meno che non venga in seguito concessa una proroga.

GIACOMO PARODI. Facciamo seguito a quanto pubblicato sul n. 1 di quest'anno de «l'Ansaldo» per comunicare che abbiamo rintracciato il Suo ricorso presso la Corte dei Conti. Esso è completo del fascicolo amministrativo pervenuto dalla Direzione Generale Pensioni di Guerra. Quanto prima sarà inviato in esame per la necessaria istruttoria.

RAFFAELE PAPALUGA. Abbiamo rintracciato presso il Servizio Dirette N. G. del Ministero del Tesoro la Sua pratica, che porta il numero 1116382 di posizione. Le notizie apprese circa la proposta del miglioramento di categoria e cioè dall'8.a alla 6.a, sono purtroppo negative e a tale proposito la preghiamo di telefonare in Redazione (589349).

GINO MORELLI. Le comunichiamo che la Procura Generale della Corte dei Conti ha emesso le proprie conclusioni, che purtroppo propongono il rigetto del ricorso. La Segreteria, in data 24 febbraio 1958, con elenco n. 142, ha provveduto ad informare l'interessato.

FRANCESCO CACI. Abbiamo rintracciato presso la Corte dei Conti il Suo ricorso che porta il numero 437598. Quanto prima sarà richiesto il fascicolo amministrativo alla Direzione Generale delle Pensioni di Guerra. Passerà ancora molto tempo prima di poter giungere alla conclusione della pratica, in quanto ve ne sono ancora in numero elevato da esaminare con data antecedente alla Sua.



Alfredo, figlio di Luigi Pontillo del Cantiere di Sestri

Fratelli

PAGANO

Tipografi Editori dal 1797

Libreria Internazionale Di Stefano

già TREVES - S. p. A.

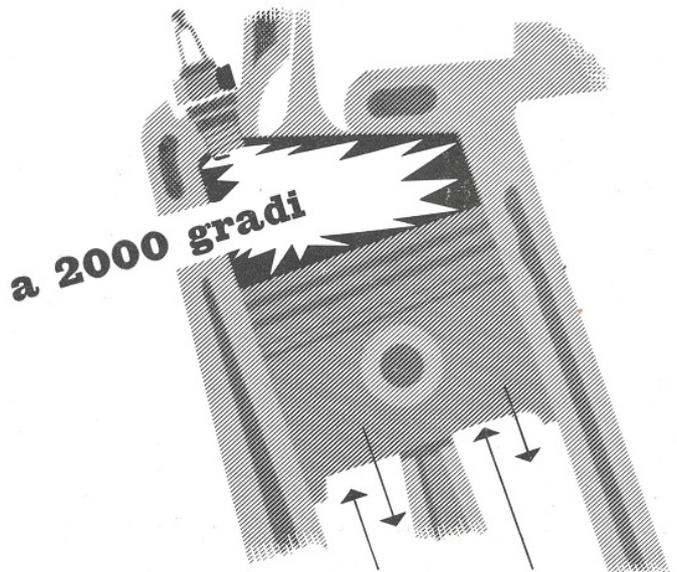
GENOVA

VIA R. CECCARDI - TELEF. 55.085 - 55.406

PIAZZA FONTANE MAROSE - TEL. 23.291

VIA ROMA - TELEFONO 55.426

elpi 1165



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

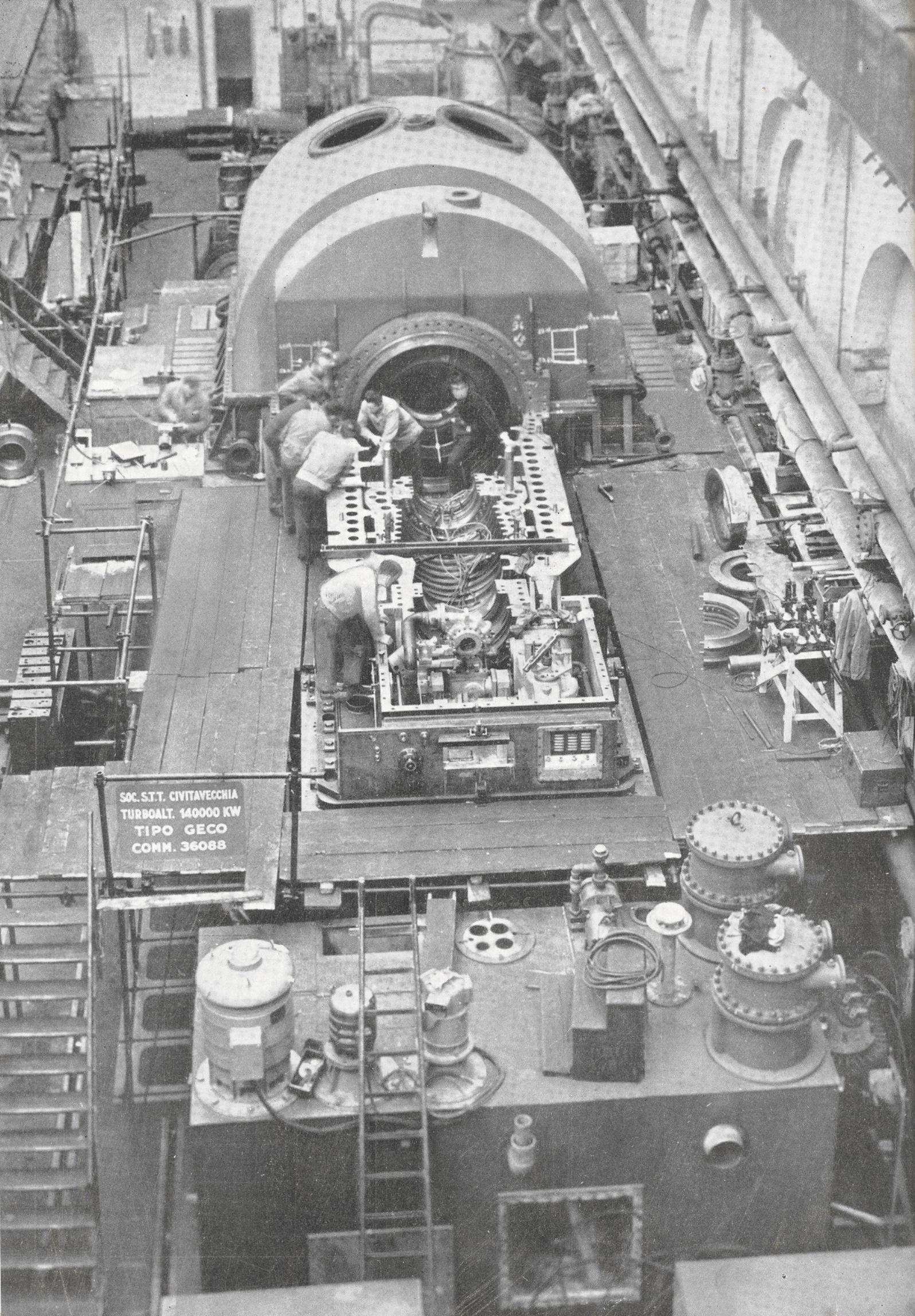
MOTOR OIL

MULTIGRADE

L'olio per tutte le temperature



La scolara Angelina Lanzo è una nostra affezionata lettrice. Eccola con l'abito della prima Comunione in mezzo ai suoi due fratellini



SOC. S.T.T. CIVITAVECCHIA
TURBOALT. 140000 KW
TIPO GECO
COMM. 36088