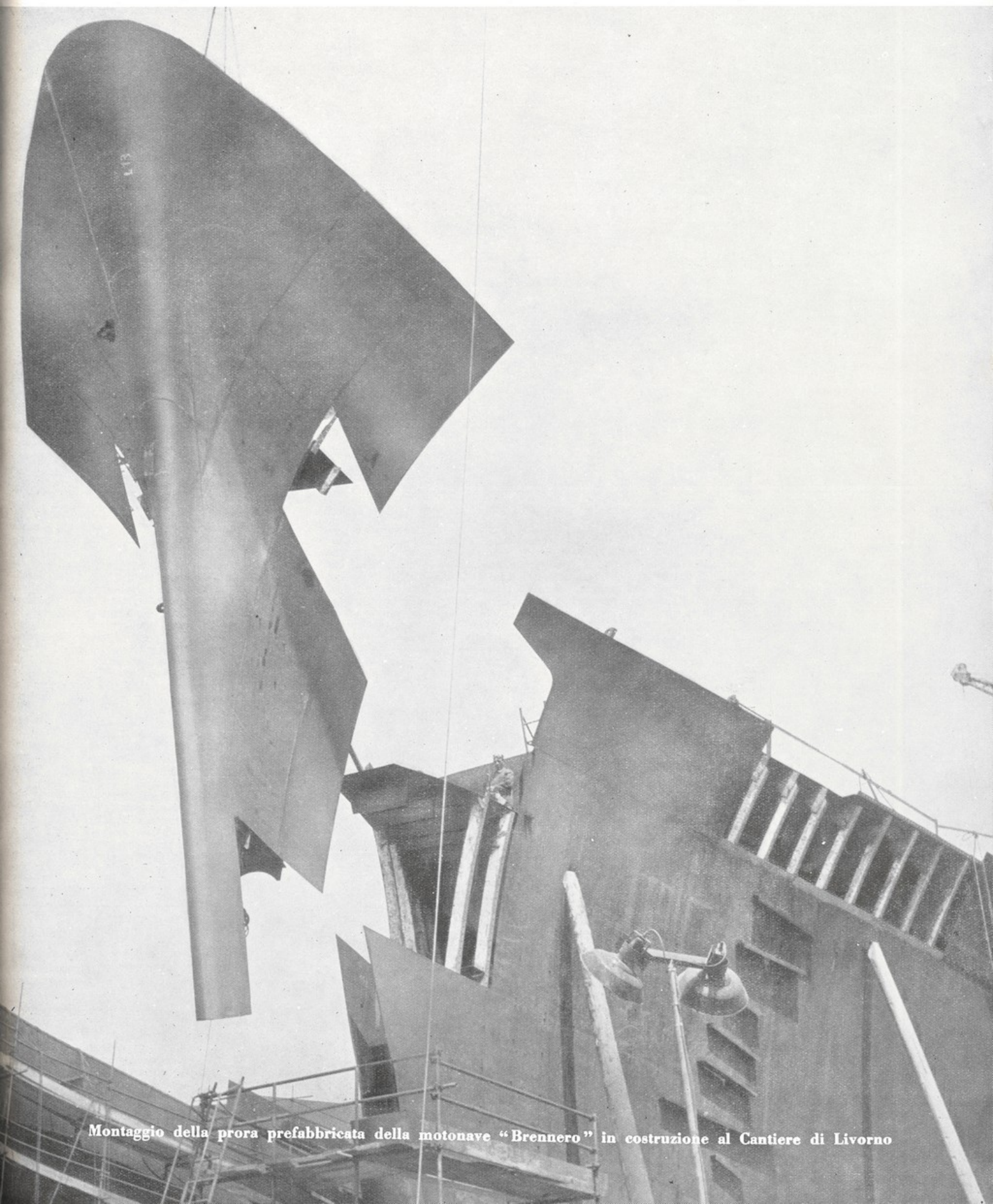


l'ansaldino

anno quinto - numero 9

QUINDICINALE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO

genova - 1 giugno 1958



Montaggio della prora prefabbricata della motonave "Brennero" in costruzione al Cantiere di Livorno



l'ansaldino

QUINDICINALE
DEI DIPENDENTI
DELL' ANSALDO

★

EDITO DALL'ANSALDO S.p.A.

★

Responsabile: Lorenzo Rebora

Redazione: Via Fieschi, 10-11
Genova



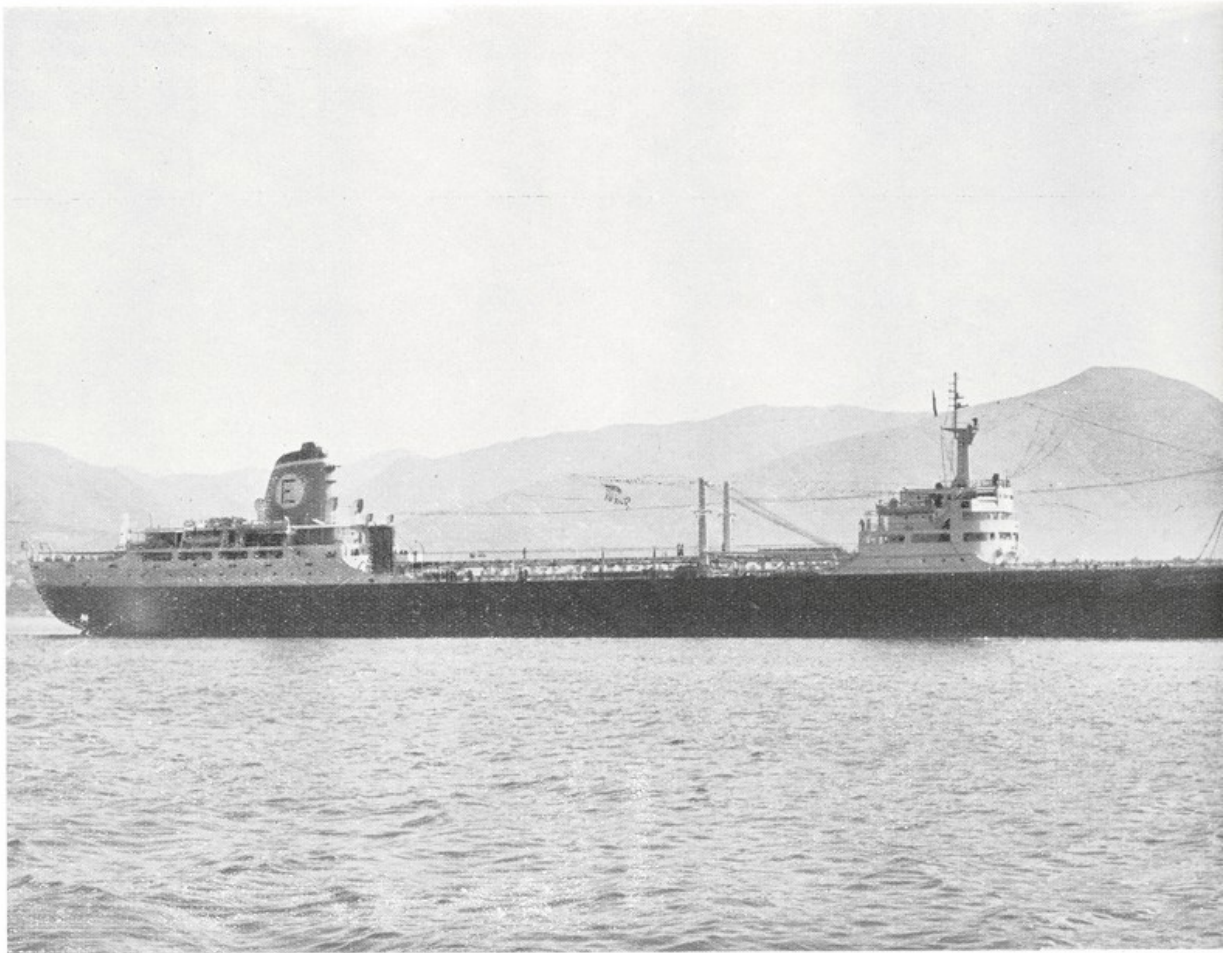
sommario

- 2 PROVE E CONSEGNA DELLA "ELIOS"
- 4 PANORAMA AZIENDALE
- 8 LAVORI DI RIMODERNAMENTO AL CANTIERE DI IVORNO di Emidio Loscalzo
- 9 PANORAMA DELL'ECONOMIA ITALIANA
- 10 LE DOMENICHE DI UN BORGHESSE PARIGINO di Guy de Maupassant
- 12 IL LIBANO - VITA DI CASA
- 14 L'UNIFICAZIONE INTERNAZIONALE DELL'UTENSILERIA MECCANICA di Luigi Brandolin
- 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 Maggioro - FON: Michele Montesoro - SAU: Giuseppe Sardi - MUG: Aldo Galli, Franco Guadagnini - LIV: Dino Dazzi - COKE: Edilio Orlandi - ROMA: Mario Fossati

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



Prove e consegna della

L'ottava turbocisterna da 31.500 tonnellate di portata lorda costruita al Cantiere di Sestri, la « Elios », ha effettuato le prove ufficiali a mezzo carico domenica 18 maggio, con mare calmo, cielo sereno, temperatura quasi estiva, visibilità ottima.

Siamo partiti alle 7,10 dal bacino n. 4 del Porto di Genova, dove la nave era stata

immessa per la pulizia della carena. Usciti in mare aperto, ci siamo fermati per l'azzerramento dei torsiometri e quindi, alle 8,10, abbiamo cominciato a navigare verso levante per compiere qualche miglio di rodaggio. Alle 11,50 hanno avuto inizio le sei ore di navigazione a tutta forza previste dal programma delle prove. Quattordici minuti dopo,

cioè alle 12,04, gli strumenti segnalavano l'entrata in base sul traguardo Punta Chiappa-Casa Raggio.

Da questo momento, e fino alle 16,15, la nostra navigazione, che fino allora era sembrata affidata al caso, si trasformò in una corsa « scientifica », affidata alla rigida legge dei numeri. La rotta, i giri dell'elica, la temperatura del vapore, la potenza dell'apparato motore ed ogni altra cosa formarono quella perfetta armonia da cui ogni volta devono scaturire le cifre che i progettisti e i costruttori si attendono.

In quattro ore e undici minuti abbiamo percorso la base misurata di Portofino - Punta Chiappa, lunga 6.030,5 metri, otto volte. Abbiamo così effettuato quattro « coppie di corse » con le macchine spinte a tutta forza, nave a mezzo carico, corrispondente a un dislocamento di 25.675 tonnellate.

Ecco il dettaglio dei risultati:

Coppie di corse	Velocità media	Giri	Potenza
1.a coppia	17,649 nodi	115,58 al 1'	15.325 C.A.
2.a »	17,642 »	115,40 »	15.435 »
3.a »	17,684 »	115,78 »	15.530 »
4.a »	17,750 »	116,10 »	15.588 »

La media generale delle quattro coppie di corse è risultata, di conseguenza, di nodi 17,681 a 115,71 giri al 1', alla potenza di 15.470 C.A. I risultati, confrontati con le previsioni in sede di studio, sono stati più che soddisfacenti.

Si sono svolte quindi le prove del timone da banda a banda. La manovra ha richiesto in

media 26", da 35° a sinistra a 35° a dritta. Anche questo risultato è ottimo.

Sulla via del ritorno abbiamo assistito a un fatto insolito, che ha accentrato l'attenzione curiosa di tutti coloro che non erano impegnati nella locale macchina: la prova delle pompe di carico e scarico. Per quasi un'ora una delle valvole delle grosse tubazioni alinee sotto la passerella ha rovesciato sulla coperta un violento torrente d'acqua sui cui spruzzi d'argento gli ultimi raggi del sole accendevano preziosi riflessi.

Alle 20 si rientrava lentamente in Porto. Alle 20,30 eravamo attraccati alla Calata Zingari.

Tra i presenti a bordo abbiamo notato: l'avv. Paolo Diamante e l'ing. Ercole Lauro, rispettivamente Presidente e Amministratore Delegato della Compagnia armatrice, con l'avv. Le Fevre e il comandante Celentano, i signori Ronner Seal e Tuena, l'ing. Di Mac-

Da sinistra: l'ing. Lauro, il sig. Tuena e l'ing. Cristofori





“Elios”

servizi compresi), sono stati confermati ».

E veniamo ora ad una breve descrizione della nave. La turbocisterna « Elios » è stata costruita per la Società di navigazione omonima di Palermo sotto la sorveglianza speciale del « Registro Italiano Navale » e dell' « American Bureau of Shipping » per il conseguimento della più alta classe relativa a bastimenti che trasportano prodotti petroliferi; alla rinfusa con punto di infiammabilità al disotto di 65° C e per la navigazione di lungo corso. Essa è strettamente conforme alle leggi ed ai regolamenti attualmente in vigore e comunque applicabili della « International Convention for the Safety of Life at Sea » del 1948 e alle condizioni per l'igiene e l'abitabilità degli equipaggi a bordo delle navi mercantili italiane. Soddisfa inoltre a tutte le prescrizioni vigenti presso le autorità del canale di Suez e del canale di Panama e riguardanti il trasporto e la manipolazione di prodotti petroliferi di ogni categoria e grado. Le sue caratteristiche principali sono le seguenti: lunghezza fuori tutto, m. 200; lunghezza fra le perpendicolari, m. 188,80; larghezza massima fuori ossatura, m. 26,20; altezza in fianco al ponte di coperta, m. 13,90; immersione media alla portata lorda contrattuale dalla linea di costruzione, m. 10,30; portata lorda corrispondente, tonn. 31.500; stazza lorda, tonn. 19.000 circa; capacità delle cisterne da carico, mc. 42.000; potenza normale dell'apparato motore a circa 110 giri al l', cavalli asse 14.500.

La « Elios » ha prora inclinata in avanti, poppa ad incrociatore, un alberetto al centro, sei colonne da carico e un fumaio di forma aerodinamica. E' stata costruita col siste-

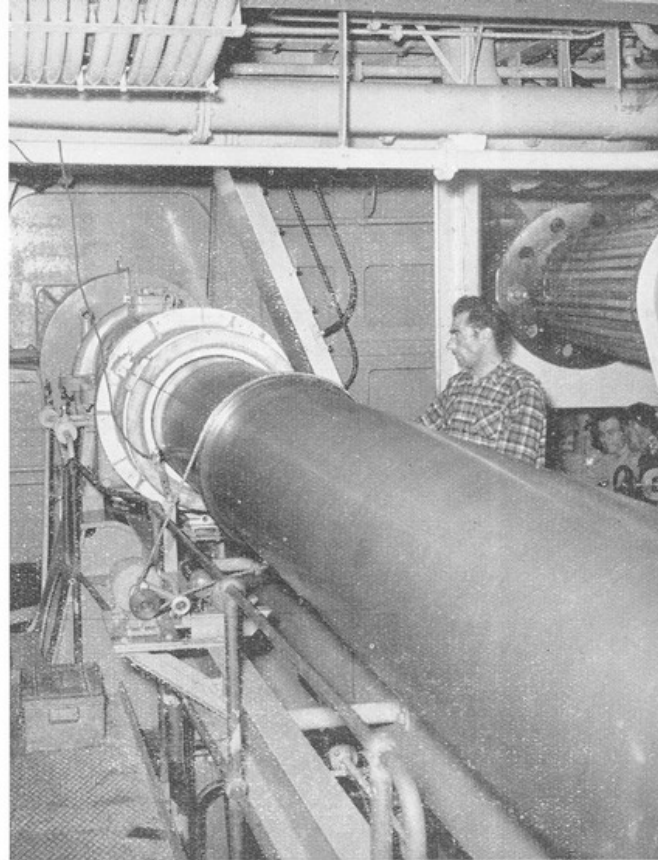
ma a due paratie longitudinali gemelle, ad un fronte con copertini inferiori e castello, tughe al centro disposte in più ordini, cassero poppiere. Le sue cisterne sono trenta, dieci centrali e venti laterali (dieci per ciascun fianco della nave).

E' munita dei seguenti impianti nautici: un trasmettitore per le onde medie, un trasmettitore per le onde corte, un trasmettitore di emergenza, un apparato auto-allarme, un ricevitore per le onde medie e corte, radiogoniometro, ecometro, radar, girobussola e giropilota.

L'apparato motore, costruito al nostro stabilimento Meccanico, è costituito principalmente da un gruppo turboriduttore di propulsione tipo Ansaldo composto di una turbina di alta pressione e una di bassa pressione azionanti un riduttore ad ingranaggi a doppia riduzione (la turbina per la marcia indietro è incorporata nei cilindri di bassa pressione), una linea d'alberi con elica di bronzo fusa alla nostra Fonderia, due caldaie Ansaldo-Foster-Wheeler a tubi d'acqua tipo ESD con attemperatore esterno (pressione del vapore 42 Kg./cmq., temperatura 455° C).

L'impianto elettrico è alimentato con corrente continua e funziona alla tensione di 220 Volta per i circuiti forza, di 110 Volta per i circuiti luce. La corrente a 220 Volta è fornita da due gruppi turbodinamo da 550 Kw. ciascuno e da un gruppo Diesel dinamo da 150 Kw. La corrente a 110 Volta è fornita da due gruppi convertitori da 40 Kw. ciascuno. Il quadro elettrico principale è sistemato nel locale macchine.

Gli alloggi comprendono tre appartamenti (per l'armatore



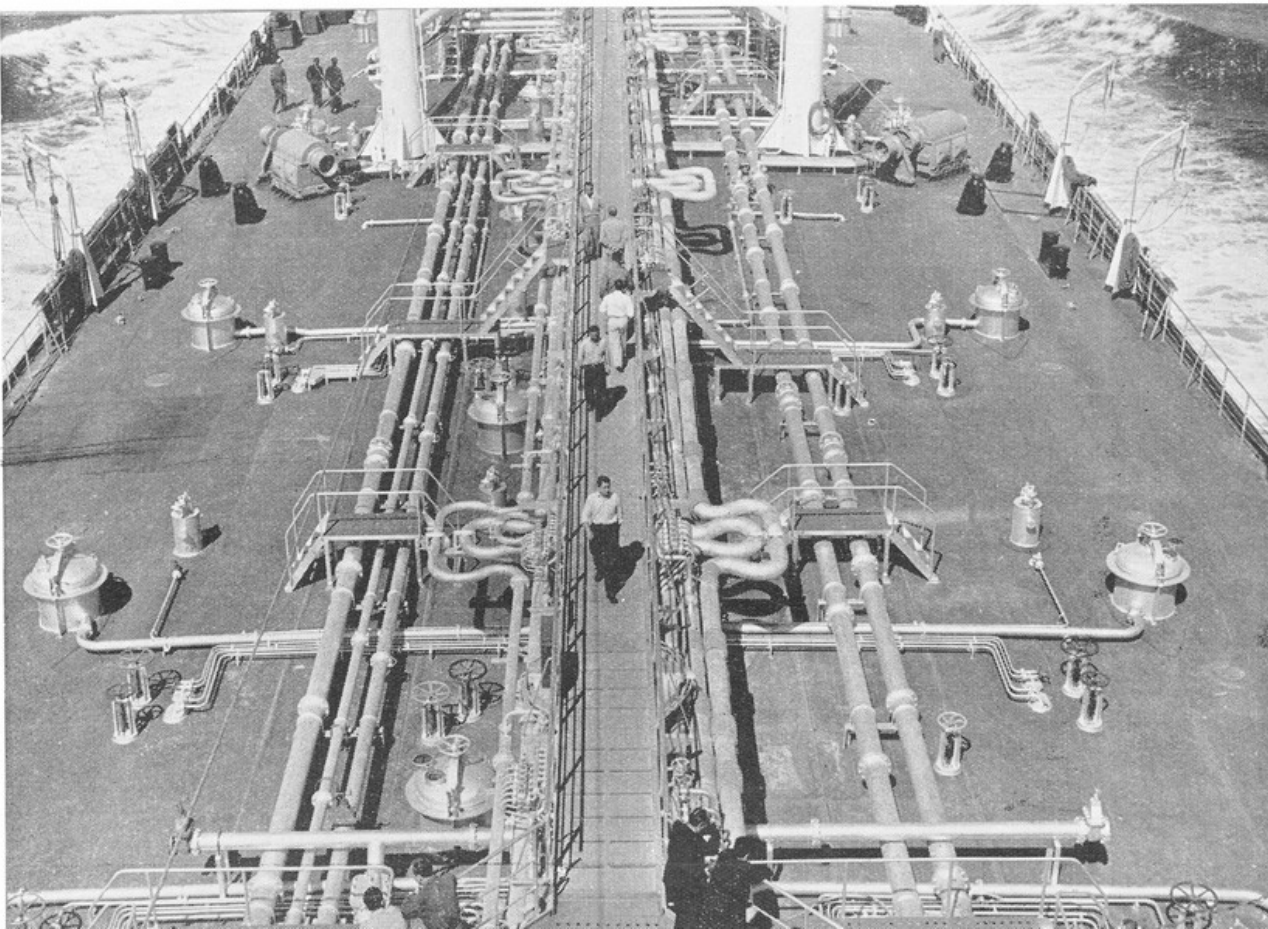
per il Comandante e per il Direttore di macchina), 12 cabine singole e due doppie per gli ufficiali e il pilota, 12 cabine singole per i sottufficiali, due cabine singole e 14 a due letti per i comuni. Al centro della nave vi è un salone, mentre a poppa sono sistemate la mensa e la saletta soggiorno per gli ufficiali, le mense e le salette soggiorno per i sottufficiali e per i comuni. Tutti i locali della nave sono arredati con sobria eleganza e con materiali e mobili della migliore qualità. Il « comfort » non ha nulla da invidiare a

quanto si riscontra nelle migliori navi per passeggeri.

La cerimonia per la consegna della « Elios » alla Compagnia armatrice è avvenuta alle 10 del 20 maggio a bordo della nave stessa nel Porto di Genova. I verbali sono stati firmati per la Società « Elios » dall'Amministratore Delegato, Ing. Ercole Lauro e per l'Ansaldo dal Direttore Commerciale Navale Ing. Casaccia e dal Direttore del Cantiere di Sestri Ing. Cristofori.

Dante Jannone

In alto a destra: il rilevamento dei dati del torsiometro. - Sotto: il tratto di coperta tra la poppa e il centro nave



canico Ing. Zanetti, il Direttore Centrale e Direttore del Cantiere di Sestri Ing. Cristofori, il Direttore Commerciale Navale Ing. Casaccia, gli Ingg. Priano, Parodi e Conti Barbaran, oltre a numerosi altri. Al comando della nave era il capitano d'armamento Beretta; l'apparato motore era affidato all'Ing. Bozzo.

Abbiamo avuto il piacere di ricevere dall'Ing. Lauro, dall'Ing. Cristofori e dall'Ing. Bozzo alcune impressioni sulle prove. Ecco:

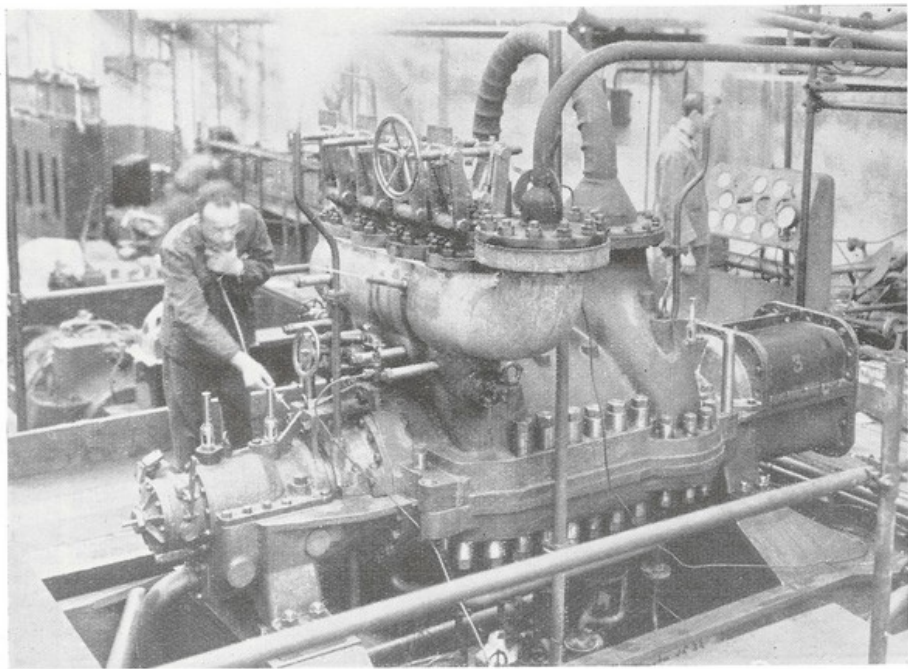
Ing. Franco Cristofori: « I risultati delle prove a mezzo carico sono stati così soddisfacenti che l'armatore ha rinunciato alle prove a pieno carico. Un'altra grande soddisfazione per noi è dovuta al fatto che possiamo consegnare la nave 22 giorni prima del termine stabilito dal contratto; ciò consentirà di soddisfare il desiderio dell'armatore di far partire la nave dopodomani per il Golfo Persico ».

Ing. Ercole Lauro: « Queste prove si potrebbero definire "prove Ansaldo", perché confermano i brillanti risultati del passato. In particolare la Compagnia « Elios » è rimasta molto convinta dai risultati ottenuti ed ha molto apprezzato di vedere esaudito il suo desiderio di avere la nave nel più breve tempo possibile ».

Ing. Luigi Bozzo: « Sono molto soddisfatto, perché tutto ha funzionato alla perfezione. Per quanto riguarda i consumi posso dire che i 220 grammi circa per cavallo asse ora, riscontrati sulla « Mirador » (tutti i

M E C C A N I C O

LE PROVE DELLA TURBINA DI ALTA PRESSIONE PER UNA TURBOCISTERNA DA 31.500 T.D.W.



L'8 maggio, alla presenza dei rappresentanti della Compagnia armatrice e dei tecnici dei Registri navali «R.I.Na.» e «American Bureau», si sono svolte le prove ufficiali al banco della turbina di alta pressione destinata al gruppo motore principale della turbocisterna da 31.500 t.d.w. (costr.

1534) in costruzione presso il nostro Cantiere di Livorno per la Società «Nereide» di Palermo.

Questa turbina, insieme ad una di bassa pressione attualmente in fase di montaggio, muoverà un riduttore ad ingranaggi del tipo a doppia riduzione e sviluppante una po-

tenza di 14.500 cav. in normale navigazione a circa 110 giri al l'.

Le prove, della durata di quattro ore circa, hanno dimostrato l'ottimo funzionamento della turbina, sia alle andature normale e massima che alla sopravvelocità di emergenza.

L'acquisto di due modernissimi torni

Nel quadro dei programmi di rammodernamento del macchinario obsoleto dello stabilimento, si è provveduto recentemente a dotare l'Officina MARB (rubinetteria e bulloneria) di due torni a copiare «Max Novo».

Queste macchine presentano caratteristiche tecniche che le

pongono all'avanguardia nel campo della produttività e che è interessante prendere in considerazione.

La considerevole potenza dei motori e la spinta rigidità della macchina consentono l'utilizzazione delle placchette «Widia» a quelle velocità che rendono altamente redditizio l'im-

piego di questo genere di utensili.

Il circuito oleodinamico opera sull'avanzamento della slitta portautensile che è mobile a 45° rispetto all'asse della macchina e nella più recente delle due macchine opera pure sul ritorno della slitta stessa. Questa, in virtù dell'azione di olio alla pressione di 6-8 Kg., si sposta molto rapidamente, venendosi così a ridurre sensibilmente l'ammontare dei tempi improduttivi.

Degno di nota pure il bloccaggio pneumatico dei pezzi: l'aria compressa può agire sull'autocentrante per le lavorazioni a sbalzo e sulla contropunta per la lavorazione tra le punte.

Gradi di finitura molto spinti, che precedentemente venivano raggiunti solo mediante rettifica, possono ora essere realizzati di tornio in virtù dei limitatissimi avanzamenti dei quali sono provviste queste macchine, avanzamenti che permettono di raggiungere gradi di finitura superficiali dell'ordine di 1,6 micron, che non sono ottenibili con i nor-

mal torni orizzontali di cui è dotato il reparto.

Un riduttore dell'entità dell'avanzamento a macchina in moto permette inoltre di rendere più agevole la penetrazione dell'utensile nel pezzo in corrispondenza delle riduzioni di diametro.

Un raffronto tra la capacità produttiva di questo tornio e

quella dei torni orizzontali porta a concludere che con l'adozione di queste macchine, i tempi di macchina vengono mediamente ridotti del 60%, entità notevole, che porta ad una considerevole economia, pur tenendo conto della spesa per le sagome, che vengono approntate al reparto MAPI (macchine piccole).

Un motopropulsore monoruota adottato per la manovra dei vagoni

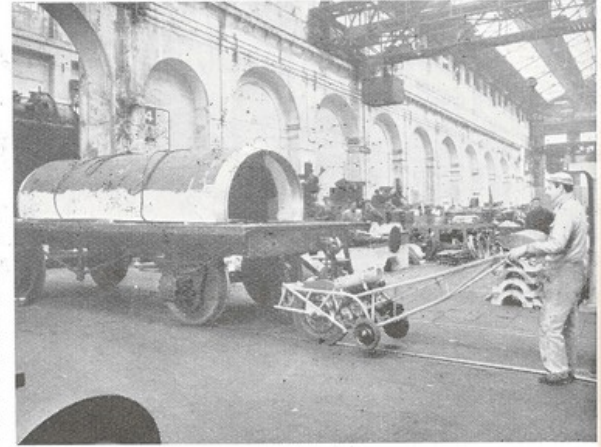
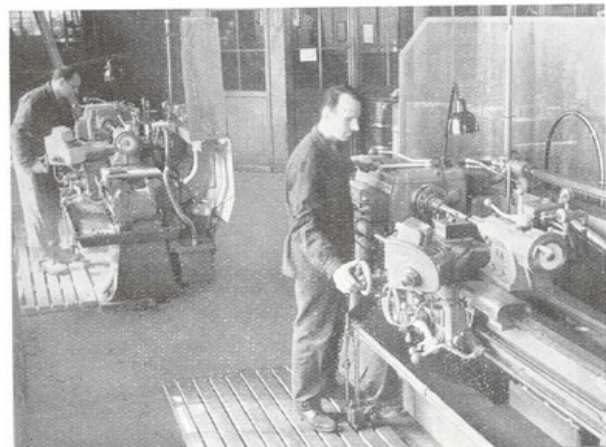
Viene impiegato da qualche tempo nello Stabilimento Meccanico, e precisamente alla «Sezione Grande Meccanica», un complesso propulsore leggero, azionato da motore a benzina di tipo motociclistico, per la manovra dei due vagoni ferroviari adibiti al trasporto dei materiali in lavorazione da un reparto all'altro.

Tale complesso presenta elementi di notevole interesse tecnico, sia per quanto riguarda lo schema generale, sia per quanto riguarda alcuni particolari, intesi a risolvere gli specifici problemi posti dalle esigenze dell'impiego in relazione alle caratteristiche dell'ambiente e dei veicoli da manovrare.

Lo spinoso problema della manovra dei vagoni nelle nostre officine era da molti anni oggetto di preoccupazione e di studio. Per il passato, infatti, la manovra dei vagoni da un reparto all'altro si effettuava a spinta impegnando un certo numero di uomini, che cercavano di smuovere il vagone con l'aiuto di leve sotto le ruote o con l'ausilio di una carrozzella trasporta-materiali leggeri, funzionante con accumulatori elettrici. A volte, dato il carico notevole sul vagone, si doveva ricorrere al gancio delle gru a ponte esistenti nelle navate, che eseguiva la operazione mediante trascinamento e con scarse garanzie di sicurezza.

Se si tiene conto delle continue manovre che avvengono giornalmente nella sezione lungo i due binari che la attraversano, si può immaginare il grande dispendio di forze e di tempo qui venivano sottoposti gli uomini addetti a tale lavoro, oltre al logorio eccessivo delle carrozzelle impiegate.

La risoluzione del problema era quindi auspicata da tutti. Durante una visita di nostri tecnici a stabilimenti industriali nel Belgio, è stato visto in uno di essi, dal nostro dirigente ing. Gamondi, uno di questi «spingi-vagoni» in funzione. Dopo gli opportuni contatti con la ditta costruttrice, gli «Ateliers de Construction» di Jambes-Namur (Belgio), cui è seguita una visita agli Stabilimenti «Ilva» di Novi Ligure, che ne hanno uno in servizio, questo piccolo motopropulsore, denominato «Pulso», è stato acquistato per il servizio di manovra vagoni della 2.a Sezione e da qualche mese esso è in esercizio con risultati più che soddisfacenti, dato che le sue possibilità di prestazione possono essere notevoli anche in via assoluta, potendo spostare, su rettilineo piano, carichi notevolissimi, impegnando un solo operatore.



GLI APPARATI MOTORI COSTRUITI IN 46 ANNI AL MECCANICO

(TABELLA DIMOSTRATIVA DELLE COSTRUZIONI ESEGUITE DAL 1911 AL 1957)

	Alternativi		A turbine		Diesel	
	N.º	Cav. indicati	N.º	Cav. asse	N.º	Cav. effettivi
Marina Militare . . .	21	55.200	85	3.370.000	55	101.770
Marina Mercantile . .	9	12.720	68	908.050	1090	565.499
	30	67.920	153	4.278.050	1145	667.269
Totale: N.º 1328 apparati motori per cav. 5.013.239 (126 di potenza superiore a 10.000 cav., per 3.649.750 cav.; 1202 di potenza inferiore a 10.000 cav., per 1.363.489 cav.)						

Collaboratori della Cassetta delle idee del Meccanico in visita alla Fiat

La Direzione del Meccanico ha invitato i dipendenti che si sono maggiormente distinti nella collaborazione alla "Cassetta delle idee", ad una gita a Torino per visitare gli stabilimenti FIAT Mirafiori e Grandi Motori.

Ventisei persone — guidate dal Presidente del comitato della Cassetta ing. Speich — sono partite nelle prime ore della mattinata di sabato 10 maggio a bordo di un autopullman riservato e sono giunte a Torino, dopo un viaggio comodo ed eccezionalmente rapido.

Alla Direzione Generale in Corso Agnelli il gruppo è stato cordialmente accolto da funzionari della grande fabbrica torinese che, dopo aver brevemente illustrato l'organizzazione della azienda, hanno posto a disposizione dei visitatori un autobus per il giro nelle officine di Mirafiori che rappresentano, com'è noto, il centro della FIAT. Quando si pensa alla FIAT ci si riferisce subito alle catene di montaggio delle automobili che sono diventate il simbolo della industria moderna, nata dalla unione dell'uomo con la macchina e dove sempre più spesso all'uomo è riservata la posizione di controllo della produzione compiuta dal mezzo meccanico. La vastità dei reparti giustifica bene l'uso di autobus per visitarli. Attraverso i suoi ampi cristalli gli ansaldini hanno visto sfilare le grandi presse automatiche per la lavorazione della

carrozzeria (una portiera in dieci secondi, una scocca in un tempo poco maggiore), i reparti di macchine automatiche per la produzione di accessori, i magazzini che si possono definire, senza esagerazione, immensi e finalmente le catene di montaggio dei motori e delle autovetture. Da una complessa apparecchiatura automatizzata che permette la lavorazione dei monoblocchi senza alcun intervento diretto dell'operaio, si giunge attraverso una perfetta successione di passaggi alla realizzazione vera e propria dell'autovettura. Ad ogni movimento della catena di montaggio la carrozzeria si arricchisce di un elemento o di un particolare e si avvicina gradualmente al completamento.

Dopo l'ultimo controllo, l'automobile scivola verso la pista ed è presa in consegna dal collaudatore per compiere i primi chilometri della sua esistenza. Terminata la visita a Mirafiori, il gruppo si è recato allo Stabilimento Grandi Motori. Qui la parte spettacolare, presente senza dubbio nella costruzione delle automobili, ha ceduto all'interesse tecnico. La produzione affine a quella del Meccanico ha suggerito spontanei paragoni tra i metodi di lavorazione e i risultati ottenuti, e più attenta si è fatta l'osservazione per individuare miglioramenti ed innovazioni.

Particolare interesse ha suscitato la quasi completa sostitu-

zione delle pialle normali con frese-pialle, dalle piccole alle maggiori dimensioni; oltre la più rapida lavorazione, consentono una finitura della superficie tale da eliminare il costoso aggiustaggio a mano delle superfici da accoppiare.

Ottima impressione hanno fatto pure l'officina di montaggio ed il reparto polverizzatori per le buone attrezzature di costruzione e prove per il carico di lavoro veramente imponente (3 grandi motori da 6000-7000 cavalli al mese oltre ai minori da 500-1200 cavalli).

Abbiamo notato che nei motori medi, per gruppi elettrogeni, ferroviari o marini, il numero di giri al minuto varia da un minimo di 500 ad un massimo di 1500.

La FIAT costruisce inoltre, su licenza Brown-Boveri, le turbosoffianti per i motori di grande potenza (oltre i 3000-4000 cavalli), che fornisce anche a noi per i motori 757 da 7000 cavalli che abbiamo in costruzione.

La visita è terminata alle tredici. Dopo la colazione, l'autopullman ha affrontato i ripidi tornanti della collina di Superga per la visita alla Basilica. Il panorama era offuscato da una lieve nebbia, ma il silenzio, i verdi pendii, l'imponenza della costruzione sono stati per tutti di ampio compenso.

L'autopullman è rientrato a Genova alle 21.

Questa gita ha voluto essere un particolare riconoscimento della Direzione per coloro che hanno dimostrato in modo evidente il loro spirito di collaborazione e il loro attaccamento alla nostra azienda; sono state invitate, infatti, quelle persone che hanno totalizzato almeno undici proposte premiate in un anno.

L'importanza del programma della "Cassetta delle idee" è già stata più volte illustrata, perché sia necessario approfondirla ancora una volta.

La gita del 10 maggio è stata tuttavia un'altra prova dell'interesse della Direzione per questo mezzo di miglioramento e di comunicazioni e il suo vivo desiderio che esso possa ancor più svilupparsi a vantaggio di tutta la comunità Ansaldo.

CASSETTA DELLE IDEE

Durante la prima quindicina del mese di maggio sono state esaminate dai comitati della «Cassetta delle idee» 231 proposte, di cui 78 sono state premiate. Ecco il dettaglio:

MECCANICO. Proposte esaminate 188, di cui 56 premiate.

STABILIMENTO C.M.I. Proposte esaminate 27, di cui 15 premiate.

CANTIERE DI SESTRI. Proposte esaminate 16, di cui 7 premiate.

L'ammontare complessivo dei premi è stato di lire 176.500.

Tra le proposte più importanti, segnaliamo la seguente, presentata al Meccanico, che ha avuto un premio di lire 25.000:

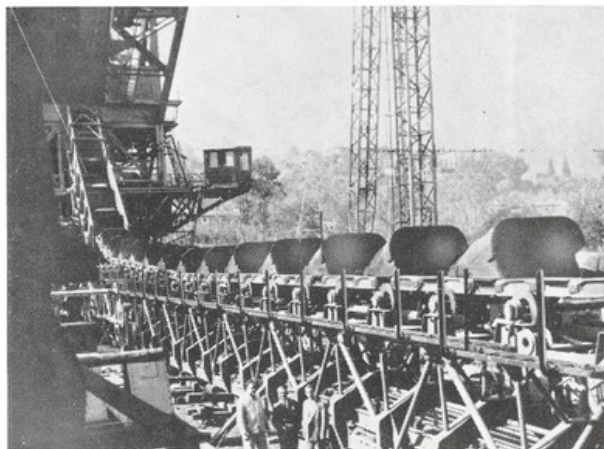
«Modifica a disegni riguardanti i cuscinetti portanti dei gruppi turboduttori per le TT/cc. "British Tanker"».

Ed ecco la risposta:

«Quanto segnala il proponente è attuabile anche nei nostri tipi di gruppi turboduttori, salvo l'abolizione delle scanalature a coda di rondine, perché in seguito a recenti esperienze della "G.E.Co" è stato constatato che non è conveniente.

L'adozione di questi cuscinetti, d'altra parte, non può essere ovviamente decisa solo dalla nostra Ditta, ma deve avere l'approvazione del Cliente».

C. M. I.

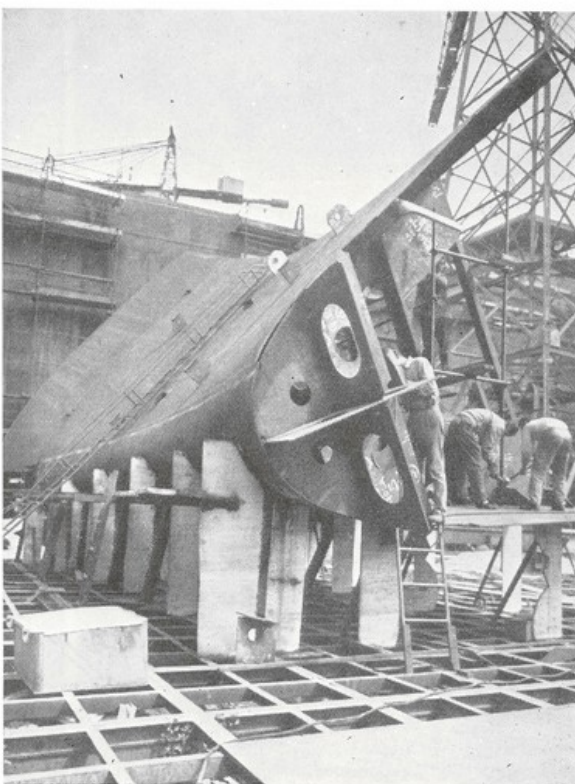


La Sezione di Voltri dello stabilimento C.M.I. ha costruito, per conto della Società «Krupp» di Essen, i canali per una scavatrice dragante destinata alle miniere di S. Barbara di Castelnuovo dei Sabbioni. Dall'alto: assieme del trave scavatore con le tazze scavatrici; fase di assiemamento e vibratura dei canali

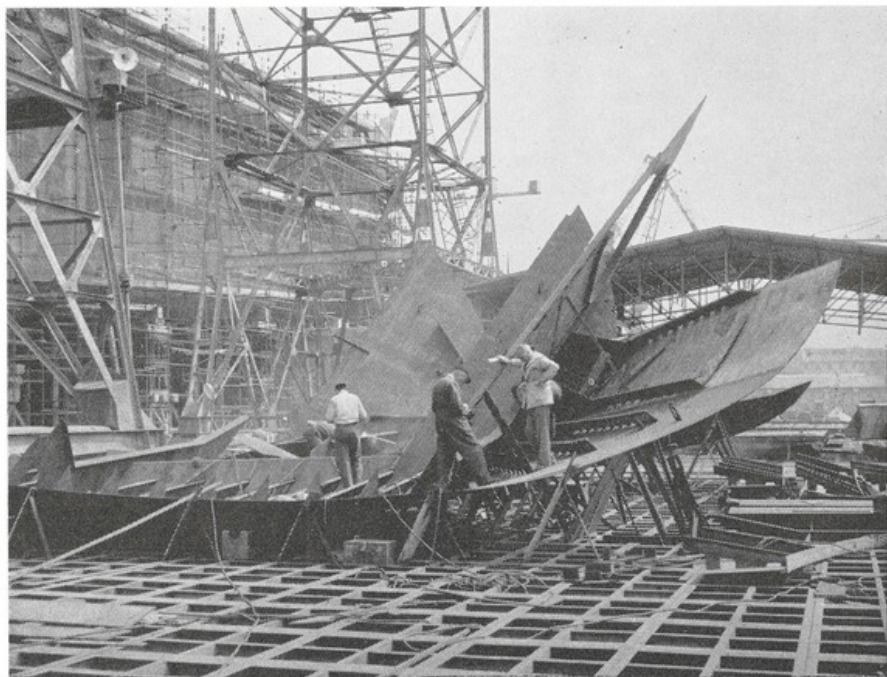


Il gruppo dei visitatori davanti alla Direzione Generale della FIAT

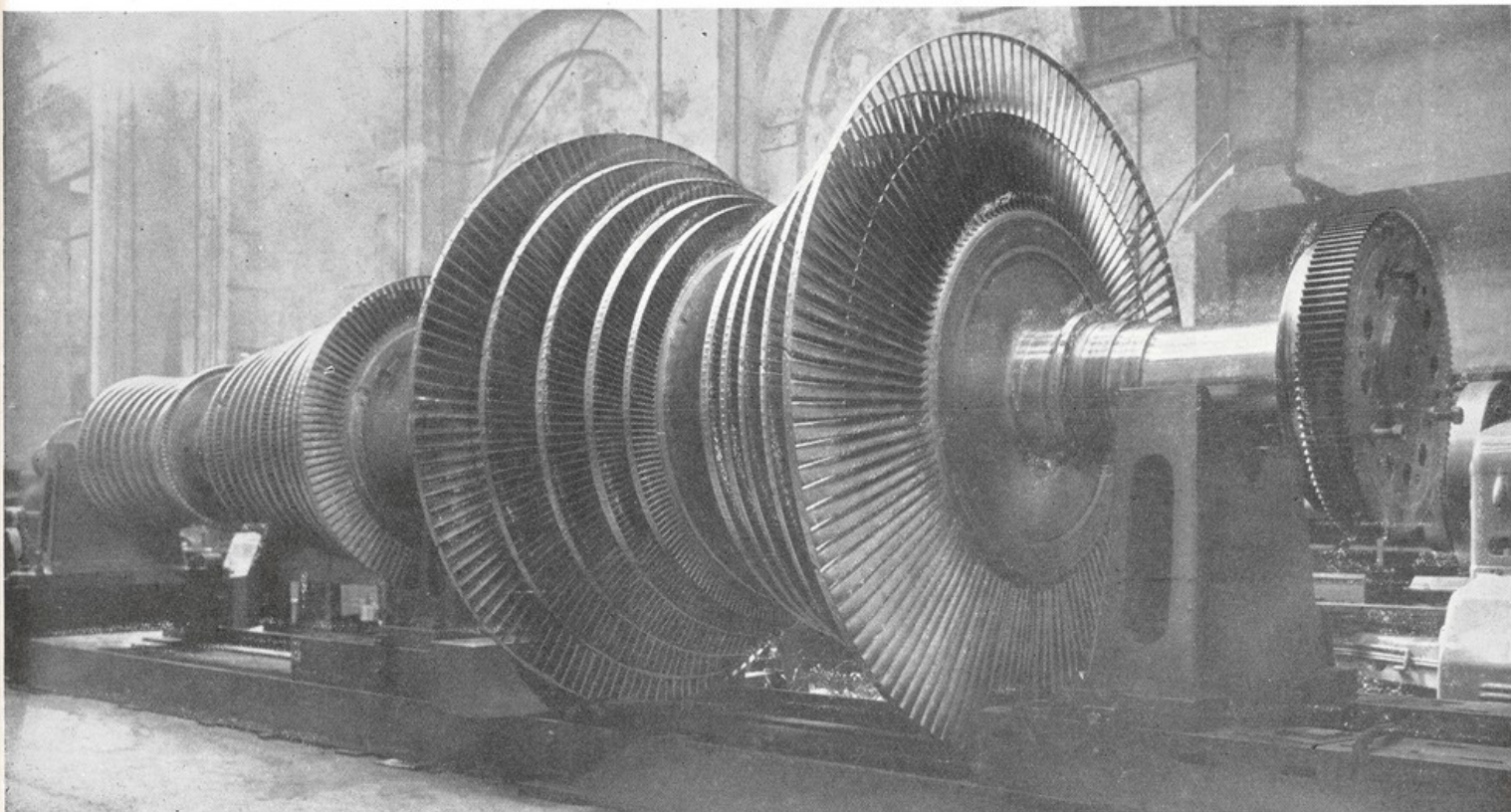
PANORAMA AZIENDALE



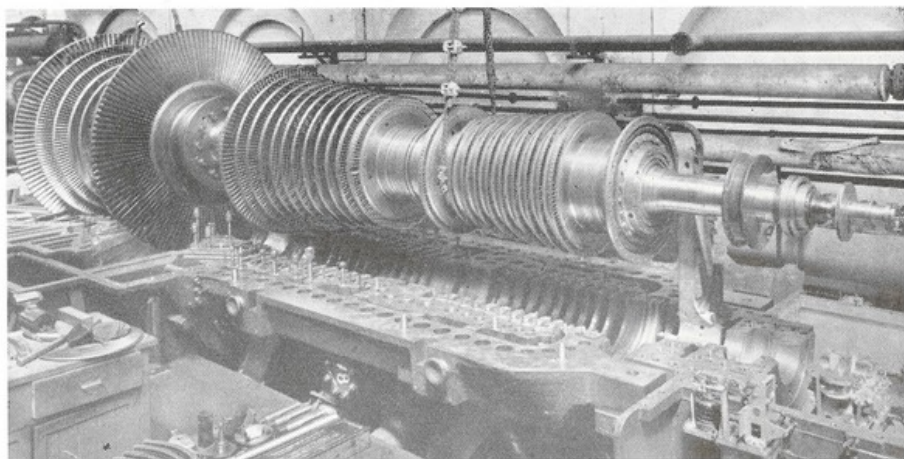
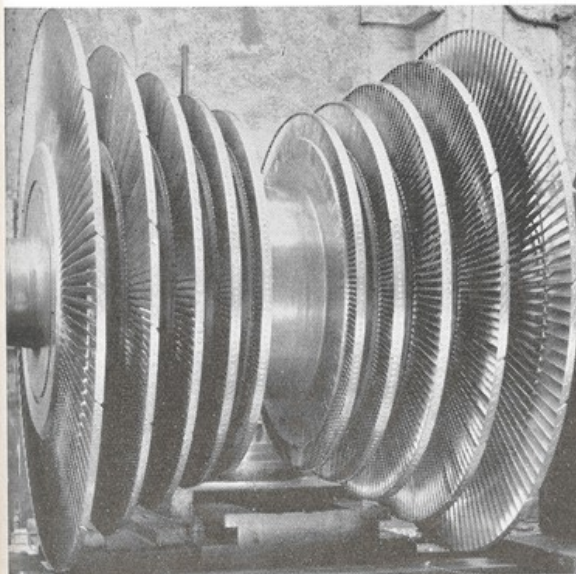
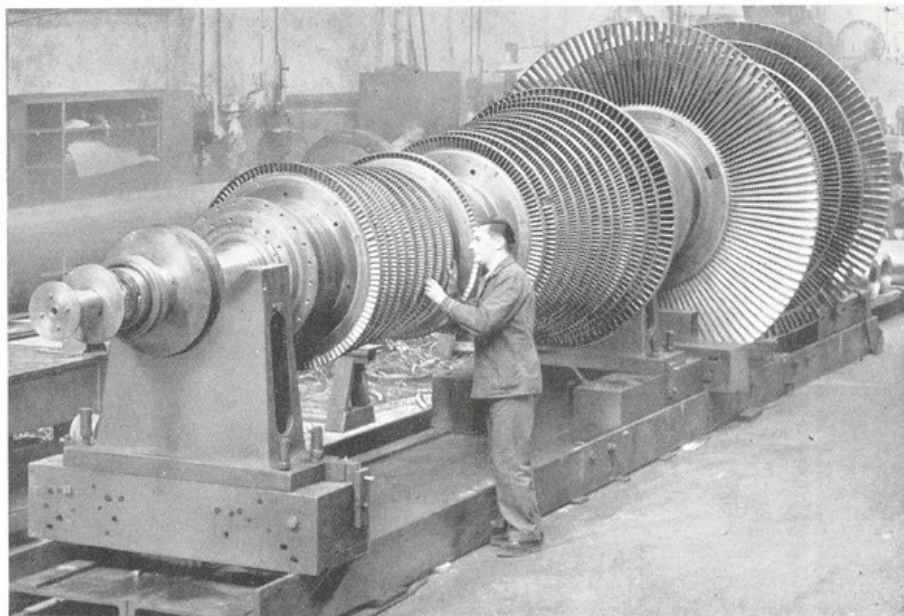
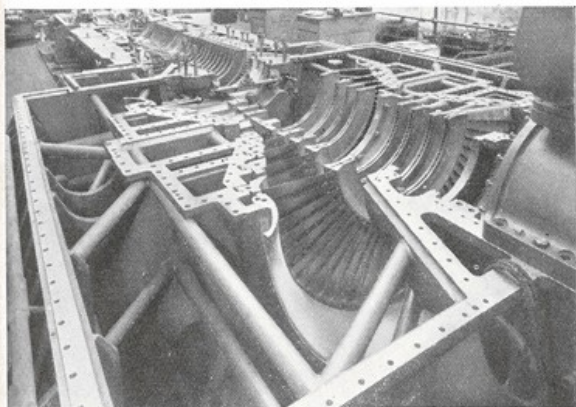
Sopra: una veduta, verso prora, dello scafo della turbonave passeggeri «Leonardo da Vinci» in costruzione al nostro Cantiere di Sestri. - Sotto: due aspetti della prefabbricazione di strutture della turbocisterna «Felce» di 31.500 t.d.w. in costruzione al nostro Cantiere navale di Livorno per la Società «Nereide» di Palermo.

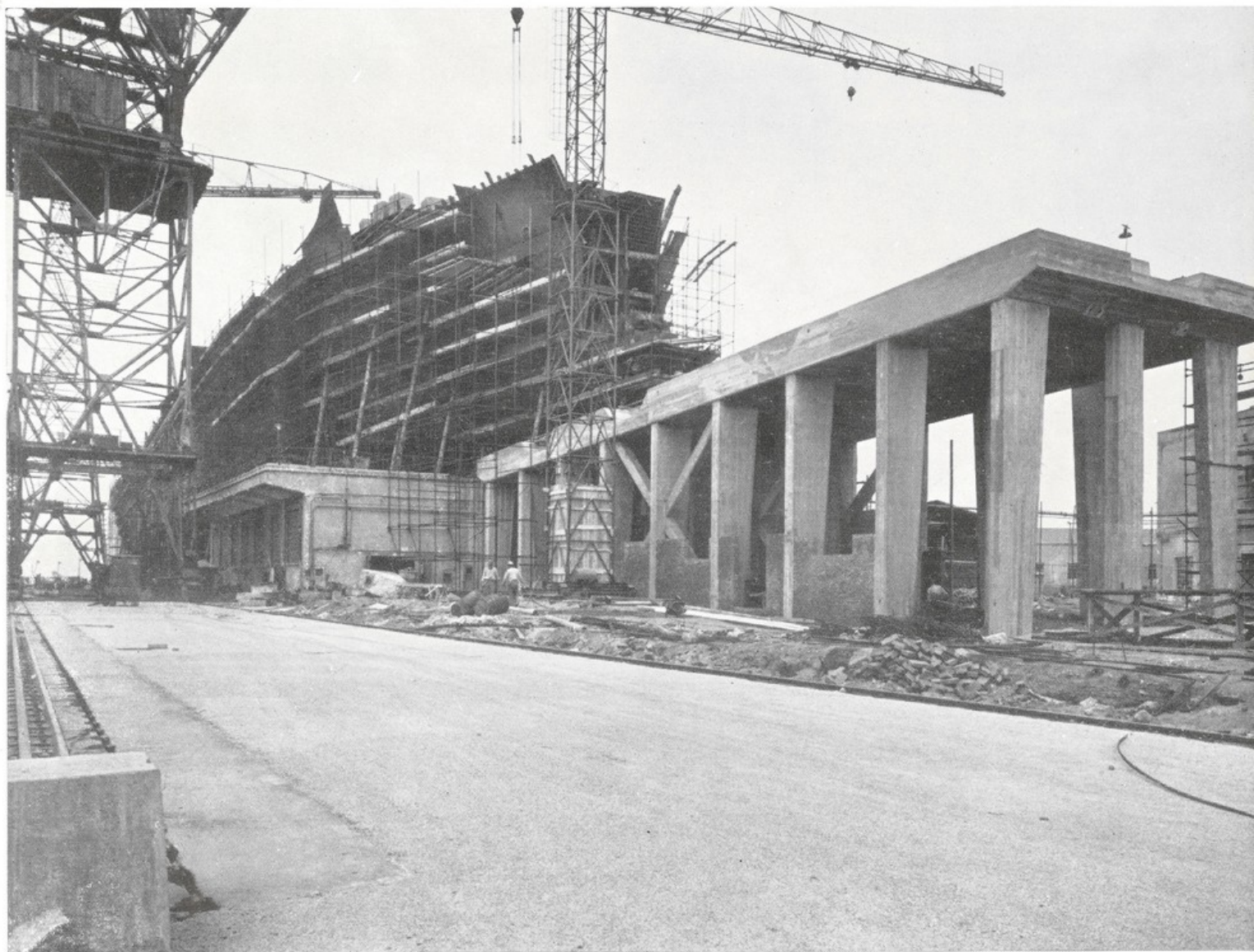


PANORAMA AZIENDALE

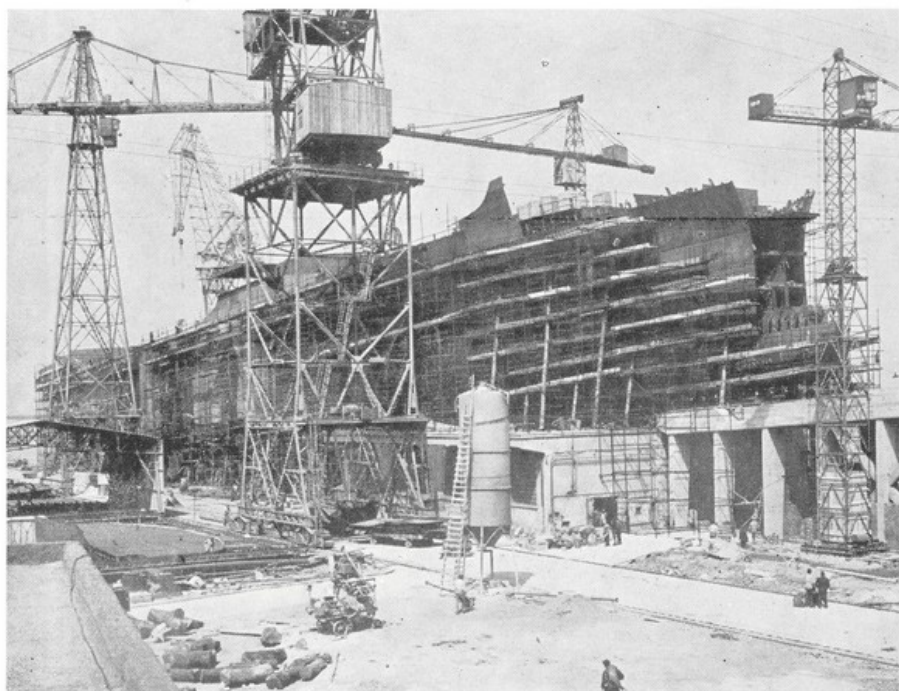


Particolari del turboalternatore tipo «G.E.Co.» da 140 mila kW (rotori e cassa turbina) in costruzione allo stabilimento Meccanico per la centrale di Civitavecchia





Lavori di rimodernamen



Sopra il titolo, da sinistra: il prolungamento dello scalo Morosini; lavori di sistemazione stradale al molo medico (sullo sfondo i caccia venezuelani). - Sopra: la turbocisterna « Felce » di 31.500 t.p.l. sullo scalo Morosini. - A destra in basso: nuova gru in montaggio

Nel dicembre del 1954 fu ciclostilato un rapido cenno storico sul Cantiere di Livorno, nel quale si puntualizzava, con molti dati soprattutto storici, più di un secolo di vita. E, sempre su quelle pagine, si diceva come — prima degli eventi bellici — i fabbricati e gli scali di costruzione occupavano circa 60.000 mq. di terreno. Al 19 luglio 1944 risultavano invece distrutti o danneggiati circa 50.000 mq. di area coperta. « Attualmente (siamo sempre nel 1954) risultano ricostruiti o riparati i fabbricati al completo con attrezzature più moderne e di maggiore potenzialità ».

A quel tempo, erano in costruzione od in allestimento od anche in attesa di impostazione, l'« Indomito » ed il « Centauro », i sei caccia venezuelani e le quattro unità belliche per l'Indonesia. I tempi però, come è facile intendere, corrono anche per i cantieri navali, e l'esigenza di un rinnovamento il più possibile radicale si è via via fatta viva. Per un numero molteplice di ragioni, ma — soprattutto — per via del crescente tonnellaggio (in parole povere: della mole sempre più imponente) delle nuove costruzioni navali. Non dimentichiamo,

in proposito, che sullo scalo « Morosini » venne impostato il prototipo di una giustamente fortunata serie di petroliere da 31.500 t.p.l., la « Mina D'Amico ».

Ebbene, da qualche tempo, in tutto il Cantiere si sta procedendo ad una concreta ed imponente opera di ringiovanimento, al fine di renderlo tecnicamente sempre più efficiente.

E' difficile, sulla carta, poter ritrovare un filo conduttore continuo degli ampi lavori in corso. La zona del Molo medico, dell'allestimento cioè, ha visto un nuovo assetto del piano stradale che — correndo alle spalle dell'officina — lascia completamente libera l'area, che verrà servita da due gru per complessive 20 tonn. di portata: i lavori saranno ultimati entro giugno-luglio, cioè nel periodo in cui verranno varate le tre unità oggi sullo scalo (due motonavi passeggeri e miste da 4.350 t.s.l. ed una turbocisterna da 31.500 t.p.l.).

Passando alla parte « scafo », la prima cosa che colpisce è il nuovo « scalo Morosini ». Nuovo abbiamo detto, perchè oggi si sta provvedendo ad allungarlo e ad allargarlo. Le maggiori unità che poteva ospitare erano le petroli-

PANORAMA DELL'ECONOMIA ITALIANA

La Liguria

Non staremo ad indugiare sulle caratteristiche fisiche della Liguria, a voi tutti ben note. Ci limiteremo ad osservare, per quanto riguarda la formazione del suolo, che esse partecipano sia della grande regione fisica padano-alpina sia di quella appenninica. Della prima per la natura geologica delle rocce e perché si tratta del suo naturale sbocco al mare; della seconda per il clima, ottimo clima in cui si avvertono i benefici del mare, verso il quale l'aprono quegli stessi rilievi che, alle spalle, la proteggono contro i venti del Nord.

La Liguria — regione, come è noto, di appena 5.400 Km. — è la più piccola delle regioni italiane, eccezion fatta per la Valle d'Aosta. Il territorio è sistemato ad arco attorno al Mar ligure, in una striscia così stretta che nel punto maggiore giunge a 30 Km. di profon-

di « fasce ». Nella costa occidentale, e specialmente in provincia di Imperia, l'olivo ebbe in passato enorme importanza, oggi un po' ridotta, anche di fronte agli ortaggi e ai fiori. La produzione ligure di olio, che era di 350.000 ettolitri nel 1870-74, pari al 10% della produzione italiana, già nel 1879-83 era scesa a 170.000 ettolitri, pari al 4,37%. La produzione del 1956 è stata di 125.000 q.li, pari al 4% di quella nazionale. E lo spazio destinato all'olivo va sempre più contraendosi.

Nella montagna appenninica e con l'avvicinarsi alla Toscana la vite prevale sull'olivo. Ma essa non copre in tutto che 20.000 ettari e la produzione di vino è di circa 550.000 ettolitri, pari a un centesimo della produzione nazionale.

Anche gli agrumi, che si coltivano nella fascia più bassa fino al mare, hanno ridotto la propria su-

quarti delle masse operaie meccaniche erano concentrati in 24 stabilimenti appartenenti alla grande industria e nove dei quali avevano più di tremila dipendenti. Quasi metà della popolazione operaia ligure è concentrata nelle industrie meccaniche e in quelle metallurgiche, l'altra metà si divide tra le industrie edili, alimentari, tessili, raffinerie di olii minerali, ecc. Secondo il censimento del 1951 la popolazione ligure costituiva un trentesimo di quella italiana (3,30%) ma la popolazione industriale costituiva invece circa un ventesimo (4,7%) della popolazione industriale italiana (vedi tabella 1).

Il nucleo centrale dell'industria ligure è ovviamente rappresentato da quella genovese, e chi parla dell'industria genovese parla prima di tutto dell'Ansaldo, sia perché essa ne fu all'origine, sia perché ne costituisce in tutti i tempi parte preponderante. Quella dell'Ansaldo è storia da noi già tracciata, e che non mette conto qui di ripetere. Basterà ricordare che oggi l'Ansaldo conta ben 18.500 dipendenti, che il solo cantiere di Genova Sestri ha varato nel 1957 ben sette navi, che le costruzioni di naviglio per l'estero costituiscono la parte più massiccia e attiva della nostra bilancia commerciale. Col ridimensionamento dell'industria siderurgica IRI è sorta nel dopoguerra la « Cornigliana » che è tra le maggiori industrie di acciaio e laminati piatti del Sud-Europa, con una produzione che nel 1957 ha superato il milione di tonnellate. A ciò si aggiunge il potenziamento della SIAC per la produzione, soprattutto, di lamiere navali.

Tra le altre industrie predominano gli oleifici, di estrema importanza e con impianti di raffinazione e di rettificazione tra i più moderni, tanto che danno luogo ad un movimento commerciale notevolissimo, per l'esportazione verso tutte le regioni d'Italia e per l'estero. Ma, oltre gli impianti esistenti sul territorio ligure, a Genova fanno capo molte delle maggiori industrie nazionali di lavorazione dell'olio, con impianti in tutta Italia. Lo stesso accade del resto per gli zuccherifici (in Liguria ve n'è uno solo, a Sambradarena) poiché a Genova hanno sede i gruppi che controllano la maggior parte degli impianti italiani.

L'industria dei saponi, localizzata a Genova, dà quasi un quarto della intera produzione nazionale. Essa riceve le materie prime dai paesi d'oltre mare attraverso il porto, come accade anche per le cartiere disseminate sopra Voltri, lungo la vallata dell'Acquasanta.

Un ramo industriale che è andato rapidamente crescendo in questo dopoguerra e ha visto il sorgere di numerosi nuovi impianti, sia a Genova che altrove, è quello degli olii minerali sia per la distillazione



del greggio e la produzione di gasolio, benzina e carburanti, sia per la produzione di lubrificanti pregiati o di grassi, vaselline, paraffine, bitumi, ecc.

Inutile sottolineare il fatto che l'industria ligure è legata al mare, dal quale riceve le materie prime. Accenneremo soltanto, per quel che riguarda grandi impianti portuali, al servizio diretto di industrie, ai grandi oleodotti di Vado che trasportano direttamente il greggio alle grandi raffinerie piemontesi di Treviso; al grande impianto, con due funivie, per l'importazione del carbone sbarcato da Savona agli impianti di S. Giuseppe di Cairo, al di là dell'Appennino; al molo Nino Ronco dello stabilimento « O. Sinigaglia » della « Cornigliana » per lo sbarco e l'immissione diretta nel ciclo del minerale di ferro e del carbone; al poderoso impianto della « Cokeapuania » alla Spezia.

Altro elemento fondamentale dell'economia ligure è costituito dai porti marittimi, coi loro notevolissimi traffici. Primo fra tutti Genova, chiamato a servire il più vasto e popoloso entroterra d'Italia, oltre ad una fascia dell'Europa Centrale. Da molti decenni ormai Genova ha accentuato la propria preminenza su tutti gli altri porti nazionali, mentre Savona ha visto crescere il proprio traffico di merci di massa come minerali, fosfati, fertilizzanti, sale, ecc. ed in particolare carbone. Inoltre olii minerali e carboni coprono quasi i nove decimi del traffico portuale della Spezia.

La tabella 2 mostra il traffico nei principali porti italiani nel 1956.

Bisogna notare che il traffico di passeggeri di Napoli riguarda soprattutto linee di interesse locale, specie per la Sicilia, mentre quello di Genova è quasi esclusivamente transoceanico.

Vi è sempre una enorme sproporzione, nel porto di Genova, tra le merci sbarcate e quelle imbarcate, a favore delle prime che raggiungono spesso i nove decimi del tonnellaggio totale. Ciò dimostra che il carattere precipuo del porto è quello di rifornitore dell'entroterra nostro e europeo, verso il quale smista le merci in arrivo dagli

oceani. Uno dei principali destinatari è la Svizzera, per esempio. Ma anche molti porti del Levante sono da noi riforniti, mediante trasbordo. Più di metà del tonnellaggio sbarcato riguarda carbone e olii minerali mentre l'altra metà riguarda le « merci varie »: generi alimentari, bevande, minerali metallici, prodotti chimici, materie tessili, ecc.

Circa i luoghi di provenienza di tali merci la graduatoria, in ordine decrescente, è sempre stata la seguente: porti dell'Europa settentrionale, porti del Mediterraneo, porti del nord America, porti oltre Suez, porti del centro e sud America ecc. Ora però diminuisce l'assoluta primazia delle merci provenienti dal nord Europa e aumenta il traffico da oltre Suez, anche in considerazione della sostituzione del carbone col petrolio come combustibile.

Per quanto riguarda la marina mercantile bisogna notare che Genova è sede di armamento dei due terzi del tonnellaggio nazionale e conta più di duecento linee di navigazione regolare, che coprono tutti i mari del mondo. Quasi tutte le linee transoceaniche partono da Genova o comunque vi fanno scalo.

Enormemente importante per la economia ligure, e ovviamente legato al suo carattere di emporio marittimo e di centro industriale, è il commercio, come dimostra anche il fatto che l'esercizio della rete ferroviaria ha la frequenza più elevata d'Italia, e un'intensità di traffico inferiore solo a quella della Campania e della Lombardia. I dati del commercio riportati dal censimento post-bellico dimostrano che il rapporto degli addetti al commercio e ai pubblici esercizi è più che doppio rispetto a quello nazionale, e poco meno che doppio è quello dei commercianti all'ingrosso e al minuto, dei mediatori e addetti ai servizi commerciali.

Tra gli elementi importanti della bilancia economica ligure va segnalato il turismo, richiamato dalla bellezza dei luoghi, dalla dolcezza del clima e dalla confortevole attrezzatura alberghiera. La Riviera ligure, secondo le statistiche, accoglie da sola circa il 15% di turisti e villeggianti italiani e stranieri e vede in testa, per giornate di presenza, San Remo con oltre un milione, seguita da Alassio, Varazze, Finale, Rapallo, Diana Marina, Bordighera e S. Margherita. Comunque il criterio delle presenze ha un valore relativo, perché ad esempio Portofino registra altissimi introiti pur con bassissimi pernottamenti.

Da tutto ciò deriva un'economia sostanzialmente ricca: la ligure, infatti, ha un reddito imponibile per ricchezza mobile superiore persino a quello del Lombardo, il più alto in tutta Italia. Altro elemento di valutazione può essere costituito dalla tabella 3, relativa al gettito dell'imposta generale sull'entrata (1951).

Se poi vogliamo avere un quadro della composizione del reddito prodotto nella nostra regione secondo i diversi rami di attività, possiamo avvalerci dei dati forniti dalla rivista « Moneta e Credito » edita dalla Banca Nazionale del Lavoro, riportati nella tabella 4 (composizione percentuale per Province del reddito prodotto nel 1956).

Concludendo, la Liguria dev'essere considerata, assieme alla Lombardia e al Piemonte, tra le regioni più industriali e commerciali d'Italia, e tra le più ricche, malgrado l'alta densità degli abitanti.

Tabella 1

INDUSTRIE	Dipendenti in migliaia	Rapporto con la regione (%)	Rapporto con l'Italia (%)
Alimentari e affini	23,5	12,6	6,8
Tessili	10,9	5,8	1,8
Vestibario, abbigliamento	10,4	5,5	2,6
Metallurgiche	33,2	17,8	22,5
Meccaniche	71,5	38,3	8,5
Chimiche	12,0	6,4	5,6
Altre	25,5	13,6	3,2
Totali	187,0	100,0	5,5

dità dal mare, nel minore appena a cinque o sei. Con 1.631.171 residenti, la Liguria ha una densità di 301 individui per Km.², cioè la più alta densità italiana dopo la Campania. (Quella Campania che ha essa pure una grande città, Napoli, ma non la struttura industriale e commerciale della Liguria; donde la grande differenza di reddito medio individuale).

Si tratta di una popolazione così fitta che, ovviamente, non potrebbe mai vivere di agricoltura, nemmeno se diverso fosse il carattere del suolo. Ma si pensi che in realtà la superficie produttiva è classificata dallo stesso catasto per oltre nove decimi come area di montagna e per oltre metà è coperta da boschi,

perficie tanto più che gli aranci ed i limoni non hanno potuto resistere alla concorrenza di altre regioni del Sud. Ha resistito il chinotto, coltura tipica del savonese, che si alleva solo in Liguria. Agli agrumi si sono sempre più sostituiti i peschi e le acacie: oggi la Liguria è tra le maggiori regioni di peschicoltura, con oltre 300.000 q.li di pesche all'anno (contro i 400.000 q.li del Piemonte).

Caratteristica è ben nota la coltura dei fiori, che si inizia al confine francese e procede verso oriente fino a Zoagli. La Liguria conta più di due terzi delle serre di tutta Italia e altrettanti circa dell'area a coltura specializzata. Si calcola che nel 1953-54 la Liguria abbia prodot-

Tabella 2

PORTI	Navi arrivate e partite	Migliaia di T. di merci imb. o sbarcate	Migliaia di passeggeri imb. o sbarcati
Genova	14.210	13.375	227
Napoli	16.679	6.812	1.885
Savona	3.863	4.362	—
La Spezia	2.963	4.098	—
Livorno	7.061	4.282	28
Palermo	3.718	664	195

per un sesto circa dell'incasso e dei pascoli. La superficie veramente coltivata e cioè i seminativi, i prati permanenti e le colture legnose non coprono che 150.000 ettari.

Si capisce perciò come i liguri vivano quasi esclusivamente sull'industria, sui trasporti e sul commercio: i due terzi della popolazione attiva sono infatti dedicati a tale attività. Dopo Lombardia e Piemonte, la Liguria presenta la più alta proporzione di addetti alle industrie, supera ogni altra regione per gli addetti ai trasporti e comunicazioni, al commercio, al credito e assicurazioni, ad eccezione del Lazio, per via di Roma.

Ma cominciamo pure la nostra rassegna con un rapido sguardo ai prodotti della terra, frutto del lavoro appassionato e sacrificato di intere, tenaci generazioni. In rapporto al territorio la Liguria è la regione più boscosa della penisola, ma si tratta in buona parte di macchia, il cui ricavato consiste di legname da ardere e non da lavorare. Molti sono i castagni che raggiungono i 1000 mt. e più di altitudine e danno — ma non più di un tempo — buona quantità di frutta. L'agricoltura della fascia collinare è dominata dall'olivo e dalla vite: si tratta di piantagioni ottenute con lo scasso della roccia e l'erezione di costosi muretti, per ricavarne i tipici terrazzi chiamati

to fiori per nove decimi del valore dell'intera produzione nazionale. Nello stesso anno si è calcolato un reddito lordo di circa 7 milioni di lire a ettaro.

Le brevi pianure costiere offrono ottimo terreno, e naturalmente ottimo clima, per gli ortaggi. Famosa soprattutto, specie per le primizie, la piana di Albenga, dove gli orti si susseguono all'aria aperta uno dopo l'altro e dove gli ortaggi sono anche coltivati in serra, come i fiori. A causa della precocità delle piante si susseguono a volte due o tre raccolti nello stesso anno, il che dà una produzione lorda di valore quasi uguale a quello della florocultura.

L'allevamento, in Liguria, non esiste e il patrimonio zootecnico è praticamente nullo (qualcosa si ha nella sola zona di Torrignia) per cui la Liguria importa dalle altre regioni carne, latte, formaggio e burro.

E veniamo all'industria, vero perno dell'economia ligure. L'industria, da noi, presenta un carattere singolare, cioè l'alta concentrazione. Sia per cause d'origine, sia per il tipo di produzione (siderurgia, armamenti, cantieri navali) si ha in Liguria grande e grandissima industria, il che spiega anche perché da noi il problema delle industrie è soprattutto un problema IRI. Subito prima dell'ultima guerra tre

Tabella 3

REGIONE	In complesso miliardi di lire	Percentuale	Per abitante
Piemonte	37,0	11,3	10.464
Val d'Aosta	0,3	0,1	3.416
Lombardia	104,5	31,9	16.068
Trentino - Alto Adige	3,6	1,1	4.830
Veneto	23,1	7,1	6.085
Liguria	43,0	13,1	27.476
Emilia - Romagna	18,8	5,8	5.352
Toscana	20,4	6,2	6.471
Lazio	21,3	6,6	6.325
Campania	15,3	4,7	3.547
Lucania	0,6	0,2	957

Tabella 4

PROVINCIE	Agricoltura	Industria, comm. e credito	Pubbliche amministrazioni	Altri settori
Genova	3,3	80,3	9,7	6,7
Imperia	35,3	52,7	6,5	5,5
La Spezia	8,1	57,9	26,7	7,3
Savona	14,3	73,5	7,5	4,7
Totali liguri	9,3	73,8	10,6	6,3

Guy de Maupassant nacque nel 1859 al castello di Miromesnil. Dopo un'infanzia felice trascorsa nella campagna normanna, sotto l'amorosa guida della madre — donna intelligentissima, amica d'infanzia di Gustave Flaubert — studiò a Rouen, volgendosi assai presto, per spontanea vocazione, alle lettere. Ventenne, prese parte alla guerra franco-prussiana che determinò il crollo del secondo Impero. Fu un'esperienza tutt'altro che lusinghiera; nella maturità, Maupassant ne trarrà ardente e splendida materia d'arte. A guerra finita si trasferì a Parigi, vivendo d'un modesto impiego ministeriale. La passione letteraria maturava intensamente in lui; a trent'anni, nel 1880, esordì con un racconto, «Boule de suif», che il grande Flaubert non esitò a definire «un capolavoro» e che ancor oggi viene giudicato non soltanto uno dei suoi migliori, ma, in senso assoluto, una delle opere più vive e perfette di tutta la narrativa moderna. Nei dieci anni che seguirono, Maupassant — come preso da un'indomabile febbre di creazione — scrisse e pubblicò sei romanzi, tra libri d'impressioni di viaggio, alcune commedie e ben trecento novelle; la parte essenziale e fondamentale, queste ultime, della sua copiosissima produzione artistica. Aveva poco più di quarant'anni quando



Fu narratore di razza, sobrio, vivo e potente. Flaubert, suo maestro e amico, gli aveva comunicato il gusto dello stile concreto, esatto, aderente alle cose; il suo modo di raccontare, naturale e stupendamente semplice, fu sempre spoglio d'ogni pompa letteraria e giunse spesso all'atteggiamento dei più puri modelli classici. Possedeva una capacità di sintesi, più che rara, unica; molte sue pagine sono di una «densità» ineguagliata, certi suoi scorci rapidi e potenti s'imprimono indelebilmene nella memoria. Nel difficilissimo genere novellistico fu maestro tra i più grandi e geniali. Su Maupassant torneremo più volte, fino a offrirvi un saggio quanto più possibile ampio della sua mirabile arte. Il racconto che ora pubblichiamo non appartiene alla schiera dei suoi capolavori; ma è singolarmente interessante perché rappresenta uno dei pochissimi sconfinamenti dello scrittore nel campo dell'umorismo non amaro, non attossicato di pessimismo, ma lietamente svagato e sorridente. E poiché siamo — quasi — in periodo di ferie e scampagnate, le avventure del signor Patissot, travet parigino di cent'anni fa, acquistano un piacevole sapore di attualità stagionale.

Preparativi di viaggio

Nato a Parigi, il signor Patissot, dopo aver compiuto, mediocrementemente come tanti, gli studi al collegio Henri IV, entrò in un ministero, grazie alla protezione di una zia, che gestiva una tabaccheria in cui si serviva un capo divisione.

La sua carriera fu lentissima e forse egli sarebbe rimasto impiegatuccio di quarta categoria fino alla morte, senza il paterno intervento del caso, che talvolta determina i nostri destini.

Ha cinquantadue anni, e soltanto ora ha cominciato a grigliare, per diporto, in quella parte della Francia che si stende tra le fortificazioni e la provincia.

La storia della sua carriera può riuscire utile a parecchi impiegati, come il racconto delle sue gite servirà indubbiamente a molti parigini, che le potranno adottare quali itinerari delle proprie escursioni, e, col suo esempio, avranno modo di evitare le disavventure che capitano a lui.

Sino al 1854, il signor Patissot guadagnava soltanto 1.800 franchi. Per il suo carattere singolare, riusciva sgradito ai suoi superiori, che lo lasciavano languire nell'eterna e disperata attesa dell'aumento di stipendio, ideale di ogni impiegato.

Pure lavorava; ma non sapeva far valere il suo lavoro: e poi era troppo fiero, diceva. La sua fierezza consisteva nel non salutare mai i superiori in modo vile e ossequioso, come facevano, secondo lui, taluni suoi colleghi che preferiva non nominare. Diceva, per di più, che la sua franchezza dava fastidio a molta gente, perché egli si levava contro gli abusi, le ingiustizie, i favori concessi a gente sconosciuta, estranea alla burocrazia. Ma le sue frasi indignate non oltrepassavano mai la porta dello stambugio in cui sgobbava.

Prima come impiegato, poi come Francese, e infine come uomo d'ordine, aderiva, per principio, a ogni governo stabilito: era fanatico del potere, fuorché di quello dei suoi superiori.

Ogni qualvolta gli si presentasse l'occasione, andava a mettersi dove passava l'Imperatore per aver modo di fargli tanto di cappello, e se ne tornava orgoglioso di aver salutato il Capo dello Stato.

A forza di rimirare il sovrano, fece come tanti altri: si tagliò la barba come lui, imitò la sua pettinatura, l'andatura, la foggia dei vestiti, i gesti. Quanti uomini, in tanti paesi, sembrano il ritratto del loro Principe! Forse somigliava un poco a Napoleone III, ma aveva i capelli neri e allora se li inse: così la somiglianza divenne perfetta. E quando incontrava per strada un altro signore che somigliasse all'Imperatore, s'ingelosiva e la guardava sdegnosamente. Questo bisogno d'imitazione si trasformò ben presto in una fissazione, e dopo aver sentito un'uscire delle Tuileries rifare la voce dell'Imperatore, anche lui si mise a copiarne le intonazioni e la calcolata lentezza del parlare.

Fini per diventare tanto simile al suo modello che si sarebbero potuti scambiare, e certi alti funzionari del Ministero mormoravano contro quella cosa sveniente, grossolana, addirittura, e ne parlarono col ministro, che lo fece chiamare. Nel vederlo così ne rise, e disse per tre volte:

— E' buffo, è proprio buffo!

Fu risaputo, e il giorno dopo il superiore diretto di Patissot propose il suo sottoposto per un aumento di trecento franchi che gli furono concessi immediatamente.

Da allora, grazie a quella facoltà scimmiesca di imitazione, fece carriera regolarmente. Una sorta d'imprescindibile timore, come il presentimento d'un alto destino sospeso sul suo capo, aveva preso i suoi superiori che parlavano di lui con deferenza.

Ma quando venne la Repubblica, per lui fu un disastro. Si sentì sommerso, finito, perdette la testa, smise di tingersi, si tagliò la barba e portò i capelli corti, assumendo un aspetto paterno e dolce, per nulla compromettente.

Allora i superiori si vendicarono della lunga soggezione in cui li aveva tenuti, e trasformati tutti in repubblicani per istinto di conservazione, cominciarono a perseguitarlo al momento delle gratifiche e a contrastare la sua carriera. Anche egli mutò opinione; ma la Repubblica non era un personaggio palpabile e vivo al quale si possa somigliare, anche perché i presidenti si susseguivano rapidamente, sicché egli piombò in un imbarazzo crudele, in un tremendo sconcerto, dopo l'insuccesso, che frenò tutti i suoi slanci d'imitazione, nei confronti del suo ultimo ideale: Thiers.

Aveva bisogno di manifestare la sua personalità in un modo nuovo. Ci pensò parecchio; poi, una mattina, si presentò in ufficio con un cappello nuovo sul quale, dalla parte destra, aveva messo, a mo' di coccarda, una piccolissima rosetta tricolore.

I colleghi ne furono stupiti; ne risero per tutta la giornata, il giorno dopo, per tutta la settimana, per tutto il mese. Ma alla fine la serietà del suo comportamento li sconcertò; e i superiori si sentirono ancora una volta a disagio. Quale mistero nascondeva quel simbolo? Era una normale affermazione di patriottismo? o la testimonianza della sua adesione alla Repubblica? o, forse, il simbolo segreto di una potente affiliazione? Nel qual caso, per ostentarla tanto, doveva essere ben certo di una protezione occulta e possente. Comunque, conveniva mantenersi sulla difensiva, tanto più che il suo imperturbabile sangue freddo dinanzi a tutte le punzecchiature non faceva che aumentare il disagio. Ripresero a trattarlo meglio, e il suo coraggio da Bertoldo lo salvò, tanto che il 10 gennaio 1880 fu nominato archivist.

Era sempre stato sedentario. Scapolo per amore di pace e di tranquillità, detestava gli spostamenti e i rumori. Generalmente passava la domenica a leggere qualche romanzo di avventure e a rigare accuratamente dei fogli che poi regalava ai colleghi come falsarie. In tutta la sua vita, aveva preso le ferie tre volte, non più di otto giorni per volta, per cambiar casa. Pure, gli avvenne, nelle grandi ricorrenze, di prendere un treno turistico per andare a Dieppe o a Le Havre, e nobilitare la sua anima davanti all'imponente spettacolo del mare.

Era largamente fornito di un buon senso che rasentava la stupidità. Da tanti anni viveva tranquillo, parsimonioso, temperante per prudenza, casto per natura, allorché fu assalito da un'orribile paura. Una sera, per la strada, fu preso, tutto ad un tratto, da una stordimento che gli fece temere un colpo. Andò da un medico, dal quale, mediante cinque franchi, ebbe la seguente ricetta:

«Sig. X... cinquantadue anni, celibe, impiegato. Natura sanguigna, minaccia di congestione. Bagnature d'acqua fredda, vitto moderato, molto moto. Firmato: dottor Montellier».

Patissot rimase sgomento, e per un mese intero, in ufficio, tenne dalla mattina alla sera un asciugamano umido avvolto a mo' di turbante attorno al capo, che gli sgocciolava di continuo sulle pratiche, tanto che le doveva rifare. Tutti i momenti rileggeva la ricetta con la speranza di trovarvi un significato nascosto, di penetrare il pensiero recondito del medico, e magari di scoprire quale sarebbe stato il sistema che potesse metterlo al riparo da un attacco apoplettico.

Si consultò con gli amici, mostrando il funesto foglietto. Uno di essi gli consigliò il pugilato. Si mise subito alla ricerca di un maestro e, proprio il primo giorno, ricevette sul naso un destro che gli levò per sempre la voglia di quel salutare esercizio. La pertica gli tolse il respiro e la scherma gli ruppe le ossa in modo tale che non poté dormire per due notti. Allora ebbe un lampo di genio.

Tutte le domeniche, a piedi, avrebbe girato per i dintorni di Parigi e anche in quelle parti della capitale che non conosceva.

L'armamentario per questi viaggi lo tenne in pensiero per una settimana intera e la domenica, trentesimo giorno di maggio, iniziò i preparativi.

Dopo aver letto tutti i più strampalati avvisi di pubblicità che certi poveracci guerci o zoppi e per di più molesti distribuivano alle cantonate, cominciò a girare per le botteghe, per guardare soltanto, riservandosi di comprare in seguito.

Prima di tutto entrò da un calzolaio sedicente americano, e chiese che gli facessero vedere scarpe robuste, da viaggio. Gli presentarono certi apparecchi blindati di rame come navi da guerra, irti di punte come un erpice, dicendogli che eran fabbricati con cuoio di bisonte delle Montagne Rocciose. Se ne entusiasmo talmente che avrebbe voluto comprarsene due paia. Però uno gli bastava. Si contentò, e uscì stringendolo sotto il braccio, tanto che gli s'intorpidì. Poi comprò un paio di pantaloni da fatica di velluto a coste, come quelli dei carpentieri, ed anche certe ghette di tela da vele indurita nell'olio, che gli arrivavano alle ginocchia.

Gli ci volle anche uno zaino per le provviste, un cannocchiale di marina per riconoscere i lontani paesetti appesi ai fianchi delle colline; e infine una mappa dello Stato Maggiore per orientarsi senza dover chiedere la strada ai contadini curvi sui campi.

Quindi, per sopportare più facilmente il caldo, decise di comprare una giacchetta di alpaca, che la celebre ditta Raminau vendeva, di prima qualità, così diceva l'avviso, per la modica somma di sei franchi e cinquanta.

Ci andò, e un giovanotto alto e distinto, coi capelli alla Capoul, le unghie rosa come le signore e un amabile sorriso

sulle labbre, gli fece vedere

splendida come diceva l'avviso.

— Ma, signore, vale la pena di comprarsi quella giacchetta, da persona onesta che non ha voce più bassa?

— Dio mio, signore, capisca, non possiamo certo fare a meno di una giacchetta, ma non è questo l'importante.

E prese una giacchetta, l'avverla esaminata, Patissot disse: «Dodici franchi e cinque».

Era allettante. Ma, prima di comprare, Patissot chiese: «E questa è propria la giacchetta che lo ha comprata?».

— Oh, certamente, signore, bidezza... Si capisce, non bisogna essere buona è buona, ma capisca, non possiamo certo fare a meno di una giacchetta, ma non è questo l'importante.

Le donne
di un
par
di Guy de

Questa per il suo prezzo è alta, pensateci, non è nulla. E teneva i franchi vale di più, dete ciò che c'è di meglio durato. Se prende la pioggia non perde mai il colore, non nello stesso tempo più leggero.

E spiegava la merce, faceva scuotere, la tendeva per la scuoteva, la tendeva per la scuoteva, con convulsi gesti e con la parlantina.

Patissot fu convinto e comprò il pacchetto, seguitando a correre alla porta, vantava come una pena Patissot ebbe pagato, un: Al piacere di rivedervi, un sorriso di uomo superiore guardò andarsene il cliente salutare, con le mani cariche.

Tornato a casa, il signor Patissot si mise a fare il pacchettino e volle provare le guarnizioni ferrate erano così scivolone sul pavimento, cadde. Poi sciorinò sulle scale per un pezzo, e si addormentò. Ma prima d'ora non mi parlate di qualche gita in campagna.

Prima

Il signor Patissot lavorava molto. Pensava alla giacchetta, e si sentiva per il resto della campagna, dal bisceglia, da quella sete dell'acqua, perseguita i parigini.

Il sabato andò a letto. La finestra di camera sua dava su una specie di canna di campane dei poveri. Alzò subito gli occhi, che appariva fra i tetti, e vide un sole, attraversato in parte da una nuvola, che si potevano seguire per le colline, esse dovevano scendere dalle colline boschive, tutto scuro del verde. Si vestì per uscire, e perse un gran pezzo di tempo a cercare le scarpe, quali non era abituato. Dopo un po' di tempo, si vide il zaino ricolmo di carne, di fagioli.

la giacchetta. Non era così
Patissot, esitando, chiese:
un imbarazzo ben simula-
uole ingannare la fiducia, e
che per sei franchi e cin-
un capo come questo, per
migliore della prima. Dopo
il prezzo.

decidere, interrogò nuova-
vava con gli occhi fissi:
ma? la garantite?
è eccellente, senta che mor-
che prenda l'acqua; per es-
pure che c'è roba e roba.

eniche orghese gino laupassant

ta: dodici franchi e cinquan-
o che una giacchetta da ven-
venticinque franchi vi pren-
e come panno e di maggior
una stratina ritorna nuova;
rossa al sole. E' più calda, e

brillare la stoffa, la gualciva,
arne la qualità. Parlava sen-
e, dissipando le incertezze coi

ro. Il cortese commesso legò
e davanti alla cassa, ac-
ai il valore dell'acquisto. Ap-
tacque di colpo: salutò con
una specie di pattini. Fece uno
e si ripromise di stare più at-
tutti i suoi acquisti, li ammirò
con questo pensiero: « E' stra-
mai venuto in mente di fare

ssot si studiò con cura il pri-
e scarpe, che con tutte quelle
ma specie di pattini. Fece uno
e si ripromise di stare più at-
tutti i suoi acquisti, li ammirò
con questo pensiero: « E' stra-
mai venuto in mente di fare

gita

malavoglia per tutta la setti-
mattata per la domenica se-
tutta un tratto da un deside-
o di commuoversi dinanzi agli
e campestre che, in primavera,

mon'ora, e fu in piedi all'alba.
su un cortiletto angusto e buio,
la cui saliva il lezzo delle cuc-
chi verso il quadratino di cielo
un pezzetto di azzurro, già pie-
tamente dai voli delle rondini,
ultimo appena. Disse fra sé che,
la campagna lontana, il verde
variare di orizzonti.
sfrenata di sperdersi nella fre-
samente, calò le sue formida-
po ad allacciarsi le ghettoni, alle
sersi caricato sulla schiena lo
ggio, di bottiglie di vino (per-

chè il moto, certamente gli avrebbe fatto venire una gran fa-
me), uscì, impugnando un bastone.

Prese un passo di marcia ben ritmato (il passo dei caccia-
tori, pensava), fischiettando certe ariette allegre che gli ren-
devano più leggera l'andatura. La gente si girava a guardarlo;
un cane guai; un vetturino, passando, gli gridò:

— Buon viaggio, sor cosol...

Ma egli se ne infischia, e cammina senza voltarsi, sem-
pre più svelto, facendo mulinare il suo bastone con aria spa-
valda.

La città si destava allegra, nel calore e nella luce di una
bella giornata di primavera. Le facciate delle case rilucevano,
i canarini cantavano nelle gabbie, e la galezza inondava le stra-
de, illuminava i volti, portava un sorriso ovunque, una sorta
di felicità di tutte le cose sotto il sole nascente.

Andava verso la Senna per prendere il vaporino che lo
avrebbe portato a Saint-Cloud: e, tra lo sbalordimento dei pas-
santi, percorse la via della Chaussée d'Antin, il boulevard, la
via Royale, paragonandosi dentro di sé all'Ebreo Errante. Sa-
lendo su un marciapiede, le ferree armature delle sue scarpe
sfittarono sul granito, ed egli crollò pesantemente, con un tre-
mendo rumore dello zaino. Alcuni passanti lo rialzarono ed
egli riprese la marcia un po' più adagio, finché giunse alla
Senna dove si mise ad aspettare il vaporino.

Lontano, lontanissimo, sotto i ponti, lo vide comparire,
piccino dapprima, poi più grande e sempre più grande, ai suoi
occhi simile a un piroscifo, come se fosse sul punto di par-
tire per un lungo viaggio, valicare i mari, vedere altri popo-
li e cose sconosciute.

Il vaporino approdò ed egli salì. C'era gente, vestita a fe-
sta, vistosamente abbigliata, cappellini con nastri sfolgoranti
e gran visi scarlatti. Patissot andò a mettersi proprio a prua,
in piedi, a gambe larghe come i marinai, per far capire che
aveva navigato molto. Ma siccome temeva il dondolio del va-
porino, s'inarcava, appoggiandosi sul bastone per mantenere
l'equilibrio.

Dopo la fermata del Pont-du-Jour, il fiume si allargava,
tranquillo sotto la gran luce; quindi, dopo essere passato tra
due isole, il vaporino costeggiò le curve d'un declivio, pieno
di case in mezzo al verde. Una voce annunciò Bas-Meudon,
poi Sèvres, infine Saint-Cloud, e Patissot scese.

Sulla riva, tirò fuori la mappa dello Stato Maggiore, per
non fare errori.

D'altronde, era molto semplice. La strada l'avrebbe con-
dotto a Celle; di lì, svoltando a sinistra e poi piegando un
tantino a destra, avrebbe raggiunto Versailles, dove avrebbe
visitato il parco, prima di mangiare.

La strada era in salita e Patissot sbuffava, oppresso dallo
zaino, con le gambe indolenzite dalle ghettoni, e strascicava nella
polvere le sue scarpe, più pesanti di palle da cannone. Si
fermò all'improvviso, con un gesto di disperazione. Nella fret-
ta della partenza s'era dimenticato il canocchiale!

Finalmente, ecco i boschi. Malgrado il caldo torrido, mal-
grado il sudore che gli colava dalla fronte, il peso della bar-
datura e gli scossoni dello zaino, si mise a correre, o, piutto-
sto, si mise a trotterellare verso il verde, saltellando come un
vecchio ronzino.

Entrò nel folto, in una frescura deliziosa, e si commos-
se, nel vedere una moltitudine di fiorellini tutti diversi: gialli,
rossi, turchini, violetti; esili, graziosi, appesi a lunghi steli,
sbocciati sulle prode dei fossi. Insetti d'ogni forma e colore,
tozzi, sottili, di straordinaria fattura, mostri spaventosi e mi-
croscopici, s'inerpicavano faticosamente sui fili d'erba che si
curvavano sotto il loro peso. Patissot ammirò sinceramente il
creato. E, sfinito, si mise a sedere.

Pensò di mangiare. Aperto la zaino, rimase di stucco. Una
bottiglia s'era rotta, certo a causa della caduta, e il liquido,
trattenuto dalla tela impermeabile, aveva formato, coi cibi,
una zuppa di vino.

Malgrado ciò, dopo averla bene asciugata, mangiò una
fetta di agnello, un pezzo di prosciutto, qualche fetta di pa-
ne molle e rossastra, e bevve un bordò fermentato, coperto
d'un'antipatica schiumetta rosa.

Si ripose per parecchie ore, e, dopo aver di nuovo con-
sultato la mappa, si rimise in cammino.

Ad un certo punto, si trovò ad un inaspettato incrocio.
Guardò il sole, cercò d'orientarsi, rifletté, studiò a lungo tutte
le linee incrocianti che sulla carta rappresentavano le stra-
de, e finalmente si convinse di essersi sperso.

Davanti a lui si apriva un bellissimo viale alberato e dal
fogliame un po' rado piovevano ovunque per terra goccioline di
luce che illuminavano le bianche margherite nascoste fra l'er-
ba. Il viale si stendeva interminabilmente, deserto e calmo.

Un grosso moscone solitario lo percorreva ronzando, si
fermava talvolta su un fiore facendolo inclinare, se ne distac-
cava subito, e s'andava a posare un poco più in là. Il suo cor-
picino enorme sembrava di velluto bruno striato di giallo, sor-
retto dalle ali trasparenti e smisuratamente piccole. Patissot
l'osservava con profondo interesse, allorché sentì qualcosa che
gli si smuoveva sotto i piedi. Lì per lì ebbe paura e fece un
balzo; poi, chinandosi con cautela, vide un ranocchietto grosso
quanto una nocciola, che faceva dei salti enormi.

Si chinò per prenderlo, ma quello gli sgusciò tra le mani.
Allora, adagio, adagio, gli si trascinò incontro, ginocchioni:
lo zaino, sulla schiena, sembrava un grandissimo guscio e lo
faceva somigliare a una grossa tartaruga. Quando fu vicino al
luogo dove la bestiola s'era fermata, calcolò la distanza, allun-
gò le mani, cadde con la faccia sull'erba, si rialzò stringendo
nei pugni un po' di terra e niente ranocchietto. Per quanto cer-
casse, non lo ritrovò.

Appena in piedi vide in lontananza due persone che veni-
vano verso di lui gesticolando: una donna che agitava l'om-
brellino, e un uomo, in maniche di camicia, con la giacca sul
braccio. La donna si mise a correre, chiamando:

— Signore! Signore!

Egli si asciugò la fronte, e rispose:

— Signora!

— Signore, ci siamo persi, persi per davvero!

Per pudore anch'egli non disse la stessa cosa, e affermo
con serietà:

— Siete sulla strada di Versailles.

— Come come, sulla strada di Versailles? Ma se noi s'an-
dava a Rueil...

Restò un poco confuso, tuttavia rispose sfrontatamente:

— Vi dimostrerò, signora, sulla mappa dello Stato Mag-
giore che vi trovate proprio sulla strada di Versailles.

Il marito si stava avvicinando. Pareva fuori di sé, dispe-
rato. La donna, giovane e graziosa, una energica moretta, dis-
se rabbiosamente, appena le fu vicino:

— Vieni a vedere cosa hai combinato. Ecco, guarda la

mappa dello Stato Maggiore che questo signore ha la bontà
di farci vedere. Saprai, almeno... Dio mio! Dio mio!... Quanto
si può essere stupidi! Ti avevo pur detto di svoltare a destra,
ma tu non hai voluto; credi sempre di sapere tutto...

Il poveretto sembrava annichilito. Rispose:

— Ma tesoro, sei stata tu...

Ella non lo lasciò nemmeno finire, e gli rimproverò tutta
la sua vita, dal giorno del matrimonio fino a quel momento.
Lui volgeva pietosamente gli occhi verso la boscaglia, di cui
sembrava che volesse misurare la profondità, e, di tanto in
tanto, come preso da un accesso di follia, lanciava un grido
acuto, qualcosa come: « Tiliit... ». La moglie non pareva per
nulla stupita, mentre Patissot era sbalordito.

Ad un tratto la giovane sposa, rivolgendosi all'impiegato,
gli disse con un sorriso:

— Se il signore volesse permetterlo, faremo la strada in-
sieme a lui, per non sperderci di nuovo e correre il rischio
di passar la notte nel bosco.

Non potendo rifiutare, Patissot s'inclinò, molto agitato,
perché non sapeva dove li avrebbe condotti.

Camminarono per un pezzo; l'uomo gridava sempre
« Tiliit... »; e si fece notte. Il velo di nebbia che ricopre la
campagna al crepuscolo si stendeva lentamente, e nell'aria
fiutava un che di poetico, causato da quella singolare ed af-
fascinante sensazione di freschezza che riempie il bosco all'ap-
prossimarsi della notte. La donna prese il braccio di Patis-
sot e continuò, con quella sua boccuccia, a sputare rampogne
contro il marito, il quale non le rispondeva e urlava senza tre-
gua: « Tiliit », sempre più forte. Il grosso impiegato finì per
chiedergli:

— Perché gridate a questo modo?

L'altro, con le lacrime agli occhi, rispose:

— Ho perduto il cane.

— Come? avete perduto il cane?

— Sì, l'avevamo allevato a Parigi; non era mai stato in
campagna, e quando ha visto il verde è stato così felice che si
è messo a correre come un pazzo. Si è ficcato nel bosco e
per quanto lo abbia chiamato, non si è fatto vedere. Morirà di
fame... Tiliit...

La donna alzò le spalle:

— Quando uno è bestia come te, non tiene il cane!

L'uomo si fermò, tastandosi febbrilmente. Ella lo guar-
dava.

— Beh? che c'è ora?

— Non mi sono accorto che tenevo la giacca sul braccio,
così... ho perso il portafogli... C'erano i soldi...

Questa volta ella parve strozzata dalla collera:

— Muoviti! vallo a cercare!

— Sì, tesoro, — rispose egli con dolcezza — e dove vi
ritrovo?

Patissot rispose, arditamente:

— A Versailles.

Aveva sentito parlare dell'Albergo della Peschiera e lo
nominò. Il marito tornò indietro, chinò verso il suolo, scu-
tando ansiosamente, e si allontanò gridando « Tiliit », ad ogni
passo. Tardò molto a scomparire; le ombre, infittite, l'avvol-
sero, e la sua voce, da molto distante, faceva ancora giunge-
re il « Tiliit » lamentoso, sempre più stridulo a mano a mano
che la notte si faceva più nera e che le sue speranze si spe-
gnevano.

Patissot si sentì deliziosamente turbato quando si ritrovò
solo, tra le fitte ombre del bosco, nell'ora languida del crepu-
scolo, con quella donna sconosciuta appesa al braccio. E, per
la prima volta nella sua vita egoista, intuì il fascino di poetici
amori, la dolcezza dell'abbandono e la partecipazione carezze-
vole della natura ai nostri affetti. Cercava inutilmente qual-
che frase galante.

Si ritrovarono su una strada maestra, videro delle case
sulla destra; passò un uomo. Patissot, tremante, chiese il no-
me del luogo.

— Bougival.

— Come come, Bougival? Ne siete certo?

— Perbacco, son di qui!

La donna rideva come una pazzarella. Il pensiero di aver
perso il marito la faceva ridere fino alle lacrime. Cenarono in
una trattoria in riva al fiume. Ella fu affascinante e piena di
brio; raccontava cento cose buffe, che facevano un po' girare
la testa al suo compagno. E quando furono per lasciarsi, escl-
mò:

— Ora che ci penso, sono senza un soldo, dato che mio
marito ha perso il portafogli.

Patissot aprì premurosamente il borsellino, offrì un pre-
stato, e cavò fuori un luigi, pensando che non avrebbe potu-
to dare di meno. Ella non disse nulla, ma tese la mano, prese
il denaro, disse « grazie » con molta serietà, facendolo subito
seguire da un sorriso, si annodò con grazia i nastri del cap-
pellino, davanti allo specchio, non volle essere accompagnata,
ora che sapeva dove dirigersi e, finalmente, se ne andò co-
me un uccellino che prende il volo, mentre Patissot, assai
rabbuiato, faceva mentalmente il conto delle spese della gior-
nata.

Il giorno dopo aveva un tale mal di capo che non andò
in ufficio.

(Continua al prossimo numero)

Tra i Paesi che in questi ultimi tempi hanno maggiormente attratto l'attenzione di coloro che seguono gli avvenimenti politici internazionali, la Repubblica Libanese occupa, per le sue lotte interne e per le particolari condizioni geografiche, economiche, etniche e religiose un posto di grande interesse.

Le sorti politiche di questo Paese furono sempre legate, fin dai tempi più antichi, a quelle dei popoli del Mediterraneo orientale, dotati di una civiltà progredita che richiedeva abbondante legname da costruzione, fornito dalle dense foreste di cedri, oggi quasi del tutto scomparse, dei suoi monti. Furono specialmente i Fenici a trarre gran parte della loro prosperità, in modo particolare della loro marineria, dal possesso delle foreste libanesi. Tuttavia, per quanto unito alle vicende politiche della Fenicia, e poi della Cesiria e Siria (passando quindi dal dominio persiano a quello macedonico, poi alternativamente a quello dei Seleucidi e del

crisi costrinse le truppe d'occupazione a lasciare il territorio libanese; e il Libano entrò come Stato sovrano nella Lega Araba.

Attualmente la Repubblica Libanese ha una Camera dei Deputati di 44 membri eletti con suffragio universale anche femminile per la durata di quattro anni. Il Presidente della Repubblica dura in carica tre anni.

TERRITORIO

Il territorio della Repubblica Libanese si estende per circa 10.400 kmq.; confina ad est e a nord con la Siria, a sud con Israele ed è bagnato ad ovest dal Mar di Levante. L'interno è costituito dalle montagne del Libano, da quelle dell'Antilibano e dalla Beqa'a, la profonda fossa valliva interposta.

Il Libano è un'alta catena nevosa che corre parallela alla costa per una lunghezza di 175 Km. Il suo versante interno scende rapidamente sulla piana della Beqa'a, mentre quello esterno, occidentale, degrada lentamente verso il litorale mediterraneo. E' diviso in due tronconi dal Passo del Libano (1542 m.), attraversato dalla strada Beirut-Damasco. Verso nord la catena si allarga e si eleva con vette sui 3000 m., salienti da ampi pianori a gradinata, coperti un tempo da splendide foreste di cedri.

La fossa della Beqa'a, che corre fra le catene del Libano e dell'Antilibano, si estende per 120 Km. con larghezza media di 10, ed è irrigata da due fiumi: l'Oronte che va al nord, e il Leonte che scende a sud.

Lungo il lato orientale si innalza la catena dell'Antilibano, in effetti più altipiano che catena vera e propria; i suoi limiti sono piuttosto incerti, continuandosi ad est nella lunga e bassa catena di Palmira e di Damasco, mentre a sud termina nel gruppo dell'Hermon (2814 m.). L'Antilibano si suddivide in varie catene minori e raggiunge i 2618 m. con la vetta del Tal'at Musa.

POPOLAZIONE

La Repubblica Libanese ha una popolazione di circa 1.425.000 abitanti, con una densità di 137 abitanti per Kmq., che sale ad oltre 200 se si esclude quella parte del paese non abitabile per la spicata natura alpestre. Essa raggiunge quindi la più alta densità unitaria di tutta l'Asia anteriore e ciò è un elemento peculiare della sua situazione geopolitica ed economica, tanto più poi che, durante i secoli, si sono rifugiati nel paese nuclei di diversa provenienza. Si è formata così una delle più strane nazioni della Terra, complicato mosaico di razze, di fedi, di tradizioni, cementato dal comune desiderio di libertà.

CITTÀ PRINCIPALI

Il vero centro politico, culturale ed economico è Beirut, stupenda città, attiva e popolosa (400.000 abitanti). Ha grandi quartieri moderni, magnifici negozi, vie larghe, belle chiese, importanti istituti culturali e numerosi monumenti antichi. Ricordiamo il Museo archeologico (preziosi sarcophagi, rari gioielli fenici, monili faraonici, doni offerti dai conquistatori greci, persiani, romani, bizantini), la grande Biblioteca civica, l'Università cattolica di S. Giuseppe, fondata nel 1875 dai gesuiti francesi, l'Università americana fondata nel 1863 che diffonde il pensiero religioso protestante, la Università libanese da poco creata, che testimonia il rinnovamento del pensiero arabo.

Beirut deve il suo sviluppo ad un ottimo porto che rifornisce tutta la regione siriana grazie alle sue buone comunicazioni ferroviarie con Damasco, Haifa, Aleppo. Il porto di Beirut è attivissimo mercato della seta, dei tappeti, degli agrumi, dei cereali, dell'olio, delle pelli e della frutta ed è dotato di una zona franca.

La seconda città libanese è Tripoli di Siria, con 80.000 abitanti circa, sulla costa dell'antica Fenicia, di fronte a Cipro. E' un buon porto peschereccio e vi fa capo il grande oleodotto fracheno costruito dalla «Iraq Petroleum Co.», lungo quasi 1.800 Km., che porta al Mediterraneo il petrolio di Kirkuk.

Altra città da ricordare è Ba'albek con 8.700 abitanti, a 1.170 m. sul mare. Sita al centro della Beqa'a, ai piedi dell'Antilibano, è un vivace centro agricolo e frequentata stazione climatica, nota soprattutto per i suoi ruderi antichi, testimonianza di un nobile passato.

Le antichissime città di Tiro (oggi Sur: 12.000 abitanti) e di Sidone (oggi Salda: 20.000 abitanti), sepol-

te nell'oblio, danno segni di ripresa, specie quest'ultima da quando è stata raggiunta dal più lungo oleodotto dell'Oriente, il cosiddetto «Tapline» (Trans Arabian Pipeline), che attraverso l'Arabia e la Siria porta al Mediterraneo il petrolio del Golfo Persico, delle isole Bahrein e del Kuwait, onde evitare il costoso pedaggio del Canale di Suez.

RISORSE ECONOMICHE

Il territorio della Repubblica Libanese possiede poca terra buona, non sempre irrigua. Le terre coltivate si stendono per circa 240-280 mila ettari su 1.400.000 ettari di superficie. Solo 32.000 ettari sono irrigati, altri 45.000 lo saranno fra breve. In generale la produzione agricola è buona, ma insufficiente a coprire il fabbisogno interno. Fra i cereali prevale il frumento, coltivato su un'area di 68.000 ettari, con 800.000 quintali annui, ma con produzioni unitarie molto basse (circa 7-9 quintali per ettaro). Diffuse ovunque le coltivazioni dell'orzo, del mais, delle patate e dei legumi. Altre colture caratteristiche sono: la vite (uva da vino, da tavola, passita) con 860 mila quintali di uva; l'olivo, che occupa un'area doppia di quella dei vigneti, con una discreta produzione (180.000 quintali); gli agrumi (che, diffusi nella zona mediterranea, danno buoni raccolti e alimentano un attivo commercio che la forte concorrenza israeliana ha però sensibilmente ridotto; prevalgo-

no gli aranci, poi i mandarini, i limoni, i cedri, con una produzione complessiva di circa 1 milione di quintali annui. E ancora il sesamo, il tabacco, le banane; anche il gelso è diffuso per il tradizionale allevamento del baco da seta. Le grandi foreste di cedri del Libano sono ormai un bel ricordo; le sostituiscono piccole aree a macchia mediterranea, piccoli boschi di cedri, di cipressi, di pini, di abeti, di querce.

Il clima asciutto e il rilievo alpestre, riducono le possibilità di un'abbondante coltivazione foraggiera e così i bovini sono in numero assai scarso e di poco pregio (circa 30.000). Al contrario sono alquanto diffuse e numerose le capre (circa 500 mila), poche le pecore (circa 60.000); per piccoli trasporti caratteristico anche nel Libano l'asino, mentre scarsi sono i cavalli, i muli e i cammelli (circa 25.000).

Il Libano è attualmente privo di risorse minerarie; assenti i combustibili. Si spera di poter scoprire e localizzare qualche importante giacimento minerario con le razionali ricerche intraprese con le prospezioni geofisiche previste dal programma governativo.

La produzione di energia elettrica è tuttora limitata, nonostante il rapido incremento di questi ultimi anni (130 milioni di kwh). La realizzazione di importanti opere in corso di allestimento, specialmente lo sbarramento del Leonte, apporterà un ulteriore aumento della produzione.

Pur essendo priva di materie prime e non disponendo che di scarsi capitali, la giovane Repubblica ha già dato, in questi suoi primi anni di vita, un forte impulso alla industrializzazione del Paese, tanto che alcune industrie alimentano già la esportazione. I settori più importanti sono il tessile, l'alimentare e quello dei materiali da costruzione.

L'attività caratteristica e senza dubbio di maggior reddito del Libano è rappresentata dal commer-

cio, favorito dalle particolari disposizioni degli abitanti nonché dalla ottima situazione e attrezzatura del porto di Beirut.

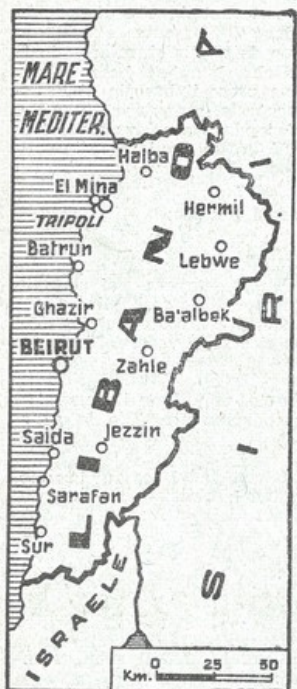
Da ricordare ancora che Beirut è uno dei maggiori mercati mondiali dell'oro che fornisce l'Oriente e l'Estremo Oriente. La bilancia commerciale, per altro in situazione sfavorevole, è in parte almeno migliorata dalle rimesse dei molti emigrati e dalle entrate del turismo che trova nel Paese un sempre maggior sviluppo.

La prevalente attività commerciale e la particolare posizione geografica del Paese pongono il problema della viabilità libanese in primo piano. Oggi il Paese dispone di buone strade automobilistiche che lo collegano con le grandi oasi dell'interno siriano e con i centri costieri israeliani. Le Ferrovie tn. vece non sono molto sviluppate; i trasporti ferroviari sono lenti, specie per i numerosi tratti a scartamento differente. Le linee sono: Beirut - Tripoli - Aleppo; Beirut - Rayad - Damasco (147 km.); Beirut - Haifa (192 km.).

Alla fine di dicembre 1955 i veicoli erano: 19.383; taxi 3.195; autobus 1.089; veicoli da trasporto 4.183; motocicli 2.162.

Beirut è diventata, col suo grande aeroporto di Khaldeh, uno dei centri aeroportuali di maggior importanza internazionale. Vi fanno scalo, infatti, numerose linee trans-mediterranee con destinazione Oriente e Pacifico. Beirut è collegata con le maggiori capitali europee e anche con il Cairo e Nuova York.

I principali paesi fornitori del Libano sono: la Siria, gli Stati Uniti, la Gran Bretagna, la Francia, la Germania e l'Olanda (generi alimentari, mezzi meccanici, fibre, olii minerali). Tra i prodotti più esportati figurano gli orto-frutticoli, l'olio d'oliva, i semi oleosi; vengono poi il cotone, la lana, i metalli comuni, i pellami, il cemento, i prodotti chimici.



Tolomei e finalmente a quello dei Romani), il Libano, con la sua natura impervia, si sottrasse quasi sempre al diretto dominio dei suoi sovrani nominali. Nella sua popolazione, in gran parte aramacea, si infiltrarono già in età anteiassimica elementi arabi provenienti dal deserto siriano-arabico.

Per molti secoli, dall'invasione della Siria da parte degli arabi nel 636 dopo Cristo, il Libano fu conteso da tribù arabe nomadi, con le quali i crociati sostennero aspre lotte. Dall'espulsione dei latini che con le crociate avevano costituito, specie nel Libano settentrionale, salde fortezze, fino all'occupazione ottomana al principio del secolo XVI il Libano godette, sotto i sultani mamelucchi, di un'era di quasi indipendenza e di relativa tranquillità.

Agli inizi del XIX secolo l'emiro Bashir tentò di riunire sotto di sé il Libano, ma nel 1840 fu debellato ed esiliato e la regione fu amministrata direttamente dalla Turchia fino al 1860, anno in cui le lotte interne provocarono l'intervento della Francia, in seguito al quale il Libano ebbe una parziale autonomia. La vittoria dell'Intesa e lo sfacelo dell'Impero Ottomano nella I guerra mondiale portarono poi alla costituzione (1 settembre 1920) dello Stato del Grande Libano sotto mandato francese. Nel 1925 il nome ufficiale del nuovo Stato fu mutato in quello di Repubblica Libanese e nel 1936 la Francia rinunciò al suo mandato.

Nel 1941 il Libano fu occupato dalle forze anglo-degaulliste. Dopo un susseguirsi di crisi politiche e di ribellioni, la nuova Camera libanese nel 1943 votava un emendamento alla Costituzione con cui si sanciva l'indipendenza completa del Paese. Due anni dopo una ulteriore

VITA DI CASA

Andiamo al mare

Ogni anno, in principio di estate, i giornali danno notizia, in tono profetico: i costumi da bagno saranno più modesti della stagione precedente, si ritorna all'antico, di due pezzi non se ne vedranno più, avremo solo lunghe maglie



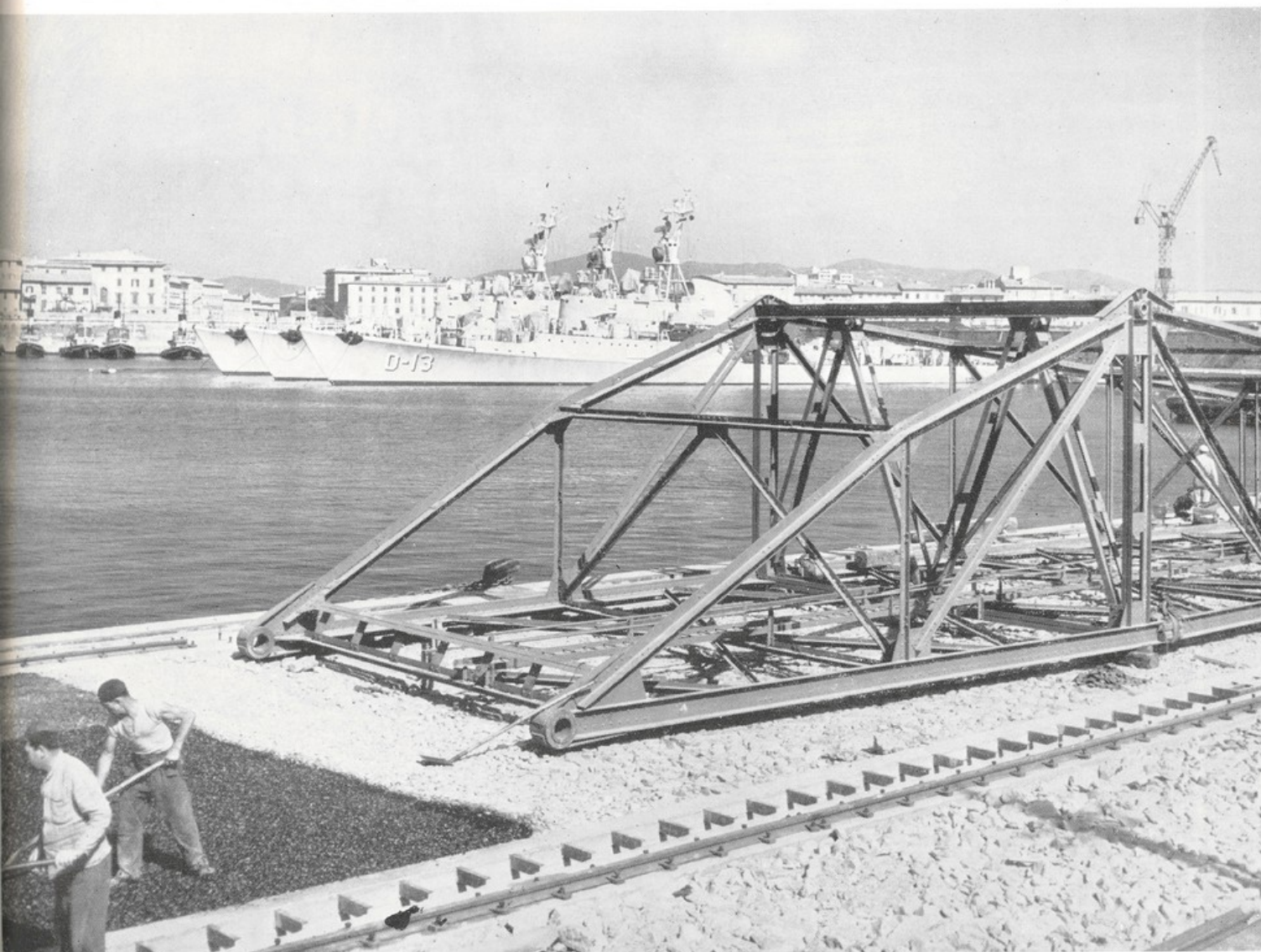
dalle quali spuntano le gambe e le braccia. Poi la signora va alla spiaggia e vede che tutto è preciso identico all'anno scorso; le belle, le fresche, le giovani che indossano costumi ridotti al minimo, le meno giovani che ripiegano su modelli "che nascondono", quelle così e così che lottano con le spilline un po' su e un po' giù.

La morale è semplice; ognuna di noi andrà al mare con il costume che meglio le si addice, indipendentemente dal fatto che la linea a sacco ha influenzato anche il costume da bagno. Così chi ha i fianchi forti si guarda bene dal portare le mutandine attillate ma ricorre alla sottanina arricciata o a godets, la quale non sarà del tutto attuale ma ha il pregio di nascondere quanto c'è di più. Chi ha la vita larga, lo "stomaco" che si dà delle arie, gira al largo dal due-pezzi e si fa un bel costume intero di quelli non trop-

po aderenti, sul tipo del ti vedo e non ti vedo.

Il costume da bagno si misura, per chi ancora non lo sapesse, in modo speciale. Anzi tutto non bisogna mettersi davanti allo specchio guardandosi di profilo e trattenendo scrupolosamente il fiato per ingraziarsi il più possibile il costume. No, no. Ci si toglie le scarpe e ci si mette davanti allo specchio in posa naturale: senza pensare a Sofia Loren si notano coraggiosamente i difetti e si cerca il modo migliore per nascondersi. Si scartano i tessuti ricchi, arricciati, gonfi; e quelli a grandi fiori a righe trasversali pieni di audacissimi tagli. Infine, se non si hanno le misure di Miss Universo, si lascia da parte quel modellino che sull'illustrazione pubblicitaria è "un vero amore", ma che addosso a noi ha cambiato completamente faccia.

Silvana



to al Cantiere di Livorno

re della serie tipo «Mina D'Amico»: si sta attualmente provvedendo ad allungarlo di circa 40 metri (anzi: i lavori sono già terminati) e lo si dovrà allargare di quattro metri circa. I lavori proseguiranno dopo il varo dell'attuale turbocisterna (15 giugno), insieme alla nuova costruzione: un compromesso, cioè, tra ingegneri navali e ingegneri edili che forse mai come in questi ultimi tempi lavorano in strettissima collaborazione.

Quattro gru serviranno lo scalo, simmetricamente divise: da mare a terra, due della portata di 35 tonn. e due ancora da 60 tonn. (nuove), le quali avranno uno sbarraccio tale da poter servire anche una vasta zona retrostante lo scalo, lavorando eventualmente insieme, in maniera tale da poter sollevare (teoricamente) anche un blocco del peso di 120 tonn. Il nuovo Morosini potrà agevolmente costruire petroliere fino a 50.000 t.p.l. in otto mesi, escluso l'allestimento: si tenga presente, a puro titolo di esempio, che la «Mina D'Amico» pesava al varo 9.600 tonn. e l'«Agrigentum» 13.500 (ma forse si potrà giungere anche a petroliere da 80.000 t.p.l.).

Uno sguardo, rapidissimo, al-

l'altro scalo in ringiovanimento, l'«Umbria», su cui verrà — dopo l'attuale varo — impostata una motonave da 19 mila t.p.l., mentre frattanto si provvederà ad allargarlo di due metri e a dotarlo di una nuova gru a binario a destra dello scalo (spalle al mare). La nuova unità peserà, al varo, 9.000 tonn. e sarà lunga circa 167 metri.

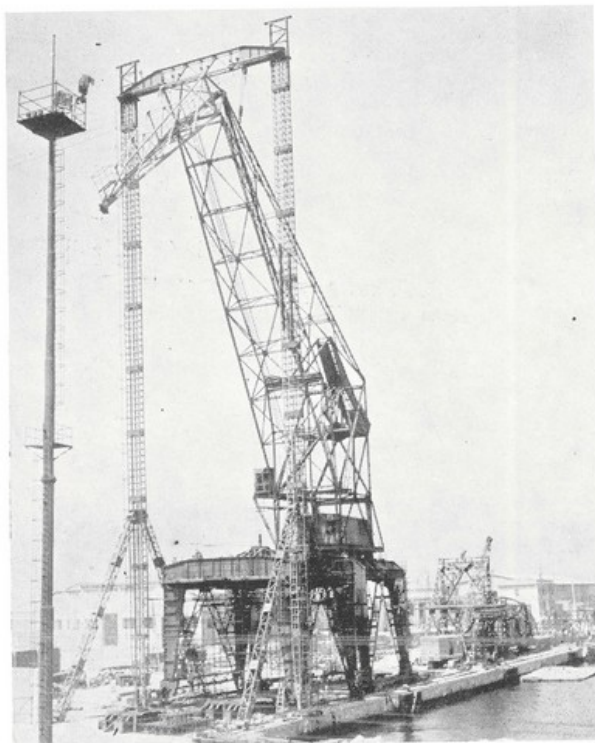
Tutto questo, è facile rilevarlo, importa un rivoluzionamento nelle officine, soprattutto per la diversa topografia che viene assumendo il Cantiere: alcune sono state demolite e sono oggi in ricostruzione, altre sono in via di diversa sistemazione, altre ancora stanno subendo profondi cambiamenti e ingrandimenti: siamo entrati, a titolo di curiosità, in alcune di esse, e questo è stato sufficiente a farci rendere conto di quanto più agevole e, indubbiamente, più confortevole sarà il ciclo di lavorazione, pur restando pressoché identico a quello attuale (arrivo materiale, parco lamiera, prelevamento e invio alle officine, boxes di attesa, prefabbricazione, scalo).

Abbiamo, dunque, dato uno sguardo — sia pure a volo di uccello — al Cantiere, guidati dal capo sezione scafo, ing.

Barbone, e dal capo dell'officina navale, ing. Picchi.

Avremmo voluto addentrarci un po' più nei particolari, e soprattutto nella nuova sistemazione degli impianti e dei servizi, cosa che ci ripromettiamo di fare fra non molto tempo: ora vorremmo solo aggiungere che, se non viene prestata particolare attenzione alle lavorazioni in atto, difficilmente è possibile accorgersi della momentanea doppia natura del cantiere labronico. Tutto si viene svolgendo con la regolarità, con il ritmo tipico, abituale di un qualsiasi cantiere navale. Certo che non è cosa di tutti i giorni vedere una gru da 60 tonn. a terra, con tanti uomini (buona parte in trasferta, del CMI — che le ha fornite) che vi lavorano intorno: ma, abituati come si è al sollevamento di blocchi prefabbricati di proporzioni non di rado notevolissime, quasi non si presta attenzione alle piccole torri Eiffel che li sollevano. Gli è che il programma dei lavori è stato studiato in maniera tale da arrecare il minimo disturbo possibile alla produzione tipica del Cantiere.

Emiddio Loscalzo



L'unificazione internazionale dell' utensileria meccanica

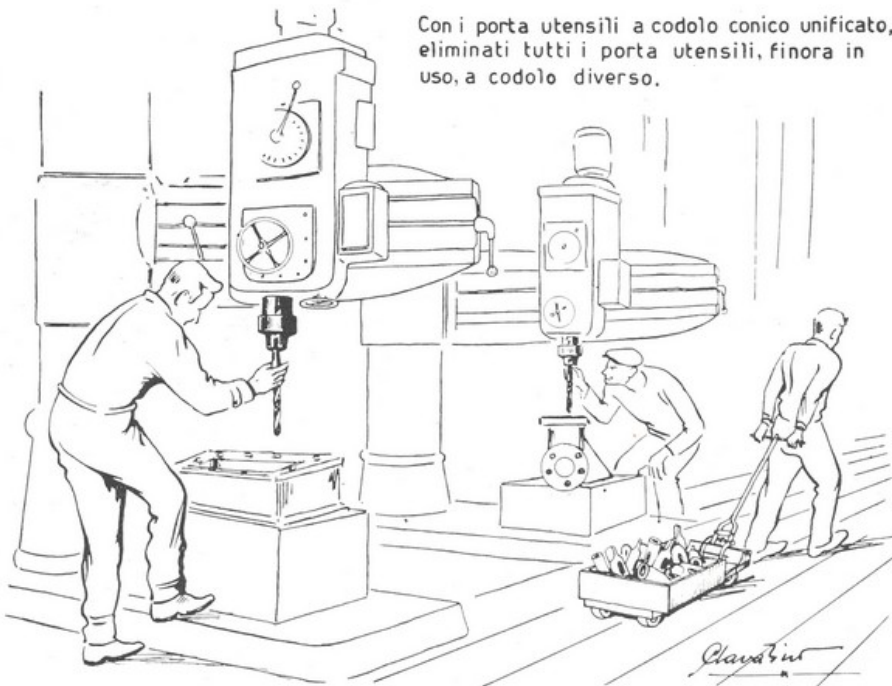
BIBLIOTECA

Carlo Coccioli

Con la partecipazione di oltre 50 delegati, rappresentanti le principali nazioni interessate ai problemi dell'unificazione internazionale della utensileria meccanica — Austria, Francia, Germania, Italia, Olanda, Polonia, Regno Unito, Svezia, Svizzera, Ungheria, URSS, USA — ha avuto luogo a Berlino dal 21 al 24 aprile l'8.a riunione plenaria del Comitato Tecnico dell'« International Standardizing Organization » ISO/TC 29, a cui ho preso parte in rappresentanza della nostra Società e quale capo della delegazione italiana.

Dopo un ampio dibattito e chiarificazione delle varie questioni tecniche sugli argomenti in esame, sono stati ad unanimità approvati per la conversione in « Raccomandazioni ISO » numerosi progetti di tabelle, elaborati dagli appositi gruppi di lavoro, concernenti il dimensionamento di vari tipi di utensili e di attacchi per utensili, di produzione e di uso più corrente, ossia: punte elicoidali a codolo cilindrico e conico Morse; alesatori a mano ed a macchina; lime e raspe; sezioni e tolleranze degli steli per utensili da tornio, pialla, ecc.; placchette di carburi metallici; utensili da tornio e pialla per esterni, con placchetta; bussola di riduzione e prolungatori per utensili a cono Morse; diametri codoli e quadri di trascinamento per utensili; attacchi per frese, ecc.

Sono state inoltre definite per la pubblicazione ad inchiesta presso i paesi-membri dell'ISO/TC 29, come avanz-progetti di raccomandazione, le tabelle riguardanti: i maschi corti per filettare, a mano ed a macchina, per i diversi sistemi di filettature metriche ed anglo-americane; gli utensili da tornio per interni, con placchetta di carburi; le mole (simbologgiatura delle carat-



Con i porta utensili a codolo conico unificato, eliminati tutti i porta utensili, finora in uso, a codolo diverso.

teristiche e dimensioni); i codoli degli utensili pneumatici (scalpelli, butteruole, ecc.).

Tale breve sintesi dei lavori svolti nel corso dell'8.a riunione plenaria dell'ISO/TC 29 mostra il notevole progresso degli studi intrapresi in sede internazionale per la standardizzazione degli utensili, che sono di più generale e largo impiego nelle lavorazioni meccaniche.

E' da mettere in evidenza la particolare importanza che tale unificazione presenta non solo sul piano tecnico, in quanto le caratteristiche dimensionali prescelte per i vari tipi di utensili standards rispondono a criteri di razionalità e di intercambiabilità, ma anche sul piano organizzativo industriale, dati gli indiscutibili

vantaggi di carattere economico che ne derivano nei riflessi sia della produzione, sia dell'utilizzazione.

Ai lavori dell'ISO/TC 29 per la standardizzazione internazionale dell'utensileria l'Ufficio Centrale Normalizzazione della nostra Società ha attivamente collaborato, portando un concreto contributo, in particolar modo per lo studio dei maschi per filettare e per la definizione della nuova serie dei codoli e quadri di trascinamento degli utensili; ciò sta a dimostrare l'interessamento che la nostra Società pone ai problemi di unificazione, sia di carattere nazionale che internazionale.

La sollecita introduzione sul piano nazionale e successiva-

mente nell'ambito delle singole aziende industriali delle raccomandazioni ISO, convertite in norme UNI, consentirà di avviare anche nel nostro paese su basi razionali la produzione in serie degli utensili standards, e darà all'utilizzatore la possibilità di impiegare utensili con caratteristiche dimensionali intercambiabili, di più facile approvvigionamento ed a costi più bassi, con conseguente riduzione delle scorte interne degli utensili stessi e semplificazione dei rispettivi attrezzi portautensili.

Luigi Brandolin

A Tlaltemaco, villaggio dell'altopiano messicano, dove si usa — come in certi nostri paesi meridionali — rappresentare ogni anno una « Passione di Cristo », Manuel, un giovane che si crede segnato da un destino particolare, accetta la parte del Sacrificato.

E' figlio di un pescatore di Vera Cruz e di una india di Tepoztlán e viene accolto come un eroe per aver salvato una giovane del villaggio; ma sopraggiunge una accusa ignominiosa (accusa vera? falsa?), ed egli, cessando di rappresentarla, diventa per davvero « la vittima », avvilto per un crimine che — forse — non ha commesso.

E' la prima parte, questa, del romanzo (1953-1955); 56 pagine nelle quali Coccioli imposta il suo lavoro, il settimo pubblicato in Italia. Nelle successive l'autore narra la storia di Manuel e dei suoi avi, ambientata in un Messico, spesso magicamente seducente, che è lo sfondo naturale della vicenda. Si sa, però alla fine che la biografia gli è stata dettata dallo stesso Manuel; e oltre ancora « lettere, o brani di lettere, di alcuni amici e di altri » inviate a Coccioli, riguardanti il ragazzo che tanto gli sta a cuore, servono a concludere la vicenda di Manuel. Il ragazzo, d'ottimo tempo, fu portato via dalla croce. Morì? Vivette ancora? E' l'ultimo interrogativo che si pone al lettore.

L'« incontro » tra lo scrittore e il ragazzo, lo abbiamo già detto, è interamente ambientato nel Messico, in quella parte del Messico che sfugge al turista, anche il più accorto. Con una prosa scarna, sempre rifuggente da qualunque effetto anche vagamente coloristico, Coccioli sembra più cronista che narratore. Anche nel delineare certi personaggi, che — comparando alla ribalta — vengono presentati solo per quel tanto che è sufficiente, e poi subito scompaiono. La stessa Maria de Jesús, la madre di Manuel, il personaggio indubbiamente più bello e dolce nella sofferenza rassegnata e solitaria, scompare quasi senza che il lettore se ne accorga, esce di scena in punta di piedi; e la sua fine è silenziosa e triste come la sua avventura terrena.

Tutto il romanzo, infine, o è narrazione — staccata, vista dall'esterno — o è dialogo. E' l'incontro, insomma, tra un paese ed un uomo, l'uno predestinato all'altro; e l'avventura dà materia a Coccioli per creare un'opera che possiede soprattutto il pregio di una bellezza intima, vorremmo dire nascosta: ma tale che, scopertala, è ben difficile dimenticarla.

(Carlo Coccioli, « Manuel il Messicano » - Ed. Vallecchi, 1957; collezione di letteratura contemporanea, serie narrativa, pagg. 511, 1800 lire).

ANSALDINI
MOBILI

A RATE di Lire
rivolgendoVi alla Ditta

CARDONA & GINOCCHIO

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

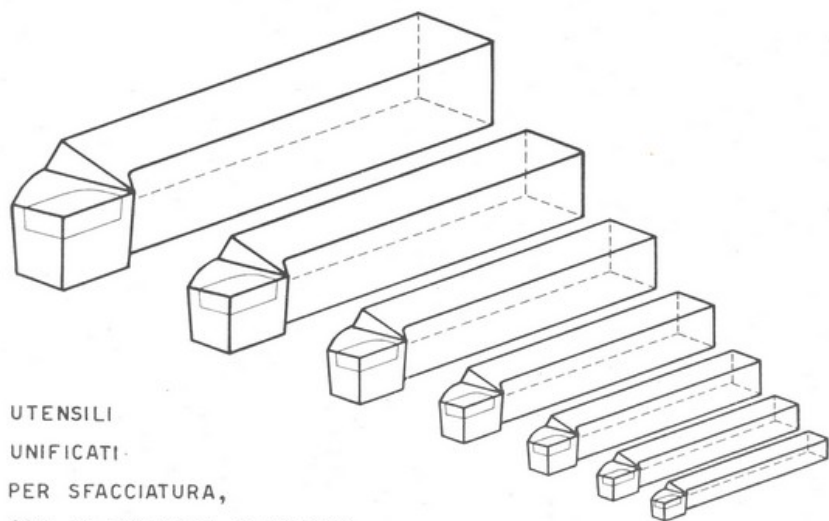
ARREDATE COMODAMENTE
E BENE LA VOSTRA CASA
con
MODERNI SOLIDI
GARANTITI

5 - 6.000 MENSILI

FATEVI RICONOSCERE
VI FAVORIREMO

PRESTITI mediante
cessione stipendio
concediamo ad impiegati

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



UTENSILI
UNIFICATI
PER SFACCIATURA,
CON PLACCHETTA DI CARBURI

CONCORSO FOTOGRAFICO



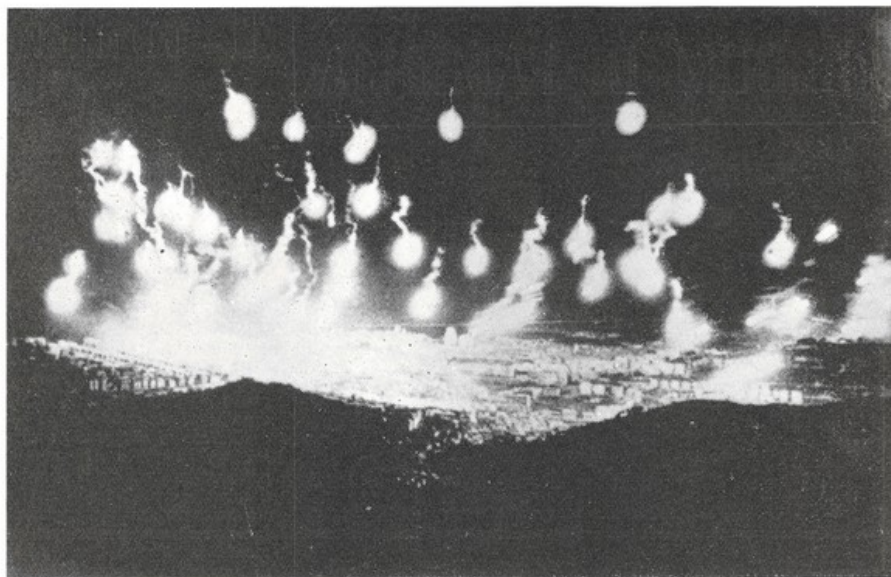
Mario Carissimi (MEC): « Pesca con i tremagli »



Onorio Perboni (MEC): « Sentiero di alta montagna »



Luciano Gestro (CMI): « Il calar del sole »



Antonio Rizzo (MEC): « Benqala su Genova »
(Fotografia scattata durante un'incursione aerea)



Rosvaldo Adinolfi (CMI): « Saette di notte »



Leandro Santamaria (CAN): « Panorama di Vernazza »

ALBUM DI FAMIGLIA

Il pattinatore Giovanni Botta



Fino a qualche tempo fa pensavo, ingenuamente, che i nostri ansaldini, terminate le ore di ufficio, non avessero da far altro che cambiar d'abito e recarsi ad ammirare un salutare film o, al massimo, qualche interessante spettacolo televisivo.

Sbagliavo: dopo le quotidiane otto ore, molti si dedicano agli «hobbies» più impensati. Passino quelli per la pittura, per la fotografia, per la recitazione drammatica; passino quelli per il modellismo. Ma c'è gente che arriva — niente dimeno! — alle Olimpiadi (e magari si fa onore!) o che — come Giovanni Botta, nativo della ridente Prà — si dedica al pattinaggio, sport estremamente pericoloso. Infatti, di capriole Giovanni Botta ne ha fatte un'infinità, fin dal 1948, cioè fin da quando aveva 16 anni.

Ma andiamo con ordine: la prima cosa importante che Giovanni fece nella sua vita fu quella di frequentare, costretto dai genitori, le scuole elementari. Finalmente libero dagli impegni di scolaro, non pensava ad altro che a poter divenire un bravissimo maestro d'ascia. Battì e ribattì, a 15 anni (nel 1947) riesce a farsi assumere come apprendista nel Cantiere di Sestri, alle cui dipendenze si trova ancor oggi.

Questo avrebbe dovuto bastargli. Invece, di lì ad un anno, gli nasce la passione per i pattini. Il dado era tratto. Cominciò a brillare nella sua fantasia l'astro della gloria, tutt'altro che affievolito dalle frequenti, dolorosissime, capriole.

Fece parte, nei primi tempi della sua attività sportiva, della Società di Mutuo Soccorso di Prà, e la fortuna volle che avesse come abile insegnante la professoressa Elide Bassi. Sotto la sua guida conseguì i primi successi: nel 1951 vinse a Modena il campionato di 3.a categoria; nel 1952 quello di 2.a e nel 53-54 quello di prima.

Inoltre nel 1955 partecipò ai campionati mondiali di

Barcellona conquistando il secondo posto; e l'anno dopo fece suo il secondo posto assoluto ai campionati italiani svoltisi a Taranto.

Lasciò quindi la vecchia Società e si iscrisse al C.V.A. di Alessandria sotto i cui colori ottenne altre brillanti affermazioni: 2.0 in coppia con la signorina Wanda Repetto al Campionato nazionale seniores a Viareggio nel '57 e 3.0 nel Campionato di 1.a categ. a Bologna nello stesso anno; sempre a Bologna ha preso parte inoltre a una manifestazione internazionale insieme a pattinatori olandesi e belgi.

Quest'anno, data la difficoltà di recarsi ad Alessandria per gli allenamenti, Giovanni Botta ha sospeso l'attività. Ma egli è ansioso di riprenderla, perché non saprebbe rinunciare alla passione dei pattini, e in questa attesa spera che anche a Genova sarà costruita una pista adatta alle esibizioni classiche. Ciò che gli auguriamo di tutto cuore.

emlos

Pregevoli composizioni di musica e disegno

L'infermiere Mario Cioli dell'Ansaldo-Coke ha scritto e musicato un «Inno degli ansaldini», dedicandolo al nostro Direttore Generale e Presidente dell'Ansaldo-Coke ing. Federico Lombardi, e ce lo ha inviato per la pubblicazione.

Anche la bambina Anna Cravera, figlia dell'imbragatore Carlo Cravera del Meccanico, ha inviato una sua composizione, un disegno a colori intitolato «Estate».

Abbiamo molto gradito le due opere, che sono davvero pregevoli, ma siamo spiacenti di non poterle pubblicare per motivi tecnici. Infatti non ci è possibile riprodurre la musica nel dovuto rilievo e il disegno, perché a colori. Desideriamo comunque esprimere ai due autori le nostre più vive felicitazioni per la loro bravura.

Il contributo degli stabilimenti al nostro giornale

La statistica è un po' come le famose ciliegie del proverbio: basta iniziare la ricerca di alcuni dati perché nasca poi il desiderio di volerne riassumere infiniti altri, senza che il risultato riesca mai a soddisfare.

Volevamo, infatti, farci una idea del contributo dato dai diversi Stabilimenti — dal giugno 1954 (nascita de "L'ansaldino") al dicembre 1957 — al periodico, ed abbiamo finito per raccogliere anche dati statistici sulle copertine, sulle fotografie a colori e su altri elementi che sicuramente non interessano affatto il lettore e che prudentemente omettiamo. Ma, a scanso di equivoci e di malintesi, precisiamo subito i criteri di indagine ai quali ci siamo attenuti.

Le copertine, nei casi dubbi (es.: una caldaia fotografata al Cantiere di Sestri), le abbiamo attribuite a quello Stabilimento che avesse la prevalenza nello spirito della fotografia; non abbiamo tenuto conto di quelle a colori, poiché tutte le fotografie di questa categoria le abbiamo classificate in apposita colonna. Per il contributo vero e proprio, abbiamo preso in esame solo quegli articoli e quei servizi (escluse le rubriche fisse: panorama aziendale, cassetta delle idee, lettere ecc.) alla elaborazione dei quali fosse restato completamente estraneo il corpo redazionale; abbiamo compreso in questi servizi tutte le fotografie e i grafici pubblicati a loro corredo e, infine, abbiamo calcolato come "contributo di STA" tutti i servizi esclusivamente fotografici (es.: interni della "Hermosa").

Premettiamo che il nostro consuntivo non pretende di avere l'esattezza di un rogito notariale; i criteri usati sono stati, all'occorrenza, elastici — specie in quei casi di difficile collocazione nell'una o nell'altra categoria.

...

Adesso, premesso che a tutto il 31 dicembre 1957 sono usciti 81 numeri de "L'ansaldino", per un totale di 1404 pagine e 2932 foto fotografie e grafici (di cui 84 a colori), la classifica delle copertine vede al primo posto il Cantiere di Sestri con 22 punti, seguito — ad una certa distanza — dal Meccanico con 15, dalla Fonderia con 10 e dal CMI (compresa l'ex Carpentaria), da Livorno e Muggiano tutti con 8. A zero punti il Coke, la Direzione Generale ed il SAU. Un lieve mutamento di posizione si ha con le controcopertine, dove il Cantiere conduce sempre con 23 punti, seguito però dal CMI a sole quattro lunghezze, poi dal Meccanico con 13 punti, dalla Fonderia con 6, e da Livorno e Muggiano con 5 punti. Sempre a zero gli altri tre; e chi vuole può anche adesso tirare le somme per la classifica combinata.

Passando adesso ai "servizi", preavvertiamo che il SAU non ha mai preso parte alla gara, lasciando che fosse la redazione a pensare per lui. Invece il Meccanico guida da dominatore con 87 servizi pubblicati, seguito dalla Direzione Generale con 54 (ma, ad onor del vero, quasi tutti riguardanti gli Stabilimenti), dal Cantiere di Sestri con 41, dal CMI con 15, dal Muggiano con 13, da Livorno con

6, dalla Fonderia con 5 e dal Coke con 1. Nelle fotografie il Cantiere sestrese si prende la sua rivincita sulla Direzione, risalendo di un punto la classifica — ma restando purtuttavia molto staccato dal Meccanico che deve il suo primo posto principalmente al ridotto formato delle sue fotografie. Le cose vanno così: Meccanico 208, Cantiere 107, Direzione 51, CMI 41, Muggiano 39, Livorno 24, Fonderia 4, Coke 2. In quelle a colori il Cantiere di Sestri è decisamente vincitore assoluto, con 34 fotografie (e quasi tutte le copertine a colori), seguito dall'eterno antagonista — il Meccanico — con 13, dal CMI con 7, dal Muggiano con 5, dalla

Fonderia con 4, da Livorno con 3, dal Coke, dalla Direzione e dal SAU con... la bocca asciutta. Adesso, prima di trascrivere una tabella riassuntiva, vogliamo insistere sul fatto che il nostro spoglio è stato fatto all'«segna del "circa"», senza precisi calcoli infinitesimali; voleva essere — ed è — solo un orientamento ed un invito a qualche stabilimento a voler risalire la classifica; che — guardata da un altro angolo visuale (per es. dal panorama aziendale, dal numero delle volte che di lui si è parlato, dallo spazio che vi è stato riservato ecc.) è decisamente diverso. Ecco dunque, con un ringraziamento per chi ha collaborato con noi, la tabella

STA	ARTICOLI				Foto in bianco e nero	Eto a colori
	Firmati	Seglati	Anon.	Totale		
CAN	31	2	8	41	107	34
COKE	1	—	—	1	2	—
CMI	9	—	6	15	41	7
DIG	45	5	4	54	51	—
FON	5	—	—	5	4	4
LIV	4	—	2	6	24	3
MEC	70	4	13	87	208	13
MUG	10	—	3	13	39	5

CINESELEZIONE

L'arpa birmana

Quando un film è pura poesia, quando dalle immagini scaturisce un puro lirismo, quando le sequenze si susseguono col ritmo incantevole di un commovente sermone, evidentemente il bagaglio critico tradizionale del cineasta non conta più.

E quindi non è possibile neppure ricorrere a quella licenza (di puro comodo) che a fini almeno esplicativi si permette di parlare distintamente e del contenuto e della forma.

«L'arpa birmana», infatti, è girato con inquadrature del tutto ferme, che fanno pensare ai «gruppi parlanti» del secolo scorso, con una tecnica che è quella del vecchio film muto, e con dei primissimi piani che sono quelli della famosa scuola russa. In più, è parlato in giapponese e solo le didascalie consentono di seguire il parlato, del resto rado e strettamente essenziale.

Ma lo spettatore di tutto questo non si accorge: lo spettatore resta col fiato sospeso dall'inizio alla fine, incapace persino di accen-

dersi una sigaretta, e sente che qualcosa dentro di lui è chiamato in causa, qualcosa che lo prende alla gola e lo scuote, lo costringe a soffrire, a pensare, a capire, come appunto dovrebbe avvenire di fronte ad un buon sermone.

Ed esce dal cinema, vorrebbe dire, addirittura migliorato, maturato come «uomo», almeno per una sera. Tutto ciò avviene per la umanità profonda che anima il racconto, per la fede profonda che lo conclude, per l'arte somma del regista Kon Ichikawa.

E' la storia di un soldato giapponese piombato negli orrori della guerra (apparecchiato ad un reparto combattente in Birmania), che tra montagne di cadaveri si pone la terribile domanda, e vi risponde facendosi monaco buddista. Questa problematica e questa soluzione vengono direttamente da una cultura orientale, da una filosofia asiatica, ma appunto perché interpretate validamente assumono un significato ed un valore universale.

Un film da non perdere assolutamente.

IL PORTOGHESE

CONTINI

PORTICI XX SETTEMBRE, 172 r.

TUTTE le NOVITÀ di STAGIONE

SCONTO PRESENTANDO IL TAGLIANDO DI QUESTO AVVISO 10%.

BORSE
VALIGIE
BAULI
ARTICOLI
VIAGGIO
CONFEZIONI
di alta classe
CALZE
GUANTI ecc.

DOPOLAVORO

SEZIONE CACCIA

Ottimo successo agonistico del campionato di tiro al piattello



Il gruppo dei finalisti

Giovedì 15 maggio, presso lo stand di Muledo (via Simone Pacoret de Saint Bon), si è svolto il Campionato sociale di tiro al piattello organizzato dal « Gruppo tiro a volo » della « Sezione caccia ». Il titolo di campione sociale per il 1958 è stato conquistato da Giuseppe Bombarda della Fonderia, che ha sostenuto una accanita gara finale con Taurinio Patrone del Cantiere di Sestri. Alla manifestazione sono intervenuti il Segretario del Dopolavoro Ansaldo sig. Pietro Allegra, che ha proceduto alla premiazione dei vincitori, e il Direttore tecnico della sezione sig. Giuseppe Vernazza. Alle gare ha assistito un folto pubblico di appassionati e tifosi.

Ecco la classifica della gara di tiro al piattello:

Categoria A. 1) Taurinio Patrone del Cantiere di Sestri (punti 11); 2) Giovanni Gaggero del Cantiere di Sestri (p. 10); 3) Sergio Banchemo del Cantiere di Sestri (p. 9); 4) Adone Diegoli del Cantiere di Sestri (p. 8); 5) Paolo Gaggero del Cantiere di Sestri (p. 7); 6) Franco Peri dell'O.A.R.N. (p. 6).

Categoria B. 1) Giuseppe Bombarda della Fonderia (punti 11); 2) Enrico Olivieri del Meccanico (p. 10); 3) Sebastiano Ottonello del Cantiere di Sestri (p. 9); 4) Eugenio Merlo del Cantiere di Sestri (p. 8); 5) Oreste Volpi della Fonderia (p. 7); 6) G. B. Parodi del Cantiere di Sestri (p. 6).

In relazione al punteggio conseguito Giuseppe Bombarda e Taurinio Patrone capeggiano la classifica per l'aggiudicazione del fucile automatico « Breda » offerto da « l'Ansaldo », che

Si avvertono gli interessati che le fotografie eseguite al Teatro « Eleonora Duse », in occasione della consegna delle borse di studio ai figli degli ansaldini, si possono acquistare, fino al 30 giugno, presso la Segreteria del Dopolavoro a Sampierdarena.

sarà assegnato alla fine delle gare stabilite.

Il sorteggio per l'assegnazione fra tutti i soci della « Sezione caccia » di un fucile cal. 12 ha favorito il sig. Alberto Parodi del Cantiere di Sestri.

Fucili e munizioni a prezzi ridotti

Si informano gli aderenti alla « Sezione caccia » che è stata stipulata una convenzione per l'acquisto a prezzo ridotto di fucili, cartucce, polveri, bossoli, pallini, ecc. I soci che desiderano procedere all'acquisto potranno avere chiarimenti alla segreteria della Sezione, via Sestri 33/2, tutti i mercoledì dalle 21 alle 22,30.

SEZIONE BOCCE

L'intensa attività del mese di maggio

L'attività della « Sezione bocce » nel mese di maggio è stata molto intensa. I boccioli del Dopolavoro Ansaldo hanno partecipato alle gare in programma a Chiavari per il « Trofeo del Tigullio », alle finali del « Tro-

feo del Lavoratore (a terne) disputate a Genova, e alle gare per la « Coppa Ansaldo - S. Giorgio » svoltesi a Sestri Ponente.

A tutte e tre le manifestazioni gli ansaldini hanno ottenuto, quale migliore piazzamento, il quinto posto: a Chiavari (dove sono scese in gara ben 12 coppie del nostro Dopolavoro) con la coppia Imperiale - Diacobe, a Genova con la terna Repetto - Sparaggi - Mareenaro (seguita dall'altra terna ansaldina Burghassi - Pastorino - Gazzano) e a Sestri (con la partecipazione di 15 coppie dell'Ansaldo) con Gaggero - Caviglione.

I risultati, dato l'alto valore degli avversari, si possono considerare assai soddisfacenti.

SEZIONE TURISMO

La gita a Parigi è stata rimandata

In conseguenza dei noti fatti accaduti recentemente in Francia, la gita a Parigi organizzata dalla « Sezione turismo » del Dopolavoro, che avrebbe dovuto svolgersi dal 1.º al 5.º giugno, è stata rimandata a data da destinarsi. Molto probabilmente la scelta cadrà sul periodo dal 1.º al 5.º novembre prossimo e in ogni caso ne sarà dato avviso tempestivamente.

Coloro che volessero ritirare l'anticipo già versato, potranno farlo presso la cassa del Dopolavoro dalle 17 alle 19, segnalando la eventuale partecipazione o meno per la data proposta.

Nuovo addetto stampa presso l'Ufficio Segreteria

Dopo un periodo di lodevole attività, per motivi di lavoro, il signor Delio Della Casa della Direzione Generale ha rassegnato le dimissioni dalla carica di addetto stampa presso la Segreteria del Dopolavoro. A sostituirlo è stato chiamato il signor Andrea Valdemir del Meccanico.

All'amico Della Casa giunga il ringraziamento della Segreteria per la fattiva collaborazione prestata, e al nuovo incaricato l'augurio di un buon lavoro.

Le riduzioni ferroviarie per gli iscritti all'ENAL

Sono entrate in vigore le disposizioni per le riduzioni ferroviarie agli iscritti all'ENAL per l'anno 1958. Ogni iscritto ha diritto ad un viaggio individuale sulle Ferrovie dello Stato (andata e ritorno) in seconda classe tariffa 4 (riduzione del 30% circa, su un percorso non superiore ai 250 Km.

I biglietti, soggetti alle modalità e ai limiti previsti per i biglietti di andata e ritorno ordinari, vengono rilasciati dalle stazioni ferroviarie dietro presentazione della tessera ENAL 1958 munita di fotografia, e della « Richiesta di viaggio speciale ENAL » in doppia copia, compilata sul modulo apposito numerato e munito di timbro a secco delle FF.SS.

I biglietti hanno la validità di tre giorni e possono essere richiesti in qualsiasi momento. All'atto del rilascio la stazione dovrà apporre sulla tessera ENAL il timbro a data, la firma e l'indicazione degli estremi del relativo biglietto emesso.

Il viaggio deve avere inizio nel giorno di emissione del biglietto. Il ritorno può avere inizio da qualunque stazione compresa nell'itinerario. Non sono ammesse fermate intermedie.

Il viaggiatore che fruisce della riduzione deve essere munito della tessera ENAL 1958 e di un documento di identificazione.

Gli iscritti all'ENAL del nostro Dopolavoro potranno ritirare i moduli di richiesta per la concessione ferroviaria presso i delegati di Stabilimento.

MALATTIE REUMATICHE

ARTROSI - ARTRITI - NEURALGIE - FIBROSITI - SCIATICHE - LOMBAGGINI

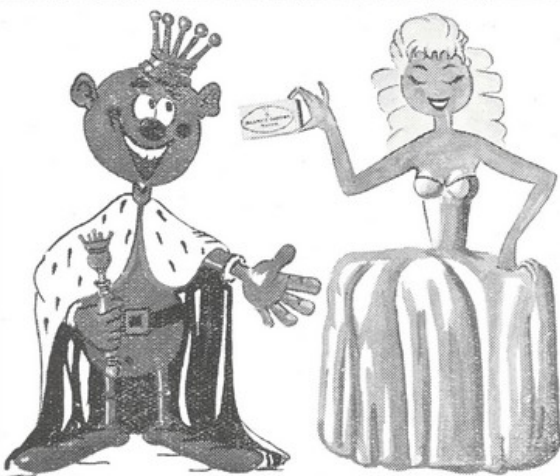
Dott. FUMAGALLI

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

Dott. TORSEGNO SPECIALISTA MALATTIE NERVOSE

RADARTERAPIA - ULTRASUONOTERAPIA

GENOVA - Via Cesarea 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



HIESE UN FAMOSO RE ALLA FAVORITA:
"QUAL'E IL SEGRETO DELLA TUA BELLEZZA,
LA CREMA O LA LOZIONE PREFERITA
CHE TI DA QUESTA ETERNA GIOVINEZZA?..
**HIESE QUELLA SPLENDIDA DAMINA,
AL SECOLO MADAMA POMPADOUR:**
"O MIO SIGNORE IO PRENDO OGNI MATTINA
LA CELEBRE MANNITE di DUFOUR!..

Usate anche voi mannite Dufour!



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

LA RUOTA DEL TEMPO

Sono nati

19 marzo: GIUSEPPE, di Learco Barile (Cml) e di Rita Rio - 2 aprile: CRISTINA, di Aldo Solari (Mec) e di Maria Para - 8 aprile: ALBA, di Giulio Pulimanti (Mec) e di Maria Lamoglia - 11 aprile: PATRIZIA, di Angelo Gallino (Mec) e di Adriana Bargagliotti - 12 aprile: LUIGI, di Alberto Gaggero (Can) e di Geronima Bozzano - 19 aprile: CINZIA, di Mario Minelli (Mec) e di Giovanna Scapolla - 22 aprile: DANIELA, di Angelo Azzolini (Can) e di Adelaide Gambino; IVA, di Carmelo Monteverde (Can) e di Paola Giambasso - 23 aprile: CLAUDIA, di Antonio Leto (Can) e di Concetta Leto - 24 aprile: RICCARDO, di Carlo De Benedetti (Mec) e di Angela Parodi; ESMERALDA, di Antonio Baldassarre (Can) e di Rosaria Iala - 25 aprile: GIUSEPPINA, di Michele Conanzi (Can) e di Vittoria Ieraci - 27 aprile: NICOLO' di G. B. Valle (Mec) e di Maria Damonte; ENRICO, di Andrea Macclò (Can) e di Giulia Parzico - 28 aprile: ANGELA, di Francesco Cavagnaro (Cml) e di Nevina Cornero - 30 aprile: CINZIA, di Luciano Simonetto (Mec) e di Ines Roscilli - 7 maggio: LAURA, di Giuseppe Bruzzo (Mec) e di Caterina Mor - 10 maggio: MAURA, di Vit-

torio Colia (Can) e di Maria Tassoni - 12 maggio: ROSA, di Alessandro Nicolini (Can) e di Bianca Bruno.

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

Si sono sposati

7 aprile: Mario PELEARI (Mec) con Iva Bacucchi - 12 aprile: Angelo FERRANDO (Mec) con Angela Sebastiana Puppo - 14 aprile: Costantino CASAZZA (Mec) con Luigia Penco - 19 aprile: Orlando D'ORIANO (Mec) con Antonietta Terraco - 20 aprile: Angelo GIOR-DANO (Mec) con Alide Fagnoli - 26 aprile: Delmo BELLUZZI (Mec) con Adele Gotta; Francesco MOGGIO (Mec) con Anna Icardi; Vito CALOGERO (Mec) con Bruna Pestarino - 27 aprile: Arturo MARTINI (Mec) con Carla Lisetta Ravera; Giacomo SORRIVA (Mec) con Bianca Secondo - 4 maggio: Mario MASTINI (Can) con Argia Carli; Felice LUPI (Can) con Giovanna Fogli; Luciano LUSSETTI (Cml) con Maria Gemelli - 10 maggio: Benedetto GAMBINO (Can) con Maria Bruzzo - 15 maggio: Manlio BOESINO (Can) con Della Castiro.

Agli sposi i nostri vivissimi auguri.



Giuseppe, figlio di Carlo Priarone (DIG)



Luisa Parodi, nipote di Aurelio Di Gualco (FON)



Luciano, figlio di Mario Mattio (CAN)



Maria Pia, figlia di Pietro Figliomeni (MEC)



Silvio, figlio di Francesco Franceschini (MEC)



Giorgio, figlio di Giuseppe Repetto (MEC)

Pensioni di guerra

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

GIOVANNI FESTESE. Per rintracciare la Sua pratica presso il Ministero ci occorrono le generalità complete o, meglio, il numero di posizione della pratica stessa che troverà scritto nella facciata interna della copertina del Suo libretto di pensione.

FRANCO FRANCHI. Per rintracciare al Ministero la Sua pratica, e poter così risolvere il Suo caso, ci occorrono, oltre agli elementi da Lei inviati, le generalità del dante-causa e cioè del Suo defunto padre. Tutte le ricerche fatte finora (dopo il nostro ritardo) non hanno infatti portato al ritrovamento della pratica.

ORESTE TORRE. Facciamo seguito a quanto pubblicato sul n. 4 del marzo u. s. per comunicare che abbiamo sollecitato il Suo ricorso presso la Corte dei Conti. E' completo del fascicolo amministrativo pervenuto dalla Direzione Generale delle Pensioni di Guerra, e quanto prima sarà preso in esame per la relativa istruttoria. Passerà ancora parecchio tempo prima di conoscere l'esito della pratica a causa del grandissimo numero dei ricorsi da esaminare.

PIETRO POLLASTRI. Ci riserviamo di comunicare le notizie circa il ricorso presentato alla Corte dei Conti. Intanto, avendo preso contatto con il Ministero in merito alla Sua pratica, consiglieremo di presentare una nuova domanda di approvamento diretta al Ministero del Tesoro - Direzione Generale delle Pensioni di Guerra, per la Sua infermità, non classificata nel Decreto negativo già notificato nel 1955, indipendentemente dalla pratica del ricorso presso la Corte dei Conti.

MARIA BRUZZONE. Con gli elementi da Lei inviati non è stato possibile rintracciare presso il competente Servizio Indirette N. G. del Ministero del Tesoro la Sua domanda con la quale chiedeva la pensione per il figlio caduto in guerra. Presumendo che detta domanda sia andata smarrita, si consiglia farne subito un'altra, come è previsto dalla Legge n. 616. Tale Legge, se la domanda stessa ha esito favorevole, dà diritto agli arretrati con decorrenza dall'1-7-1956. Lei pertanto dovrà produrre i sotto-notati documenti da allegare alla succitata domanda: certificato di matrimonio; certificato di nascita; certificato di cittadinanza italiana; certificato di morte del figlio Francesco Cravio; certificato di stato di famiglia con apposita dichiarazione delle Imposte Dirette circa il reddito agli effetti della complemen-

tare. Invi pure tutto a noi e provvederemo a curarne l'invio al competente Ministero.

FRANCESCO CASINI. Facciamo seguito a quanto detto sul n. 4 del marzo scorso per comunicare che qui di seguito i motivi della non accettazione della Sua domanda di pensione. «L'istanza non è stata accettata poiché, allo stato degli atti, le infermità di cui egli è affetto non sono state ritenute dipendenti da cause di servizio di guerra od attinenti alla guerra. La copia del Decreto Ministeriale negativo numero 1807480 è stata spedita in data 14-4-1958 al Municipio di Livorno per la notifica all'interessato a norma di Legge».

piccoli annunci

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

CEDO bicicletta seminuova, in ottime condizioni, per donna. Telefonare dalle 12 alle 13 al n. 473979.

CEDO al miglior offerente, per un minimo di L. 4.000, un tavolo di noce allungabile per sala. Telefonare al n. 464038.

PAPERINO elaborato 49 cc., come nuovo, vendesi. Telefonare nelle ore dei pasti al n. 455528.

VENDESI appartamento di sei vani a Sestri Ponente per L. 2.900.000 trattabili. Telefonare al numero interno 244 del Cantiere di Sestri.

VENDESI moto «Alpino» seminuova. Rivolgersi ad Angelo Cipriani, cart. 22311, Cantiere di Sestri.

VENDO fisarmonica 96 bassi, 7 cambi di voce, al miglior offerente. Telefonare al n. 369193.

VENDO «Galletto» 175 c.c. in buone condizioni, con accessori, anche a rate. Telefonare al n. 473.935 durante le ore dei pasti.

VENDO grande atlante internazionale del «Touring Club Italiano» finito di stampare nel giugno 1957. Telefonare al n. 472644 dalle 19.30 alle 20.30.

VENDO «Lambretta» I.L.D. 125 cc., in buono stato, a L. 65.000. Rivolgersi in via G. Scansì 3-8, Genova-Sampierdarena, possibilmente la domenica mattina.

VENDO moto «Gilera» 150 c.c. in buono stato, a lire 45.000 trattabili. Telefonare al n. 481876.



Pier Luigi Beverino, figlio di Teresina Amendola (MEC)



Daniela, figlia di Aldo Lissi (MEC)



Massimo Bevilacqua, nipote di Giuseppe Parodi (CAN)



Mobilificio

GIORDANO COSTA

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

Concessionario materassi:

Permaflex

SOCIETÀ EDITRICE INTERNAZIONALE

SEDE CENTRALE: **TORINO**
CORSO MARGHERITA, 176

FILIALE DI **GENOVA**
VIA PETRARCA, 24 R.

I libri di viaggio più richiesti dal pubblico

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

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

"L'ansaldino" risponde

Per una gita a Roma

Caro Ansaldo,
scrivo a nome di un folto gruppo di ansaldini molti dei quali hanno già partecipato, conservandone un liettissimo ricordo, alle gite da te organizzate e svolte.

La nostra aspirazione attuale è visitare la città di Roma e facciamo appello alla tua organizzazione per l'attuazione di questo nostro desiderio.

Molte sono state le città visitate, interessanti sia dal lato storico sia dal lato turistico: non resta che Roma e ritengo inutile soffermarmi sulle attrattive che questa città può offrire come meta di gita.

Fiduciosi ringraziamo anticipatamente.

SEGUONO 81 FIRME

Non ci è purtroppo possibile organizzare quest'anno anche una gita a Roma, per i motivi cui già accennammo sul numero del 15 aprile scorso. E nemmeno sarebbe conveniente organizzarla durante il periodo feriale per l'enorme afflusso di

turisti che si registra in tale periodo a Roma e per la conseguente impossibilità di assicurare ai nostri lettori una tranquilla e degna sistemazione negli alberghi.

Sarà (così almeno speriamo) per l'anno venturo.

Visita alla "Dalmine"

Caro Ansaldo,

tu che sei promotore di tante simpatiche manifestazioni, come visite a città italiane, musei, navi ecc., potresti indire, mediante prenotazione, e ad un prezzo naturalmente modico, la visita (a molti non potrebbe interessare) agli im-

pianti per la fabbricazione di tubi della «Dalmine»?

Siamo un gruppo di ansaldini interessati a questa produzione e lo desidereremmo a scopo prettamente istruttivo.

VINCENZO MAROTTA (CAN)

Ci siamo interessati della questione presso la Società «Dalmine», la quale ha gentilmente accolto la richiesta per un numero limitato di visitatori. Sarà pertanto effettuata una visita agli impianti per la fabbricazione dei tubi a Dalmine il giorno 24 giugno, con le modalità e alle condizioni di cui Lei e gli altri ansaldini interessati potranno prendere conoscenza presso il corrispondente di stabilimento.

LA NOSTRA GITA A LUGANO

L'annuncio della gita a Lugano organizzata da «L'ansaldino» per il 29 giugno (e di cui quanto prima sarà reso noto l'orario ferroviario definitivo), ha suscitato lo stesso grande interesse delle precedenti manifestazioni del genere. Questa ulteriore prova di cordiale adesione alle nostre iniziative da parte dei lavoratori dell'Ansaldo e dei loro famigliari, non solo ci premia largamente della nostra fatica, ma ci impegna, per l'avvenire, a fare sempre meglio nell'ambito delle nostre possibilità.

M E M E N T O

Luigi SPRIANO



l'equilibrio in seguito ad un urto. Ricoverato all'infermeria dello stabilimento e quindi all'ospedale di Sampierdarena, decedeva nel pomeriggio dello stesso giorno per sopraggiunte complicazioni.

Luigi Spriano è scomparso, dopo una vita di galantuomo e di lavoratore instancabile, proprio alla vigilia di essere collocato a riposo. I suoi collaboratori e superiori, profondamente addolorati, lo ricordano con grande rimpianto.

Luigi GAMBARO



di 63 anni, S. Capo officina del Meccanico, deceduto in seguito ad infortunio sul lavoro. Era stato assunto il 30-3-1915 come operaio, promosso Capo reparto nel 1936, S. Capo officina nel 1941.

Domenica 11 maggio era stato comandato in servizio per lavori di manutenzione alle gru, compito che egli svolgeva da molti anni con profonda competenza. Si era recato appunto, verso le 11 di mattina sopra una gru del reparto «Mame» per verificarne alcuni organi meccanici, quando precipitava a terra dall'altezza di 7 metri.

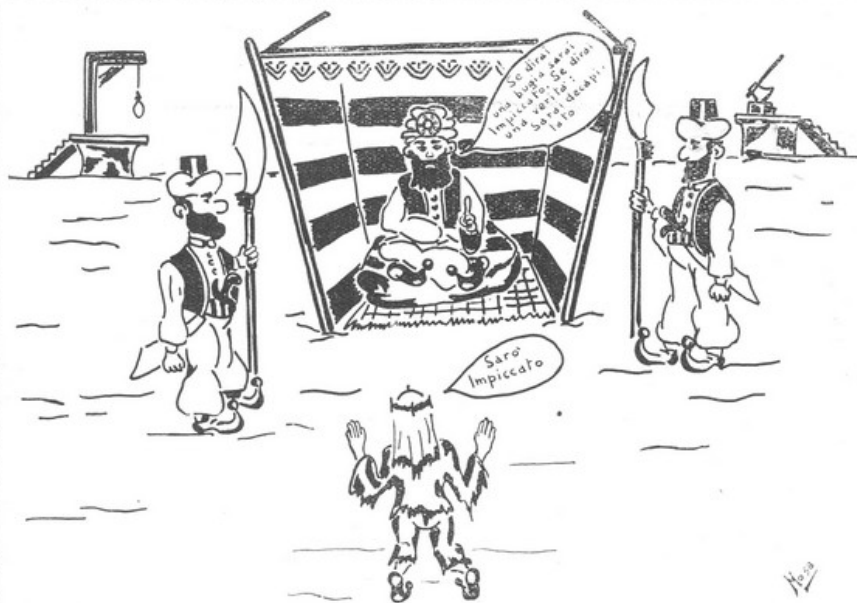
Stando alle frammentarie dichiarazioni rese dallo Spriano stesso subito dopo l'incidente, sembra che egli avesse perso

di 54 anni, dipendente dei Servizi Ausiliari, deceduto il 3-5-1958. Era stato assunto nel 1943.

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

I NOSTRI CONCORSI

Drammatico dilemma



Un saggio orientale è incorso nelle ire del suo sovrano il quale, avendo deciso di punirlo, gli propone però di scegliersi la pena. Il quesito del tiranno e la risposta del saggio risultano dalla vignetta. Per partecipare al concorso gli ansaldini devono sapere dire quale sarà la sorte del malcapitato, inviando le risposte in Redazione, o consegnandole ai corrispondenti di stabilimento, entro il 30 giugno (con l'indicazione del nome, cognome, stabilimento di appartenenza e numero di cartellino). Tra coloro che avranno inviato la risposta esatta sono in palio, per sorteggio, i seguenti premi: 1) un ombrellone e una sedia a sdraio per spiaggia; 2) una sveglia da viaggio; 3) un ferro elettrico da stiro; 4) un servizio di tovaglie per sei persone; 5) un pacco a sorpresa; 6) e 7) cinque libri ciascuno della Casa editrice «Vallecchi» di Firenze; 8) e 9) due scatole ciascuno di cacao «Perugina».

Risultati del concorso "Un fatto storico"

I protagonisti del fatto richiamato dalla vignetta sono Pier Capponi e Carlo VIII. Tra i numerosi lettori che hanno inviato la risposta esatta il sorteggio (effettuato alla presenza di testimoni presso la Direzione Generale) ha favorito i seguenti signori: Giancarlo Repetto del Mec (vince un macina-caffè elettrico); Michele Macciò della Fon (vince una sveglia da viaggio); An-

geio Bruzzone della Fon (vince un tovagliato per sei persone); Giacomo Beiso della Fon, G. B. Cappello del Can, Franco Sommariva del Mec, Elbano Balestri della Dig, Arnaldo Casoli del Can, Remo Traverso del Mec, Vincenzo Quinque della Dig, Domenico Cristoforoni del Cmi, Luigia Traverso del Cmi, Giuseppe Lugano del Mec (vincono ciascuno un libro offerto dalla Casa editrice «Vallecchi» di Firenze); Andrea Genzone e Sauro Gradara della Fon (vincono ciascuno due scatole di cacao «Perugina»).

Soluzione dei giochi del n. 7

Crittografia (proverbio): «Le donne hanno un punto più del diavolo».

Primo rebus: «Un di Ciro manomise l'Asia minore» (Undici romani; ml S; E la; si A minore).

Secondo rebus: «A funi tese gran pesi trae l'argano in alto» (A F unite SE; gran P è sì; tra E largo; N; O in alto).

Anagramma: «L'ansaldino», quindicesimo dei dipendenti dell'Ansaldo S. p. A.

Libreria Internazionale Di Stefano

già TREVES - S. p. A.

GENOVA

VIA R. CECCARDI - TELEF. 55.085 - 55.406
PIAZZA FONTANE MAROSE - TEL. 23.291
VIA ROMA - TELEFONO 55.426

Cartotecnica LUCE S. R. L. GENOVA

TUTTO PER IL DISEGNO
E PER L'UFFICIO
•
CARTE PER USI TECNICI
•

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



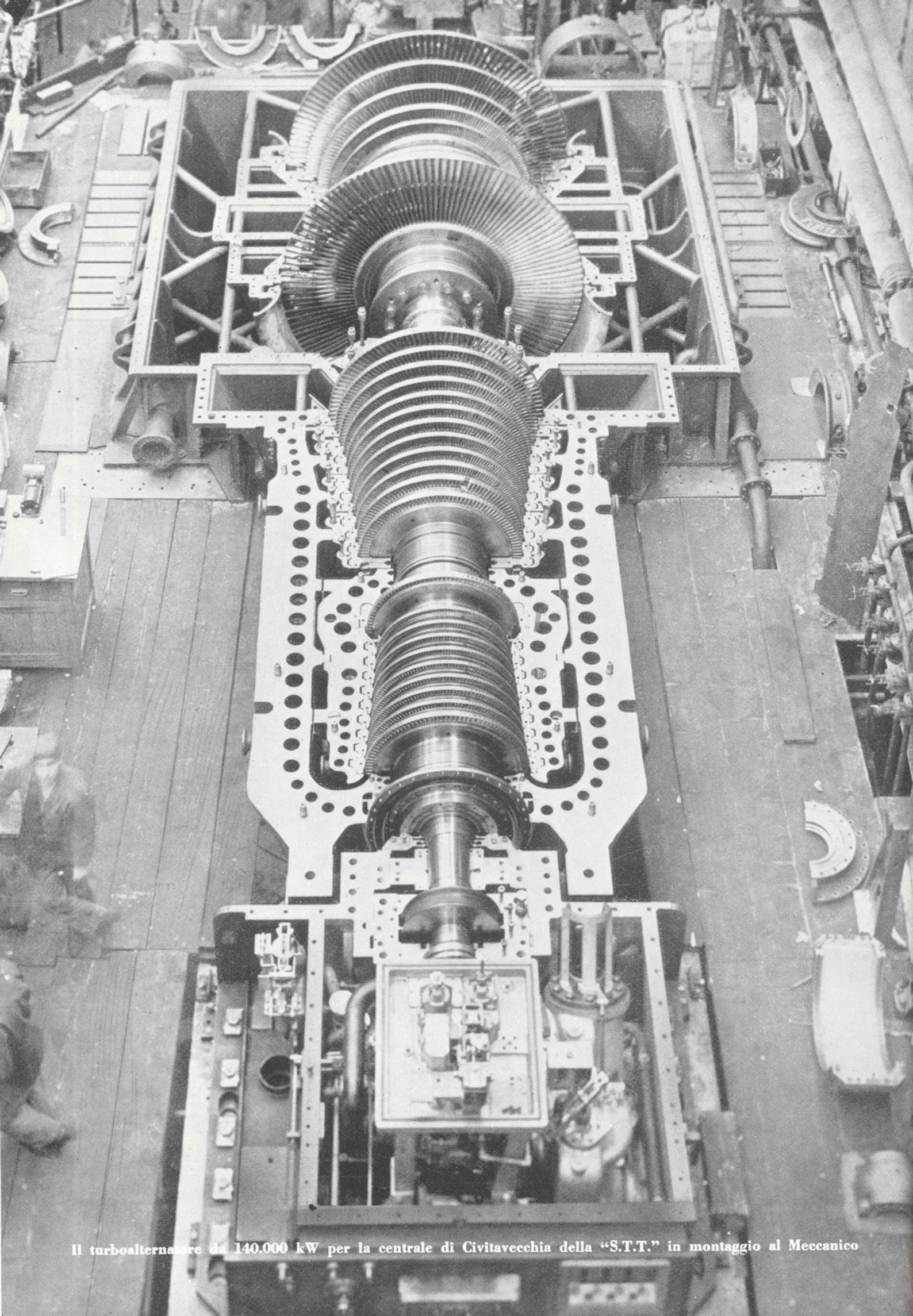
FOTOINCISIONI A. CERIALE

VIA LANFRANCONI, 43 r. cane. - Telefono 56.353

ICCEA

CARTA CANCELLERIA
ARTICOLI PER UFFICIO TECNICO

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



Il turboalternatore da 140.000 kW per la centrale di Civitavecchia della "S.T.T." in montaggio al Meccanico