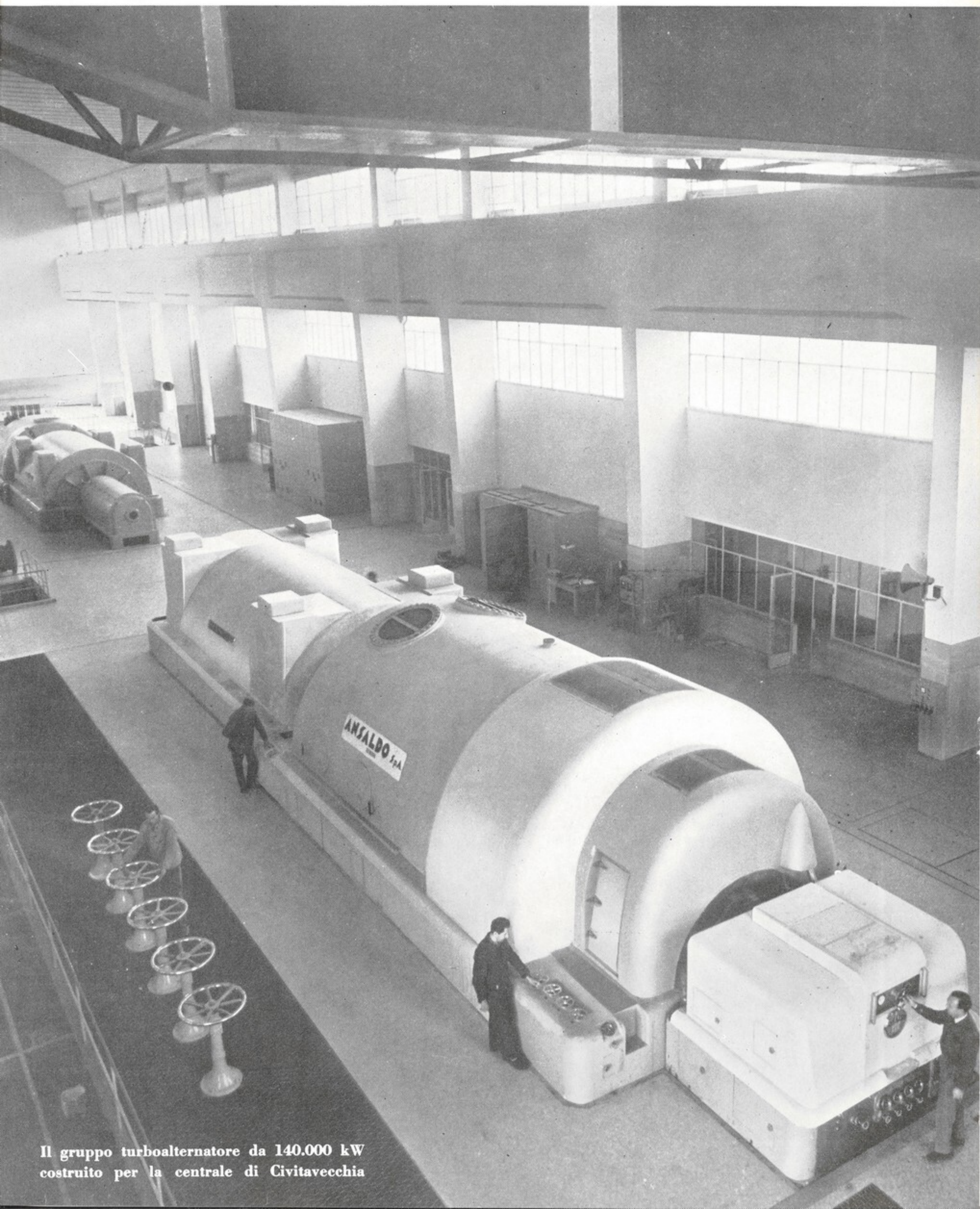


l'ansaldino

no VI - n. 1 — 15 gennaio 1959

QUINDICINALE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO

sped. in abb. postale - gruppo II



**Il gruppo turboalternatore da 140.000 kW
costruito per la centrale di Civitavecchia**

Varata a Sestri la "Gimmi Fassio"

Il 22 dicembre 1957 veniva varata a Sestri la turbocisterna « Ellos »; un anno dopo, il 21 dicembre scorso, sempre a Sestri è scesa in mare la motonave « Gimmi Fassio » da 10.670 tonnellate di portata lorda. Fra l'una e l'altra data hanno preso il mare, dagli undici scali attivi dell'Ansaldo, cinque motonavi da carico (« La Pintada », « White River », « Fucinare », « Guanin Fassio » e « Corona Australe ») per un totale di 81.670 tonnellate di portata lorda, una motocisterna (« Sicilmotor ») da 31.080 tonnellate, quattro turbocisterne (« Polinice », « Felce », « Ginevra Fassio », « Santa Isabella ») da 31.500 tonnellate, un'altra petroliera, con apparato motore a vapore, da 34.500 tonnellate di portata lorda (« British Light »), un rimorchiatore (« Cantarena »), due motonavi miste per carico e passeggeri da 4.350 tonnellate di stazza lorda (« Bernina » e « Brennero ») e — il 7 dicembre scorso — la « Leonardo da Vinci » da 32.000 tonnellate di stazza lorda.

La « Gimmi Fassio » fa parte di una commessa di sette unità gemelle che la « Villain & Fassio e Compagnia Internazionale di Genova » Società azionarie riunite di navigazione ha ordinato all'Ansaldo; tre di queste — « Angela », « Carmela » ed « Elettra Fassio » — già navigano da parecchio; una, « Guanin Fassio », è in allestimento ed altre due sono da costruire ancora. A suo tempo puntualizzammo già le caratteristiche tecniche ed economiche, ed i vantaggi derivanti dalla costruzione in serie di queste modernissime motonavi. Qui ci limitiamo a sintetizzare alcuni dati tecnici: la « Gimmi Fassio » è stata impostata il 28 novembre del 1957 e costruita sotto la sorveglianza speciale dei principali istituti di classificazione, per ottenere la più alta classe relativa a navi adibite al trasporto di carichi alla rinfusa; la nave è inoltre conforme alle recenti prescrizioni di sicurezza e di igiene ed a quelle relative al transito nei canali di Suez e Panama.

Lo scafo di questa motonave è a struttura trasversale, suddiviso, per mezzo di otto paratie stagne trasversali, in cinque stive per il carico ed una tank, ha un interponte di carico con boccaporto di stazza a poppa, la prua slanciata e la poppa del tipo ad incrociatore, il fumaiolo al centro, cassero centrale, castello e tuga poppiere, timone tipo « Oertz ». Le colonne di carico sono guarnite di picchi di portata oscillante da 5 a 15 tonnellate e di un picco di forza da 30 tonnellate.

L'apparato motore avrà sede

Liguria. Ricordiamo, tra gli altri, il dott. Cadoni della Prefettura, il vice sindaco Bovo, i generali Carnino e Ruffini, il prof. Minoletti, presidente del Consiglio Superiore della Marina Mercantile, il comm. Vittorio Fassio ed i maggiori dirigenti della nostra Società. Dopo la benedizione, impartita da S. E. mons. Secondo Chiozza, l'ing. Gianandrea Boero — direttore del Cantiere di Sestri — ha impartito gli ultimi ordini immediatamente precedenti il varo ed ha quindi rivolto il fatidico invito alla signorina Patrizia Fassio.



La madrina, sig.na Patrizia Fassio, con l'armatore Ernesto Fassio

a centro nave. Esso sarà costituito da un motore Diesel Ansaldo - Fiat (a due tempi, semplice effetto, a sette cilindri, capace di sviluppare una potenza normale di 7.000 cavalli asse) e da due caldaie ausiliarie tipo Ansaldo - Clarkson.

Al varo — avvenuto, come si è detto, il 21 dicembre scorso, alle 10,30 di una giornata meteorologicamente tempestosa — erano presenti numerose autorità civili e militari, oltre a molti rappresentanti del mondo economico ed industriale della

gentile madrina della nuova e modernissima unità. Al « taglio! », docile e insieme solenne la « Gimmi Fassio » è corsa incontro alla sua nuova culla liquida.

Subito dopo il presidente dell'Ansaldo, avv. Federico De Barbieri, ha rivolto all'ing. Ernesto Fassio il saluto di tutto l'Ansaldo, profittando — sono parole sue — di questo nuovo appuntamento di lavoro. Gli ha risposto l'armatore, constatando con viva soddisfazione come le inesauribili energie della gente ligure continuino a volgersi ver-

Augurio

Da un anno all'altro, è ormai mia tanto gradita consuetudine il rivolgere a tutti voi ansaldini un vivo ed affettuoso augurio, approfittando di queste pagine, anch'esse entrate nella nostra tradizione.

Se un motivo di conforto tutti noi possiamo trovare nel guardare il cammino percorso insieme, esso è dato dal fatto che ciascun anno ha segnato un progresso di lavoro su quello precedente.

Spetta a noi, a tutti noi, far sì che il nostro comune cammino continui verso il meglio, per le maggiori fortune di questa grande famiglia ansaldina, della quale tutti siamo partecipi.

Rinnoviamo, perciò, l'impegno di operare per questo fine, con armonia di intenti.

A voi, a tutti coloro che vi sono cari, buon anno!

FEDERICO DE BARBIERI

so il mai ingrato mare, malgrado le difficoltà dei tempi e delle avverse contingenze. « Ma — ha aggiunto — faremmo della retorica o del colpevole conformismo, se dicessimo che tutto va per il meglio, e che è sufficiente abbandonarsi alla corrente per approdare al porto di una completa, robusta politica marinara.

E' con vivo rammarico che devo invece ancora una volta puntualizzare l'assoluta urgenza di provvedimenti atti a provare, in attesa di nuove leggi, che il Governo si rende conto degli errori che sono stati commessi; errori che il silenzio, la indifferenza, e la dilazione, non varrebbero a correggere.

E' inutile compiacersi di un varo, ed è vano pronunciare in una o in altra sede discorsi di generico elogio alla intraprendenza dell'armamento, al valore dei tecnici e delle maestranze, alla perizia dei naviganti, se non si riconosce apertamente che la sola legge che fu fortunatamente creata per difendere i cantieri e incoraggiare le costruzioni — la legge Tambroni — è stata, nel secondo tempo della sua applicazione, frustrata nei suoi effetti pratici, modificando con inescusabile arbitrio, la data di decorrenza dei benefici.

Questi criteri, che possono sembrare di lieve momento per chi non è direttamente impegnato nell'industria marittima e ne ignora i duri problemi, hanno gravemente scosso la fiducia di coloro che hanno avuto il me-

rito — o il torto — di puntare sulle leggi dello Stato. E' doloroso doverlo dire, di fronte alla violazione e capricciosa modificazione di una legge approvata e ratificata dai due rami del Parlamento e sulla cui interpretazione non dovevano sorgere dubbi, come non ne sorgono quando fu realizzata, in base alla logica e alla giustizia, la costruzione del primo e notevole gruppo di nuovo tonnellaggio.

Non più tardi di venerdì mattina, rispondendo agli auguri delle rappresentanze parlamentari, il Capo dello Stato esprimeva l'avviso che « non si debbono frapponere ritardi alla retta funzionalità dello Stato » ed invitava ad « agire con rapidità e serietà di decisioni e metodi ».

Mi sia consentito rilevare come l'espressione « retta funzionalità » distingua e caratterizzi quella « fides publica » che è il fondamento sociale degli Stati liberi e delle libere democrazie, e senza la quale viene meno la fiducia, patrimonio più geloso della stessa ricchezza.

Compia il Governo un atto di sacrosanta, doverosa riparazione, rimettendo la Legge Tambroni sul suo giusto binario, rassicurando quella parte dell'armamento che è oggi costretta dalle circostanze a considerare l'eventualità di un arresto del suo slancio costruttivo.

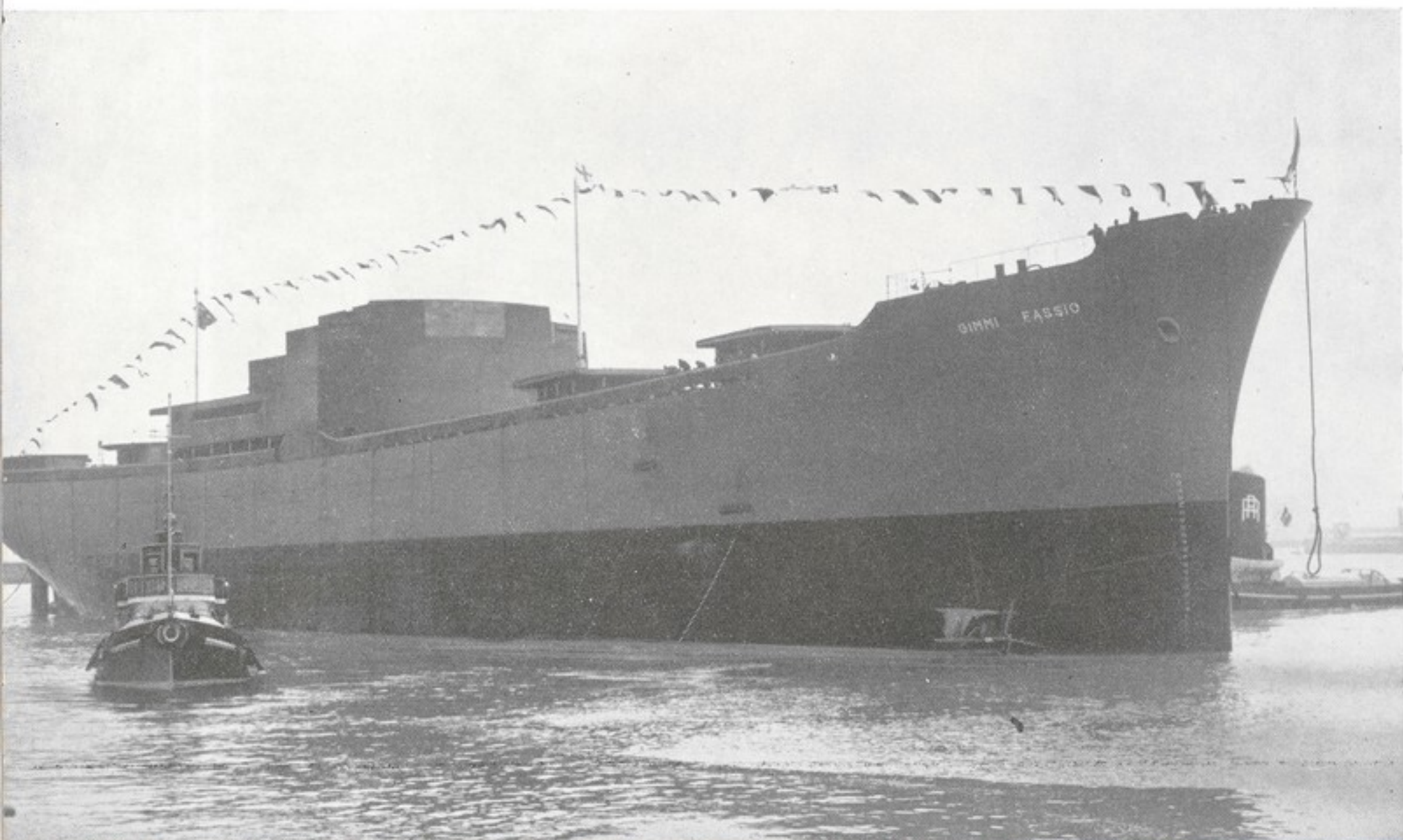
Salutiamo intanto col nostro augurio più fervido, alla vigilia del giorno più sacro alla Cristianità, questa nuova nave che il Lavoro ha creato, e la Fede ha battezzato; porti essa, con costante fortuna, sui liberi oceani il segno della nostra gente, il sigillo della nostra civiltà! ».

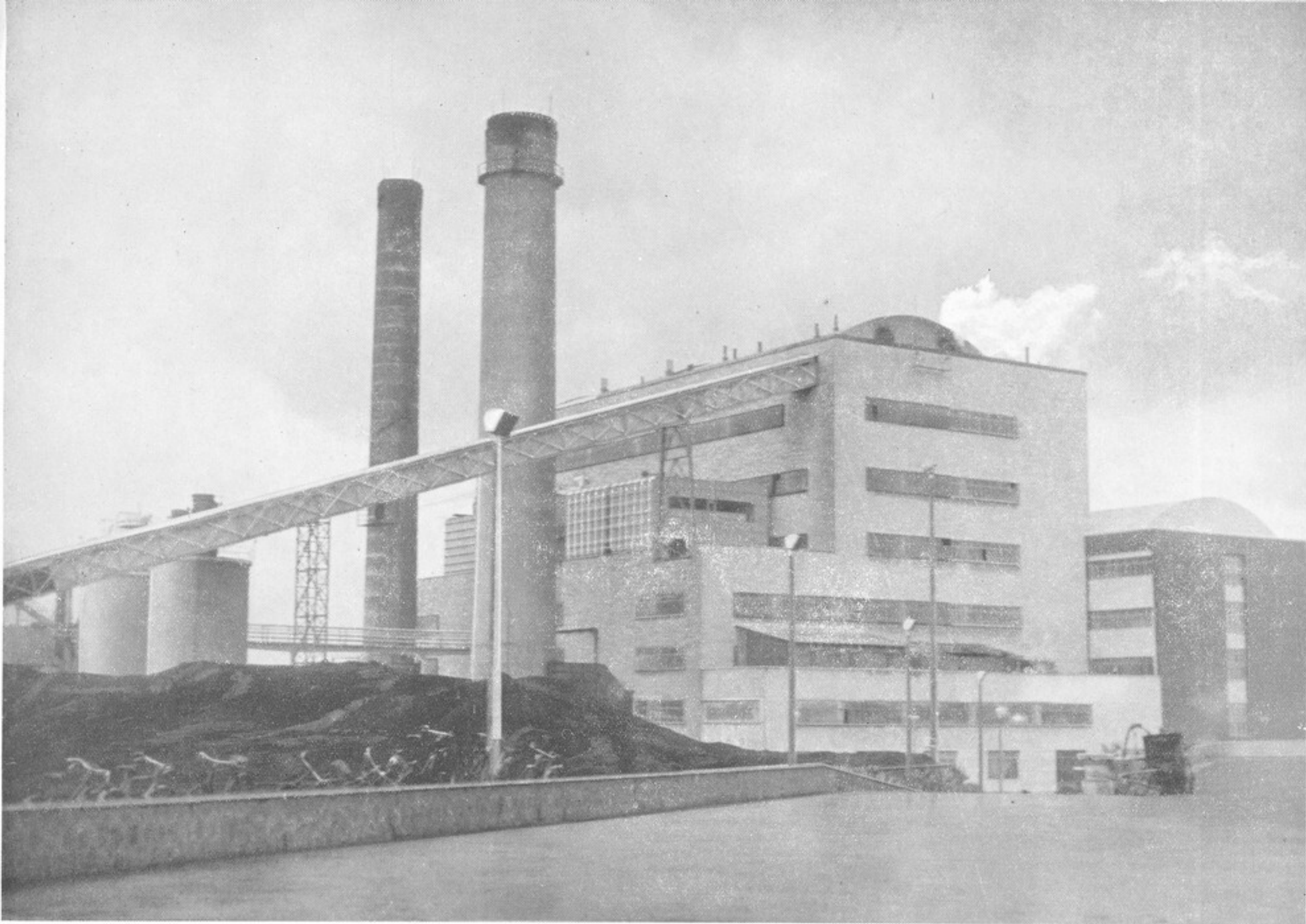
L'oratore ha poi così concluso il suo apprezzato ed applauditissimo discorso:

« E poichè mi sento avvinto a coloro che creano le navi come a coloro che le guidano, da un vincolo affettivo che supera gli interessi immediati, vi dirò che mi ha particolarmente toccato la lettera con la quale una madre mi ha informato che attraverso le Borse di studio da me fondate per le famiglie dei lavoratori ansaldini — contributo che si rinnova ad ogni varo — suo figlio ha potuto conseguire la laurea in medicina.

Mentre rinnovo a tutti, capi e gregari, vicini e lontani, il voto di ogni bene e di ogni fortuna, mi auguro che possa l'avvenire del nostro Paese identificarsi ogni giorno di più col destino di un mondo rassicurato e riconciliato nella « pace della giustizia » che è la pace cristiana! ».

Emiddio Loscalzo





In funzione a Civitavecchia la centrale da 140.000 kw

Le centrali idroelettriche sono state per molti anni, come è noto, la principale fonte, che sembrava inesauribile, di energia per il nostro Paese.

Solo la situazione di fronte alla quale ci trovammo alla fine dell'ultimo conflitto mondiale, illuminò di piena luce le vere necessità nostre e i problemi che si presentavano urgenti, ormai, anche in questo settore. Ai competenti, agli studiosi e alle categorie imprenditrici interessate apparve chiaro che le nuove fonti di energia elettrica andavano ricercate, per una percentuale sempre crescente, nelle centrali termiche di grande potenza, ma per la costruzione di queste l'industria meccanica nazionale praticamente non poteva innestarsi su una adeguata esperienza passata, nè poteva far leva su una ragionevole e graduale evoluzione delle modeste centrali fino ad allora costruite e ai consumi bassi raggiunti dai costruttori stranieri attraverso una tecnica assai difficile e perfezionata.

Non rimaneva che considerare obiettivamente la realtà, riconoscendo che i costruttori italiani dovevano colmare una distanza piuttosto notevole.

Le difficoltà finanziarie di quegli anni, aggiunte alle impossibilità tecniche, imposero

le soluzioni che si conoscono, cioè l'immediato intervento delle costruzioni americane in base al piano ERP e poi anche tedesche, che piazzarono in Italia, nel giro di pochissimi anni, quasi di balzo, ben nove centrali termoelettriche per una potenza complessiva di oltre 700.000 kW.!

Fu in quel periodo, fu sotto il pungolo di quegli eventi che si rese urgente compiere uno sforzo notevole di pazienza e di volontà incominciando daccapo, recitando quasi il ruolo di apprendisti, senza perdersi d'animo. Si riprese a nuovo la preparazione di uomini e di mezzi che richiese sforzi tecnici ed investimenti di capitali non comuni. Si trattava di far fronte alle occorrenze di una tecnica che anche in campi collaterali, come quello importantissimo della siderurgia, aveva raggiunto altrove risultati notevoli pur essendo tuttavia quella italiana in una fase di sicuro progresso. Tutto ciò in un momento di agitazione e di turbamenti che certo non potevano assecondare una così difficile impresa.

L'insistenza e lo sforzo durarono anni prima che qualche frutto si potesse raccogliere.

Occorre dare atto che, ciò nonostante, la fiducia di una

parte degli imprenditori elettrici ci soccorse, col risultato che fu possibile dimostrare che il settore termomeccanico italiano poteva considerarsi in condizioni di potersi presto allineare con le migliori case costruttrici straniere.

Tutto questo veniva preparato per far fronte al ben noto incremento previsto e constatato nel consumo di energia elettrica in tutto il mondo, incremento che si aggira intorno al sette per cento annuo e che in base a calcoli molto approssimati porta al raddoppio dei consumi in dieci anni.

In base a tali previsioni il nostro paese, che ha una potenza totale installata di 11 milioni e mezzo di kW. — di cui il 75 per cento si può considerare installato in impianti idrici e il 25 per cento in impianti termici — nel giro di dieci anni deve raddoppiare detta potenza.

Come è noto le percentuali di incidenza degli impianti idrici e di quelli termici si sono alternate nei decenni scorsi. Difatti nei primi tempi dell'industria elettrica italiana predominarono le centrali termiche, ma col passare del tempo e col perfezionamento dei sistemi di trasporto a distanza dell'energia prodotta dalle centrali idroelettriche si in-

vertirono i rapporti. Dopo la prima guerra mondiale si osserva già che l'incidenza degli impianti idrici aumenta notevolmente e quella della potenza termoelettrica installata è appena un quarto della potenza complessiva delle centrali in esercizio allora. Le incidenze degli impianti termici diminuiscono ancora per molti anni successivi fino a ridursi al 15 per cento. Solo quando entrano in esercizio gli impianti termici installati in periodi relativamente recenti e dopo il 1945 si verifica una ripresa dell'energia termica la quale oggi incide, come si è detto, con circa il 25 per cento della potenza totale.

Se, sempre per quanto riguarda la potenza, si pone in confronto la situazione del 1953 con quella del 1938 — che è l'anno di riferimento dei dati statistici — e si prende come base 100 per detto anno, in Italia abbiamo che nel 1953 la potenza idroelettrica sale a 181 mentre quella termoelettrica sale a 245.

Riducendosi sempre più la convenienza di impianti idrici a causa del loro sempre più alto costo, per il fatto che le migliori fonti di tale energia sono già state utilizzate, si può ritenere che l'incidenza dello sviluppo degli impianti ter-

mici sarà sempre maggiore.

Le centrali termiche in corso di costruzione, il loro numero, le loro potenze, dimostrano chiaramente quest'asserto, anche se, in complesso, non hanno raggiunto il ritmo desiderato e necessario per far fronte alle imperative esigenze dei consumi, perchè le questioni finanziarie, nel nostro paese, sono state e sono uno scoglio difficile da superare.

Fra le aziende imprenditrici che, con larga visione del futuro, riconobbero tempestivamente la necessità di spingere la costruzione di centrali termoelettriche con gruppi di grandi potenze, decidendo di affidarne la costruzione all'industria nazionale fu anche la « Società Termoelettrica Tirrena » di Roma, che verso la metà del 1955 commise all'Ansaldo l'ampliamento della centrale di Civitavecchia che recentemente è entrata in funzione.

Fu un saggio atto di autentico patriottismo quello compiuto dalla « S.T.T. » che oggi, a distanza di tre anni, le deve essere riconosciuto perchè si trattava di affidare, per la prima volta all'industria italiana, la più potente e moderna centrale del nostro Paese.

Se fosse proficuo volgere la mente al passato e scorrere le

fasi attraverso le quali la costruzione si è svolta avremmo da elencare difficoltà e contrattempi, che dimostrerebbero sì quanto sia dura l'erta via che conduce alle realizzazioni in questo campo, ma dimostrerebbero altresì che elasticità, vitalità e coraggio sono state alla base della nostra Azienda in particolare e del nostro gruppo di industrie in generale, gruppo che si estende dal settore meccanico a quello siderurgico, a quello elettrotecnico. In una nuova intesa che ha messo in luce un vivo spirito di collaborazione fra i diversi gruppi di industrie interessate, sono stati affrontati e risolti felicemente numerosi problemi nuovi che solo pochi anni fa sarebbero stati giudicati insuperabili.

Pensiamo che bastino le caratteristiche tecniche della centrale di Civitavecchia, che sono fra le più spinte finora adottate non solo in Italia, a dare un'idea di ciò che è costata di tenacia e di ansia una realizzazione siffatta.

Il generatore di vapore è composto di una caldaia « Ansaldo B. & W. » a circolazione naturale di tipo ad irradiazione avente:

- produzione di vapore a carico max. cont. 450 T/h;
- pressione di timbro 153 ata;
- pressione di esercizio 143 ata;
- pressione del vapore all'uscita del surriscald. 135 ata;
- temperatura del vapore surriscaldato 538° C;
- temperatura del vapore risurriscaldato 538° C.

Il vapore, nella quantità 400 T/h, dopo la prima fase di lavoro in turbina, torna in caldaia per essere nuovamente riscaldato a 538° C dalla temperatura di 365° C alla quale era disceso.

La caldaia funziona a nafta, o a carbone polverizzato.

Il suo corpo a pressione ha un ingombro di m. 16 in larghezza, di m. 20 in lunghezza e di m. 38 in altezza.

Il collettore di raccolta del vapore, che è sistemato in testa alla caldaia all'altezza di m. 33,5 ha un diametro di metri 1,870, una lunghezza di metri 15 e pesa 85 tonn.

Il gruppo turboalternatore è composto di una turbina di tipo a condensazione e a surriscaldamento intermedio che funziona secondo le condizioni seguenti:

- potenza al carico max. cont. 140.000 kW;
- potenza al carico economico 125.000 kW;
- regime di funzionamento 3.000 giri/1';
- pressione del vapore all'ammissione 127 ata;
- temperatura del vapore all'ammissione 538° C;
- temperatura del vapore risurriscaldato 538° C.

La turbina è del tipo tandem-compound con doppio flusso sulla bassa pressione ed ha la cassa di AP in acciaio fuso al cromo-molibdeno-vanadio, mentre la cassa di BP è in lamiera di acciaio composta, i due rotor di alta e bassa pressione in acciaio fucinato, anch'esso al Cro-Mo-Va, le palettature fisse e mobili in acciaio inossidabile speciale adatto per resistere alle alte temperature.

La turbina è accoppiata direttamente all'alternatore mediante giunto rigido.

L'alternatore, costruito dalla consorella Ansaldo S. Giorgio, è del tipo a raffreddamento con idrogeno. Ha la potenza



massima di 170.000 kVA - velocità 3.000 giri/1' - tensione 15.000 Volt - frequenza 50 periodi - cos ϕ 0,8.

Il gruppo turboalternatore completo ha una lunghezza totale di m. 26 e pesa circa 500 tonn.

Il condensatore a superficie è in lamiera saldata, i tubi sono in cubral mandrinati, le casse d'acqua in ghisa, le piastre tubiere in metallo muntz. In esso circolano 16.600 T/h di acqua di mare di raffreddamento.

Le dimensioni d'ingombro del condensatore sono m. 7,4 x 8,14 x 13,7 e vuoto pesa all'incirca 245 tonn.

Il ciclo termico fornito è composto: dell'impianto di degasaggio, dell'impianto iniezione chimica, dell'impianto preriscaldamento dell'acqua di alimento, delle pompe d'alimento, delle tubazioni e valvole, delle apparecchiature accessorie, ecc.

Questa sezione da 140.000 kW. della centrale di Civitavecchia, è stata installata a fianco dell'altra sezione da 70.000 kW. che funziona già da parecchi anni e che fu costruita nell'immediato dopoguerra dalla « General Electric ».

La sua installazione in un edificio esistente, ha imposto problemi non sempre facili e quindi soluzioni che hanno richiesto eccezionali studi di progettazione e di sistemazione. L'affiatamento creatosi fra i tecnici della Direzione della cliente « Società Termo-

elettrica Tirrena », il cui contributo di esperienza è stato notevole, quelli della consulente « Gilbert » e quelli dell'Ansaldo ha consentito di raggiungere risultati brillanti.

La mole del lavoro fatto, l'alta qualità dei macchinari prodotti, le soluzioni adottate, la ciclopica imponenza dell'impianto, richiamano la mente degli esperti, che ben sanno che cosa costano di capitali e di tormenti simili costruzioni, a meditare sullo sforzo che è stato necessario nella profonda trasformazione delle officine della nostra Azienda, nella organizzazione della produzione e nel perfezionamento dei tecnici per conseguire i risultati ottenuti.

Vi sono ancora, purtroppo, degli imprenditori elettrici italiani che non tenendo conto del grado di efficienza ormai raggiunto dall'industria nazionale in questo settore, continuano ad importare dall'estero questo genere di macchinario, trascurando l'industria del nostro paese che ha affrontato investimenti notevolissimi proprio per assicurarsi, in un primo tempo, il mercato interno, potendo anche contribuire così, per ingenti somme, ad un migliore andamento della bilancia commerciale.

Ma da ora in poi, anche gli eterni ammiratori di tutto quanto si fa e si produce oltre Alpi e oltre Oceano, saranno certamente più obiettivi di fronte alle lusinghiere realizzazioni nostre.

Luigi Palumbo

Entrata "in

C'era un'atmosfera diversa dal normale in quel tardo pomeriggio di novembre nel cantiere di montaggio della nuova sezione da 140 MW della « Società Termoelettrica Tirrena » a Civitavecchia.

Un'atmosfera che era andata gradualmente trasformandosi nel giro di poche settimane. L'eterogeneità delle cose, l'irregolare muoversi degli uomini, i lampi delle saldatrici, i rumori assordanti e stridenti, tutto ciò insomma che dà l'apparenza caratteristica ad un cantiere di montaggio, si era lentamente e come per incanto, trasformato in un complesso organico, ordinato, armoniosamente composto nelle sue linee sobrie e pur anche estetiche.

La più grande unità termoelettrica finora costruita quasi per intero dall'industria italiana ed in gran parte dalla nostra Società, aveva assunto la sua definitiva fisionomia.

Ed anche l'espressione degli uomini, che per circa quindici mesi avevano dato la loro costante attività per mettere insieme tonnellate e tonnellate di materiali, aveva cambiato aspetto. I visi erano tornati sorridenti, lieti di avere superato, talvolta anche faticosamente, le difficoltà inevitabili e di avere così portato a termine il compito assegnato.

In quel periodo di prepara-

zione erano stati infatti collaudati ad uno ad uno i macchinari ausiliari e così le pompe di circolazione dell'acqua di mare, quelle di estrazione dal condensatore, quelle di alimento della caldaia e tutte le altre pompe di mole minore, comprese quelle di lubrificazione della turbina, furono messe in servizio e regolarmente provate. Anche i grandi ventilatori dell'aria comburente ed i giganteschi estrattori dei fumi dalla caldaia furono fatti preventivamente funzionare.

Ed infine, seguendo le norme degli Enti collaudatori, tutti gli apparecchi soggetti a pressione e cioè la caldaia, il degasatore, i riscaldatori dell'acqua di alimento, il condensatore della turbina e le principali tubazioni del vapore e dell'acqua furono sottoposti alla prova idraulica ad una pressione ancora maggiore di quella che detti apparecchi raggiungeranno in esercizio normale.

Fatte queste prove venne la fase dei lavaggi, operazioni queste che per la caldaia e le tubazioni del vapore principale, assunsero una particolare importanza. Le tubazioni furono infatti « soffiate » una alla volta con vapore alla pressione di 40 atmosfere, prodotto dalla caldaia, scaricandolo direttamente nell'atmosfera. Il



presenti nella sala quadri pro-ruppero in una calda ovazione all'indirizzo dell'ingegner Zamorani.

Occorre ricordare che il compito dei progettisti era particolarmente difficile. Si trattava di installare un complesso da 140 MW in un fabbricato costruito per contenere un'unità da 60 MW. Questa realizzazione ha senza dubbio richiesto una rara maestria.

Questa nuova unità, che per qualche tempo ancora sarà la più grande installata in Italia e fra le più grandi in Europa, è una chiara dimostrazione di quanto sia necessaria e costruttiva la collaborazione fra le industrie e soprattutto fra i tecnici.

Vi è un caso significativo che può essere portato a conferma ed esempio di ciò: le elettropompe di alimento sono composte da un motore elettrico di costruzione e progetto italiani, un giunto idraulico tedesco, un moltiplicatore di velocità francese e una pompa di progetto americano.

Vi sono poi delle apparecchiature costruite negli USA, in Gran Bretagna, e per quanto riguarda i macchinari di costruzione italiana possiamo dire che tutte le ditte più importanti sono rappresentate in questa fornitura.

Dai risultati raggiunti appare evidente che si può guardare al futuro con serena tranquillità. Non rimane che augurarci di essere sempre più frequentemente chiamati ad assolvere altre costruzioni di centrali termo-elettriche.

Anche se le caratteristiche tecniche delle future centrali saranno più severe, dobbiamo avere la certezza che le sapremo brillantemente superare.

Mario Capellaro

ECHI NELLA STAMPA ROMANA

“Una centrale tra le più potenti d'Europa”

Per meglio chiarire ai nostri lettori l'eccezionale importanza dell'opera compiuta, crediamo interessante riportare una parte dell'articolo che « Il Tempo » di Roma ha dedicato alla nuova centrale, sotto il titolo: « Una tra le più moderne centrali d'Europa ».

La più potente sezione generatrice termoelettrica d'Italia ed una delle più importanti di Europa ha concluso felicemente a Civitavecchia le prove di collaudo e nei prossimi giorni entrerà in funzione per il normale ciclo produttivo. Questo eccezionale avvenimento, concretizzatosi in un periodo particolarmente delicato per la vita economica della città, non può non aver suscitato sentimenti di viva soddisfazione nell'intera cittadinanza e particolarmente in coloro che, guardando con fiducia all'avvenire di Civitavecchia, spendono le loro migliori energie per la realizzazione di complessi industriali, la cui mole rappresenta una garanzia sicura e nel campo economico e in quello sociale.

Alla Società Termoelettrica Tirrena — di cui è direttore

generale l'ing. Gherardo Zamorani — spetta anche il grande merito di aver creduto in queste vitali possibilità di Civitavecchia e di averle valorizzate attraverso la costruzione della centrale termoelettrica, il mastodontico impianto posto a nord della città, fra l'Aurelia e il mare, a poche centinaia di metri dall'abitato; un complesso mastodontico, ma pure snello ed elegante, nelle sue indovinate linee architettoniche.

Non ci sembra, questa, la sede più adatta per rifare la cronistoria del nostro complesso industriale; come e perché esso è sorto, il suo funzionamento affidato finora alla prima sezione generatrice da 60.000 kW., sono cose che hanno fornito in più d'una occasione — malgrado il grande riserbo mantenuto sempre in proposito dai dirigenti della Società — spunti per la nostra cronaca. Noi vogliamo, invece, accennare oggi alla grande realizzazione che, in questo importante settore industriale, rappresenta la costruzione della seconda sezione generatrice; realizzazione tanto più « grande » in quanto le straor-

Sopra il titolo: la camera di combustione della caldaia. Sotto: il turboalternatore in prova

parallelo”

getto di vapore era talmente violento da ostacolare il traffico sulla via Aurelia, che passa a quasi cento metri dalla centrale. Il « lavaggio » della caldaia invece è stato un'operazione molto delicata, avendola sottoposta ad un vero e proprio decappaggio acido.

Venne quindi la volta della turbina, già provata nelle nostre officine. Dopo le prove « da ferma », la turbina venne avviata e portata in autorregolazione alla normale velocità di funzionamento ed alla sopralvelocità di scatto controllando tutti i dispositivi di regolazione e di sicurezza.

Contemporaneamente, tutti i macchinari e le apparecchiature dai più importanti e grandi ai più minuti, venivano collegati ai quadri di controllo e manovra, da dove una sola persona li può « vedere » e controllare nell'intimo delle loro strutture e nella loro funzionalità.

Dal quadro di controllo si possono infatti mettere in marcia o fermare tutti i macchinari; aprire o chiudere serrande di regolazione; misurare tutte le temperature e le pressioni dei vapori, delle acque, dei gas della combustione e dell'aria comburente; e controllare inoltre i livelli nei diversi recipienti.

Altre registrazioni molto importanti sono quelle relative

alle temperature dei metalli della caldaia, della turbina e dell'alternatore; ed infine i quattro strumenti supervisor della turbina misurano le vibrazioni sui cinque cuscinetti, l'eccentricità del rotore, e le dilatazioni differenziali fra cassa e rotore.

L'impianto di allarme acustico e luminoso completa i quadri di controllo segnalando quelle anomalie che possono compromettere l'integrità dei macchinari o addirittura il servizio della centrale.

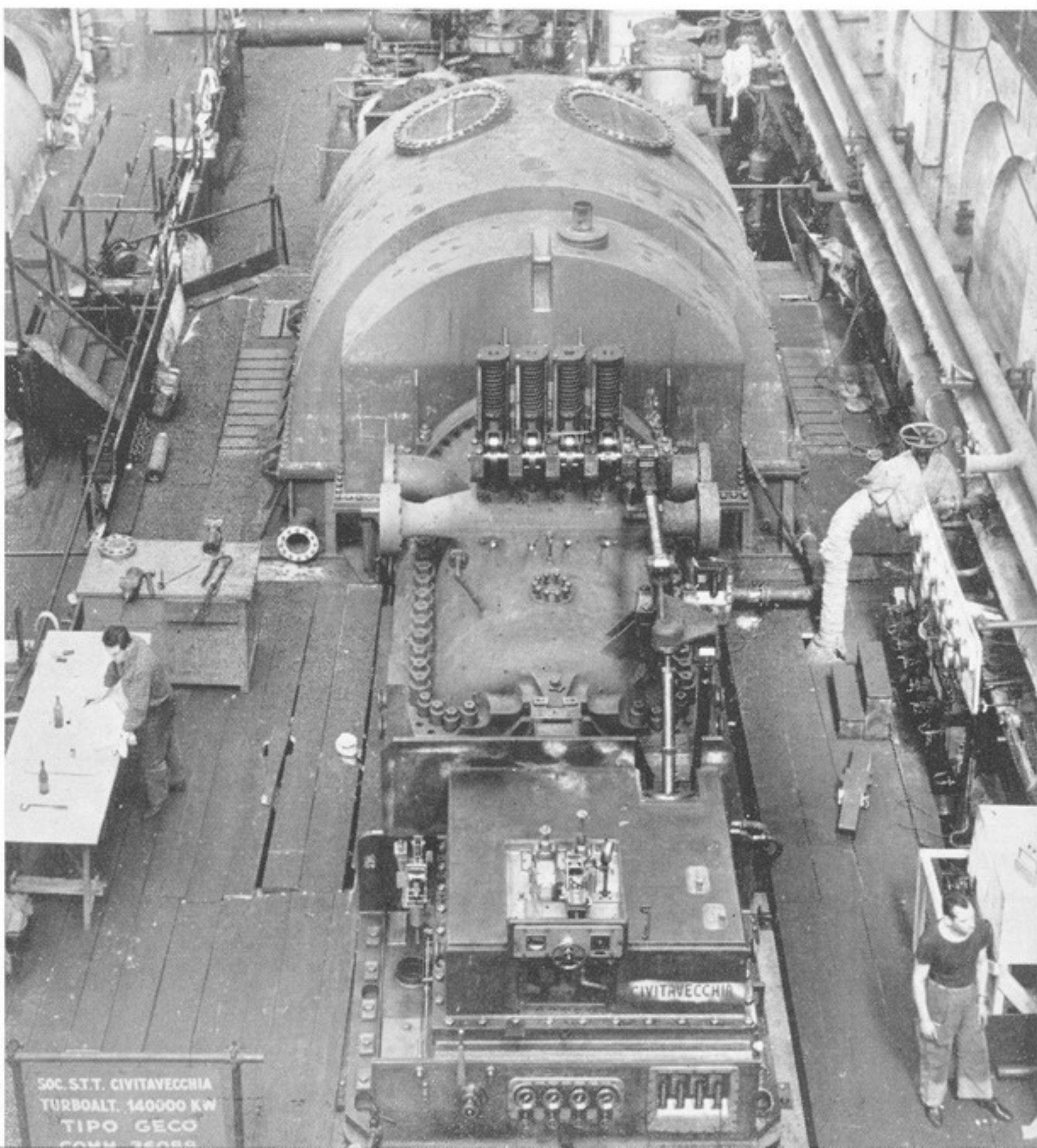
Anche tutti questi strumenti ed apparecchiature, il cui collegamento ha richiesto alcuni chilometri di cavi e tubetti, erano stati tarati e provati « in bianco ».

Si era dunque giunti a quel pomeriggio del 19 novembre, e tutto ciò era già storia passata e nell'aria c'era atmosfera di vigilia e nei cuori il vivo desiderio di arrivare alla conclusione della grande fatica.

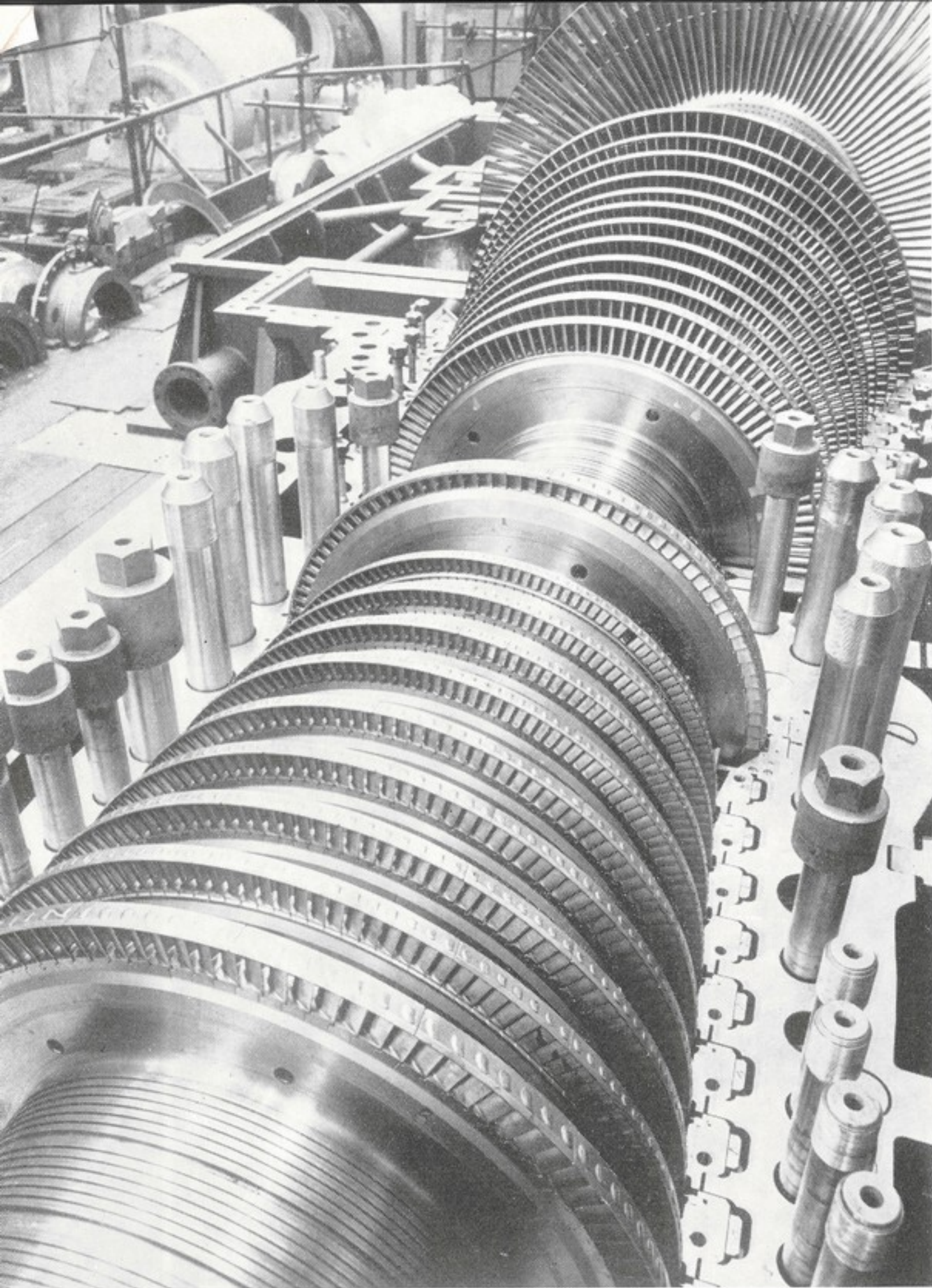
Essendo tutto pronto, tutto provato, tutto a posto, bisognava concludere, occorreva quindi « entrare in parallelo ».

Ed il tanto e da tutti atteso momento giunse quando il direttore della « S.T.T. » ing. Zamorani, inserì con decisa manovra il nuovo grande complesso nella rete elettrica nazionale.

Fu un attimo di commozione generale e spontaneamente i



SOC. S.T.T. CIVITAVECCHIA
TURBOALT. 140000 KW
TIPO GECO
CON. 7600



La turbina a vapore del gruppo da 140.000 kW in montaggio

dinarie capacità dei tecnici di numerose imprese e società costruttrici — prima fra tutte l'Ansaldo — sono riuscite ad allestire un impianto della potenza di 140.000 kW., in un complesso murario costruito per ospitare una sezione identica alla prima, cioè da 60.000 kW. E' un fatto, questo, che rappresenta un ambito « primato mondiale » nella proporzione fra volume e kW.; un primato che, attraverso la Società Ansaldo, i suoi tecnici, le sue maestranze, altamente onora le capacità costruttrici e di lavoro italiani.

Ci è anche doveroso segnalare che, a fianco delle grandi case industriali cui si deve la costruzione della seconda sezione generatrice (fra le quali, oltre alla Società Ansaldo, ci piace nominare l'Ansaldo - San Giorgio, la Edison, la Siemens, la Tosi, la Magrini, la Rosso - Demetrio, la Capamiano, la Poretto, la Max Mayer) hanno con grande merito collaborato numerose ditte locali, le cui maestranze si sono fatte apprezzare per la capacità, buona volontà e soprattutto per la disciplina sempre dimostrata.

Ma è anche da sottolineare che la fattiva collaborazione fra le ditte locali e i grandi complessi industriali su menzionati, fra la mano d'opera ci-

vitavecchiese e quella altamente specializzata dei complessi stessi, ha determinato per i nostri operai un insieme di cognizioni tecniche ed organizzative, di cui non si sarebbe potuto avere altrimenti conoscenza diretta; da qui il raggiungimento di risultati veramente lusinghieri, ma già intravisti durante i corsi di specializzazione organizzati, mentre erano in atto i lavori per la costruzione della nuova sezione generatrice. Attualmente è in fase di primo addestramento l'istituzione di una squadra di specialisti i quali debbono conoscere veramente a fondo le caratteristiche di impianti del genere, che vanno facendosi sempre più numerosi; senza contare che già si parla della costruzione presso la Centrale di Civitavecchia di una terza sezione generatrice. Inutile dire che è nei voti di tutti (non si dimentichi che nella scala dei più gravi problemi che angustiano la nostra città, quello della disoccupazione non occupa certo l'ultimo gradino), che tale iniziativa possa presto concretizzarsi, per il benessere e la tranquillità di tante famiglie.

La più importante prova di collaudo dell'impianto ha avuto luogo quando lo stesso

ing. Zamorani, tra la generale commozione, ha manovrato gli speciali e delicatissimi congegni per l'inserimento in « parallelo » della sezione generatrice. Un momento solenne che ha sanzionato nella maniera più soddisfacente mesi e mesi di duro lavoro, di ansie, di preoccupazioni per il superamento di tante, inevitabili difficoltà. L'ing. Zamorani, davanti a quell'insieme di quadri, lancette e manopole, sembrava l'intrepido comandante di una nave, nel momento più scabroso di una difficile navigazione. E bisogna ammettere che, entrando nel fabbricato dei nuovi impianti, la prima impressione che riporta il meno « iniziato », è proprio quella di trovarsi su una grande nave; meglio, in un sottomarino, fatte le debite proporzioni, si intende. Immaginate infatti che la sola caldaia, capace di produrre 450 T/h. di vapore a 127 kg./cm² di pressione, ha una camera di combustione di 12,30 x 4,40 x 30 metri di altezza. Le prestazioni di questa caldaia sono ottime: un vero vanto dell'Ansaldo di Genova e merito del suo ufficio caldaie, diretto da quel tecnico impareggiabile ch'è l'ing. Ferrari-Leuzzi.

L'unificazione nel campo navale

Ha avuto luogo a Genova presso la Facoltà di ingegneria, la 2.a riunione del S. Comitato n. 1 dell'ISO/TC 8 per l'unificazione internazionale delle colorazioni distinte per tubazioni e dei simboli convenzionali per gli accessori di tubazioni a bordo di navi.

A tale riunione hanno partecipato i delegati della Francia, Germania, Italia, Paesi Bassi ed URSS, nonché un esperto dell'Istituto belga di normalizzazione in rappresentanza dell'ISO/TC 5 « Colorazioni distinte delle tubazioni per impianti terrestri ». La delegazione italiana, composta dai rappresentanti dei Cantieri Ansaldo, C.R.D.A. e C.N.R., C.d.T. e dai delegati del Ministero Difesa Marina, del R.I. Na. e dell'Associazione Armatori Liberi, era diretta dall'ing. L. Brandolin.

Dopo ampia discussione delle varie questioni tecniche è stato raggiunto l'accordo sul progetto di unificazione delle colorazioni distinte delle tubazioni, con la scelta dei seguenti 6 colori base: verde per l'acqua marina; azzurro per l'acqua dolce; bianco per il vapore; bruno per gli olii combustibili; giallo per gli olii lubrificanti; nero per tutti gli altri fluidi liquidi o gassosi. E' stato convenuto di riservare l'impiego del rosso segnalare per contraddistinguere, in aggiunta al colore base, i fluidi per estinzione incendi e dell'arancione per indicare la pericolosità.

Sono stati inoltre fissati i criteri per l'applicazione delle colorazioni sulle tubazioni, la-

sciando facoltà, per quelle di base, di pitturare per esteso tutta la tubazione, oppure applicare delle bande colorate; per contraddistinguere la diversa natura dei fluidi di una stessa categoria è stato previsto di riportare o la denominazione del fluido o il simbolo chimico oppure un simbolo convenzionale letterale o cifrato.

Per quanto concerne l'unificazione dei simboli convenzionali per gli accessori di tubazioni, dopo esame dei differenti simboli previsti dalle esistenti norme dei vari paesi, si è proceduto alla scelta dei segni convenzionali per rappresentare i tubi, le flange, i passaggi di paratia e gli organi di intercettazione (valvole, saracinesche, rubinetti, ecc.).

I risultati raggiunti nella 2.a riunione del SC1/ISO/TC8 segnano un ulteriore passo sulla via di una comune intesa tecnica tra i vari paesi del mondo: l'unificazione delle colorazioni distinte dei fluidi nelle tubazioni, oltre a stabilire un unico sistema di identificazione rispetto alla molteplicità di quelli attualmente in uso, riveste una particolare importanza sotto l'aspetto funzionale e della sicurezza dei servizi a bordo di navi; l'unificazione dei simboli delle tubazioni e dei relativi accessori mira invece a stabilire un unico linguaggio convenzionale, inteso a semplificare la compilazione e l'interpretazione degli schemi dei vari servizi delle tubature di bordo, per renderli di più facile ed immediata comprensibilità.

Impostata a Muggiano una motonave da 10.670 t.d.w.

La costruzione 1546 per conto della « Villain & Fassio e Compagnia Internazionale » di Genova, è stata impostata al Muggiano il 15 dicembre.

Alla posa dei primi due elementi di chiglia, del peso complessivo di circa 40 tonnellate, hanno assistito, in rappresentanza della Compagnia armatrice, il comandante Giuseppe Selvatici, l'ing. Martinoli, il sig. Ippolito e l'agente marittimo comm. Lardon; per il

Cantiere di Muggiano il direttore ing. Palenzona, il vice direttore ing. Grillo e i dirigenti ing. Marras e dott. Migone.

Non appena i due blocchi di chiglia sono stati depositi dalle gru sullo scalo, il cappellano di fabbrica, don Aurelio Olivieri, ha impartito la benedizione ai primi elementi di quella che sarà una motonave per trasporto di carichi secchi da 10.670 tonnellate di portata lorda.



Il modello dell'apparato motore della "Leonardo"

Nel capannone della grande Meccanica del Cantiere di Sestri è in fase di costruzione il modello in scala 1:10 dell'apparato motore della T/n. « Leonardo da Vinci », la futura « ammiraglia » della nostra flotta mercantile.

L'apparato motore è sistemato in quattro locali situati nella zona centrale della nave e precisamente, quello della motrice destra nel locale prodiero, quello della motrice di sinistra nel locale poppiere, quello delle caldaie ausiliarie ed evaporatori compreso fra i due locali delle motrici principali ed infine il locale della centrale Diesel - elettrica per il disimpegno del servizio di porto.

Dei primi tre locali si è ritenuto consigliabile eseguire il modello in considerazione del limitato spazio a disposizione, del grande numero di macchinari che vi vengono installati e delle particolari esigenze di ciascun macchinario.

« Modello » è una parola magica che richiama alla mente una sinfonia di colori, un'orgia di profumi di cellulosa e tanta grazia di linee. Ma ciò è vero solo in parte per il modello dell'apparato motore della « Leonardo da Vinci ». Non si tratta infatti di un « pezzo » destinato alla gioia degli occhi di profani in visita ad una esposizione, ma della materiale messa a punto di progetti elaborati negli Uffici Studi e tradotti al vero da modellisti, tubisti e specialisti vari, che lavorano sotto la guida di tecnici della Sezione apparati motori.

La meta che si vuole raggiungere è la migliore disposizione dei vari macchinari in relazione al servizio che disimpegnano ed al loro ingombro, il più razionale sviluppo delle tubolature, delle condotte di aria per il tiraggio forzato e per la ventilazione, delle condotte dei fumi e di tutto ciò che è parte integrante dell'apparato motore, per ottenere un insieme tecnicamente armonioso e rispondente ai canoni della migliore funzionalità.

Il concetto base che guida nella realizzazione di questo modello, si scosta notevolmente dal concetto sino ad oggi seguito nella costruzione dei modelli precedenti che avevano come scopo essenziale e direi esclusivo, lo studio delle tubolature per permetterne la costruzione a tempi anticipati.

Con la costruzione del modello della « Leonardo da Vinci » si vuole operare più in profondità e risolvere nel campo tecnico i problemi che si presentano a ritmo serrato.

E' importante dare il giusto valore nel senso più esteso della parola alla differenza che intercorre fra modificare sul modello e modificare a bordo. Nel primo caso le modifiche sono la giustificazione della

costruzione del modello e quindi vengono accettate come conseguenze logiche; nel secondo caso e precisamente in fase di montaggio, le modifiche sono sgradite sorprese che provocano, quasi sempre, soluzioni di emergenza e certamente procurano enorme perdita di tempo.

A grandi linee illustriamo il « nuovo » procedimento che alla luce dei fatti già si mostra vantaggioso.

Gli Uffici Studi del confratello Meccanico e del Cantiere passano ai tecnici della Sezione montaggio apparati motori, gli elementi di studio e di progetto. Questi tecnici esaminano al vaglio del ragionamento costruttivo in collaborazione con gli esponenti degli Uffici Studi citati e dell'Ufficio tecnico della Società « Italia » gli elementi avuti.

Da questa fattiva collaborazione prende forma sempre più precisa e si completa il progetto iniziale.

Nelle fasi successive di costruzione del modello, vengono apportate le varianti concordate emerse dal contatto e qualche volta dal contrasto, fra il concetto di progetto e quello di realizzazione.

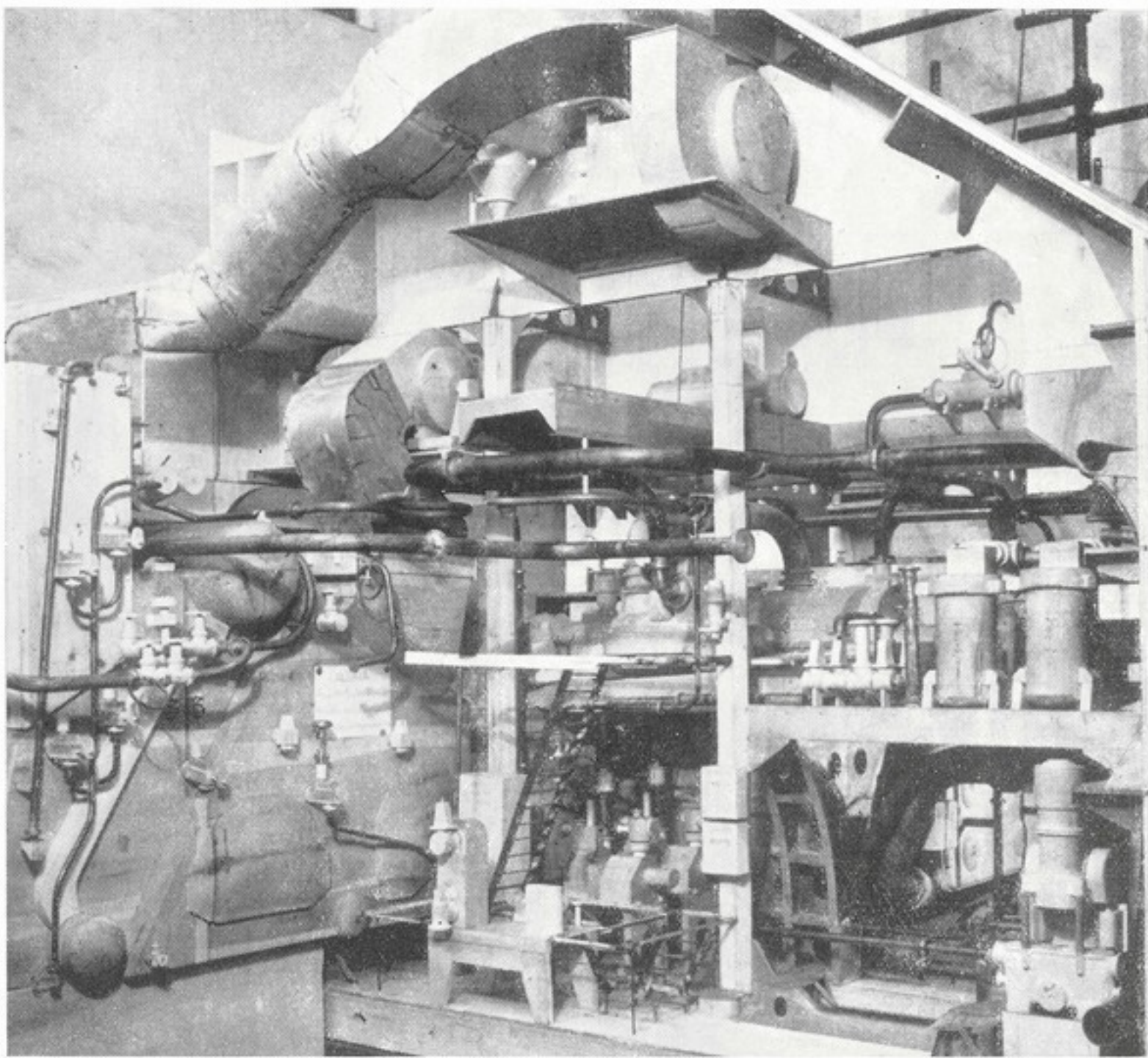
E' evidente l'importanza di questo lavoro preparatorio, eseguito alla luce di una comprensione forse mai raggiunta fino ad oggi fra i vari settori. Ciò permette di ottenere l'« optimum », che, tradotto in disegni definitivi, darà a suo tempo il « via » al lavoro di officina.

Infatti è a questo punto che intervengono i disegnatori per rilevare i disegni dei particolari dei singoli elementi come basamenti, tubolature, condotte di ventilazione e di aria comburente, di fumi, grigliati, scale e pagliolati ecc. che verranno poi avviati alle singole officine del Cantiere di Sestri per la costruzione ed infine al montaggio a bordo.

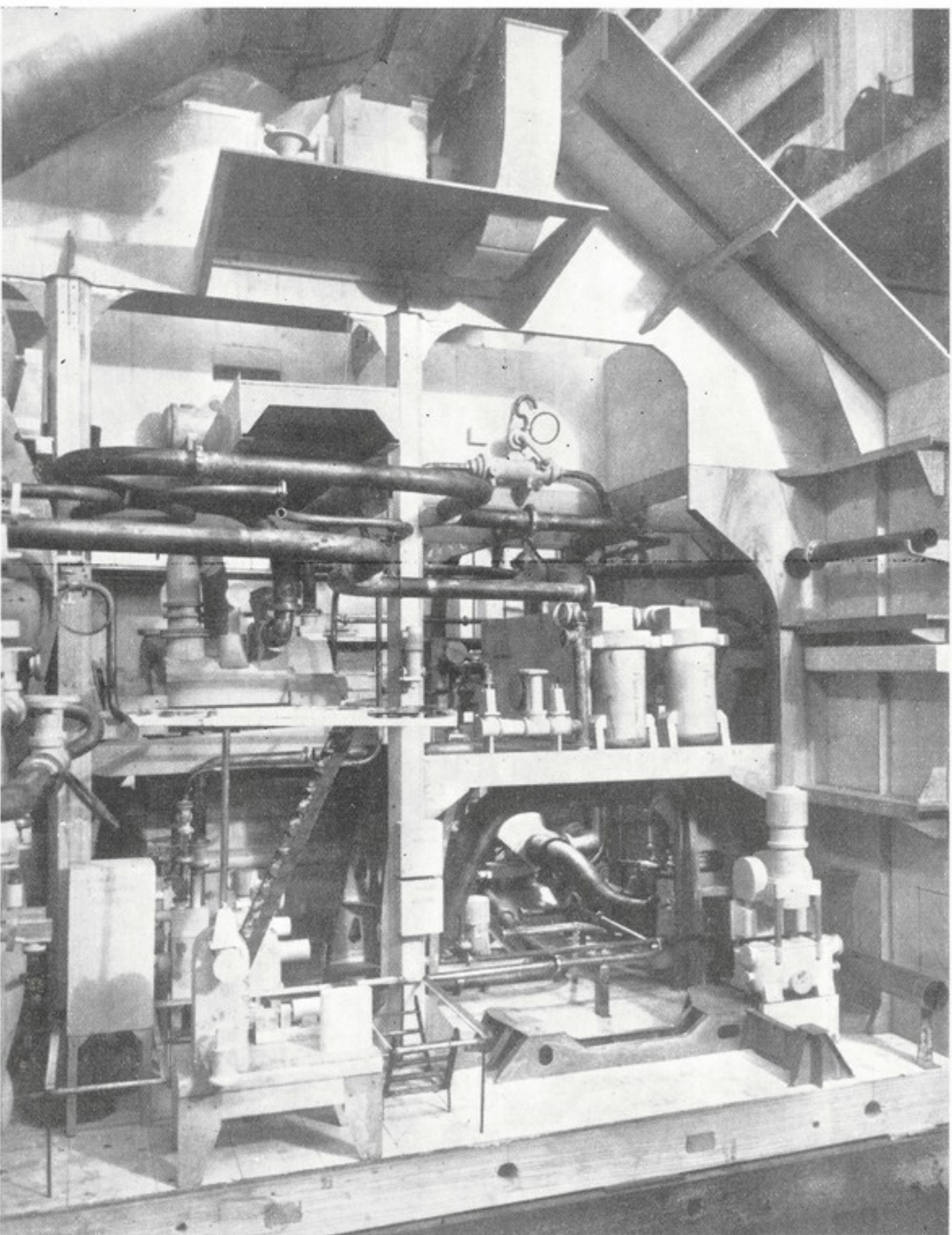
E' da mettere in giusta evidenza che la perfetta collaborazione tra uffici studi e costruttori del modello è una confortante dimostrazione dell'impegno che va oltre il dovere che è passione, gioia, direi quasi poesia.

Questi ingegneri, tecnici ed operai non sono mai pienamente soddisfatti del lavoro eseguito. Sono prigionieri del dubbio che si possa fare meglio e di più. Non pensano di essere i soli depositari dei segreti degli apparati motori e sono sempre pronti a fare tesoro dei consigli e degli aiuti che ad essi potrebbero arrivare sotto qualsiasi forma e provenienza. Desiderano soprattutto che il cuore della maestosa « ammiraglia » sia perfetto, perchè ancora una volta la vecchia Ansaldo si presenti sulla scena del mondo marittimo destando consenso ed ammirazione.

Costantino Caorsi



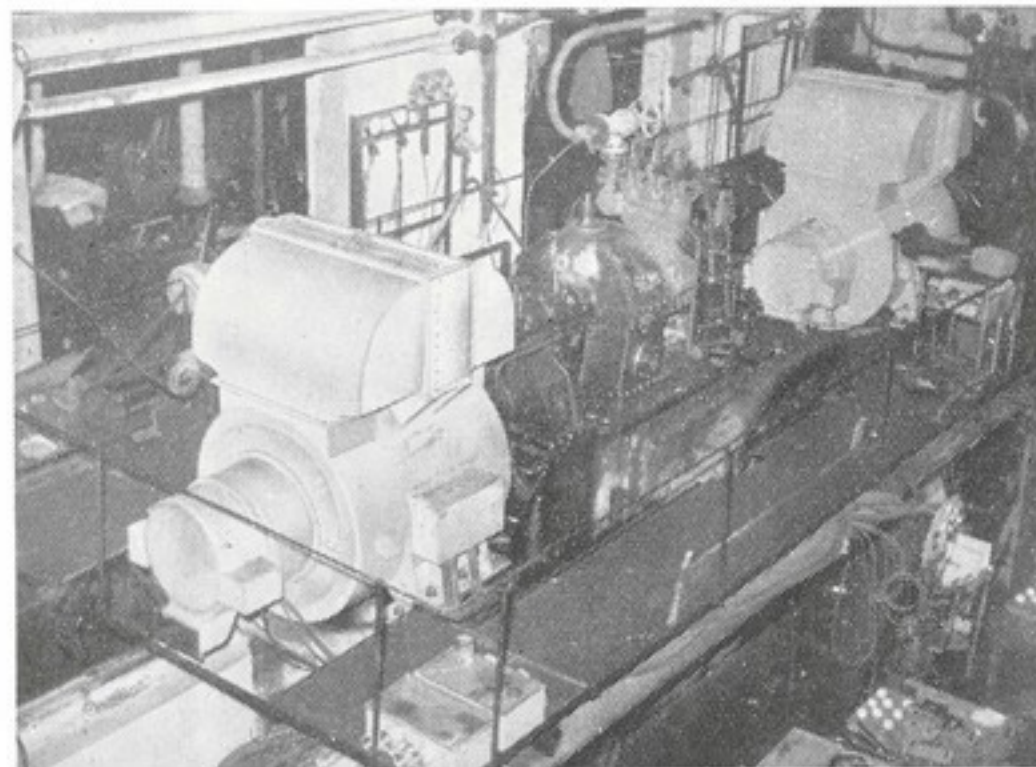
Due vedute del modello, costruito in scala 1:10. Si noti con quanta cura sono stati riprodotti tutti i particolari, al fine di raggiungere la migliore disposizione dei vari impianti e macchinari, delle tubolature, e per ottenere un insieme che si presenti armonioso e funzionale



MECCANICO

Prove di due turboalternatori e di una turbina destinati alla nave cisterna "Ginevra Fassio"

Si sono svolte, recentemente, nella sala prove turbine dello Stabilimento Meccanico, le prove al banco dei due gruppi turboalternatori ausiliari della turbocisterna da 31.500 t.d. w. « Ginevra Fassio », varata al nostro Cantiere di Sestri il



I turboalternatori da 550 kW sul banco di prova

7 settembre dello scorso anno.

I due gruppi, della potenza di 550 kW, sono composti da una turbina Ansaldo tipo 8 (vapore ammissione 40 Atm, 435° C., 8.000 giri/1') e da un generatore Ansaldo - S. Giorgio (690 kVA, cosφ 0,8, Volt 450, Hz 60, 1200 giri/1').

Le prove, della durata di sei ore circa, hanno dimostrato la perfetta funzionalità di ogni organo, sia a carico normale che a sovraccarico e alla sopravvelocità di emergenza.

Erano presenti gli ispettori della Compagnia armatrice della « Ginevra Fassio » e dei registri di classificazione « R.I. Na. », « Lloyd's Register » e « American Bureau ».

Negli stessi giorni, sempre per la stessa turbocisterna, hanno avuto luogo le prove sotto vapore della turbina di alta pressione componente il gruppo turboriduttore da 14.500 cav.

Le prove, della durata di cinque ore circa, sono state effettuate alla velocità normale, alla velocità massima e alla sopravvelocità di emergenza, dando ottimi risultati.

Hanno presenziato gli ispettori della Compagnia armatrice e quelli dei Registri navali.

Commesse

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

— Un giunto flessibile per turboalternatore a condensa da 5.300÷5.800 kW, per la Società « Pirelli » di Milano.

— Una caldaia Ansaldo « B. & W. » tipo F. H. da 100 T/h. per la Società « Ilva » (stabilimento di Piombino).

— Sei apparecchiature comando elettromeccanico per manovra di saracinesche prese a mare e scarico (costr. 1550 del Cantiere di Sestri).

— Rispetti extracontrattuali in deposito a terra per le costruz. 1530÷32 e per costruzioni dei « C.R.D.A. » di Trieste.

— Due bombole per aria compressa per servizio nave, locale A. M., per la costr. 1550 del Cantiere di Sestri.

— Parti di rispetto per apparato motore delle navi I.E.V. e I.L.D. (ex. costr. 1505 - 1506 - 1507 - 1508 per conto del Ministry of Defence Republik Indonesia).

— Lavorazione a due gruppi riduttori del P.fo « Ascania » della Compagnia Sicula Oceanica.

— Revisione completa della turbina MP. sinistra e fornitura di un pignone veloce per turbina per il P.fo « Nassau » della « Incres Nassau Line ».

— Riparazione delle turbine AP. e BP. della T/n. « Maria Costa » per conto dei « C.R.D.A. » di Trieste.

— Un gruppo marino Diesel-Ansaldo tipo Q 265/6 R sovralimentato della potenza di 375 cav. eff. a 300 giri al 1' destinato alla ditta « Merigot & C. » di Algeri per essere sistemato sulla M/n. « S.te Françoise II », di proprietà del committente.

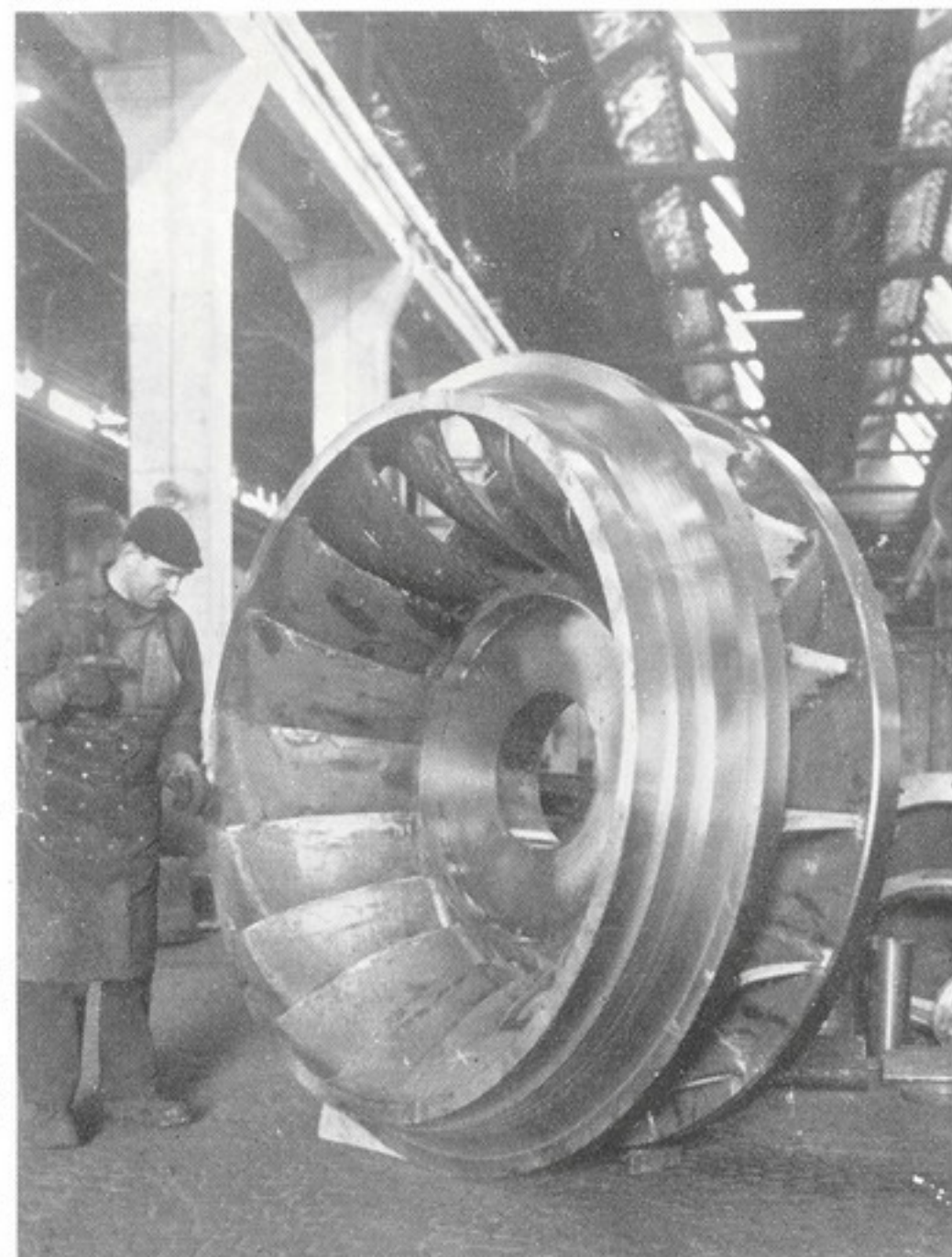
— Un gruppo marino Diesel-Ansaldo tipo Q 265/4 ad aspirazione atmosferica, della potenza di 200 cav. eff. a 360 giri al 1', destinato agli armatori Quinci e Asaro di Mazara del Vallo per il M/p.

« Nuova Speranza », in costruzione presso il Cantiere « Elio Gaetani » di Civitanova Marche.

— Un gruppo Diesel-dinamo costituito da motore Diesel Ansaldo tipo 2131/4 della potenza normale continuativa di 100 cav. eff. a 430 giri al 1' e dinamo da 66 kW - 220 Volts, destinato alla nave traghetto « Villa » delle Ferrovie dello Stato.

Dette commesse comportano circa 113.000 ore lavorative.

FONDERIA



Ruota di bronzo per turbina « Francis », del peso di 4 tonn. e del diametro di 1.940 mm. fusa per la Società « Riva » di Milano

CASSETTA DELLE IDEE

Le proposte del mese di dicembre

Durante il mese di dicembre sono state esaminate dai comitati della « Cassetta delle idee » 229 proposte di cui 80 sono state premiate. Ecco il dettaglio:

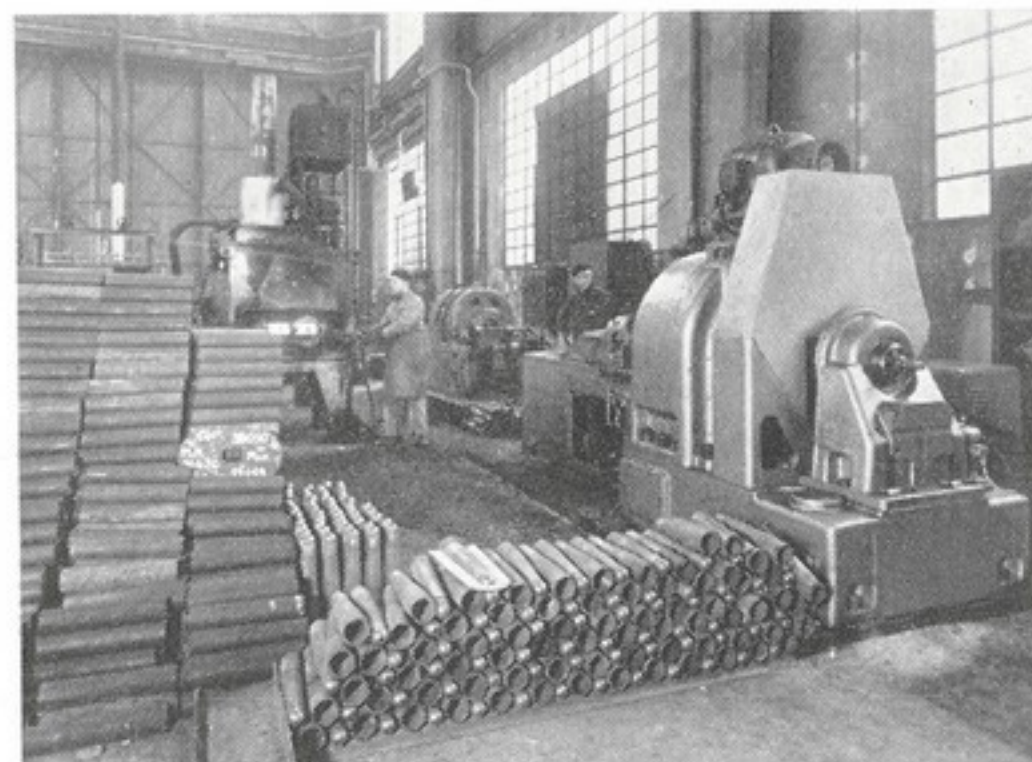
CANTIERE DI SESTRI. Proposte esaminate 15, di cui 4 premiate.

MECCANICO. Proposte esaminate 192, di cui 68 premiate.

STABILIMENTO CMI. Proposte esaminate 22, di cui 8 premiate.

L'ammontare complessivo dei premi è stato di L. 129.500.

Tra gli ultimi premiati risultano i seguenti dipendenti dello stabilimento CMI: Gaetano Cardillo, Donato Giannetta, Nunzio Meringolo, Luigi Palazzo, Carlo Pescetto, Armando Spiller.



Preparazione di tubi conici per caldaie Ansaldo - Clarkson

RISULTATI ELEZIONE C. I.

Il 12, il 13 e il 14 novembre si sono svolte, presso lo stabilimento Fonderia, le operazioni di voto per l'elezione della Commissione Interna. Nella tabella che segue diamo i risultati dello scrutinio, comparati con quelli del 1957.

	IMPIEGATI				OPERAI				ELETTI			
	1957		1958		1957		1958		Impieg.		Operai	
	n.º	%	n.º	%	n.º	%	n.º	%	1957	1958	1957	1958
Iscritti . . .	138	—	131	—	851	—	806	—				
Votanti . . .	129	93,41	127	96,94	794	93,30	775	96,15				
Schede bianche .	4	3,10	3	2,36	31	3,92	39	5,03				
Schede nulle .	1	0,77	—	—	18	2,26	18	2,32				
Voti validi . .	124	96,13	124	97,64	745	93,82	718	92,65				
VOTI DI LISTA												
CGIL - FIOM . .	32	25,80	32	25,81	531	71,27	548	76,32	—	—	4	5
CISL - FIM . .	33	26,65	49	39,51	148	19,88	108	15,05	—	1	1	1
UIL - UILM . .	59	47,55	43	34,68	66	8,85	62	8,63	1	—	1	—

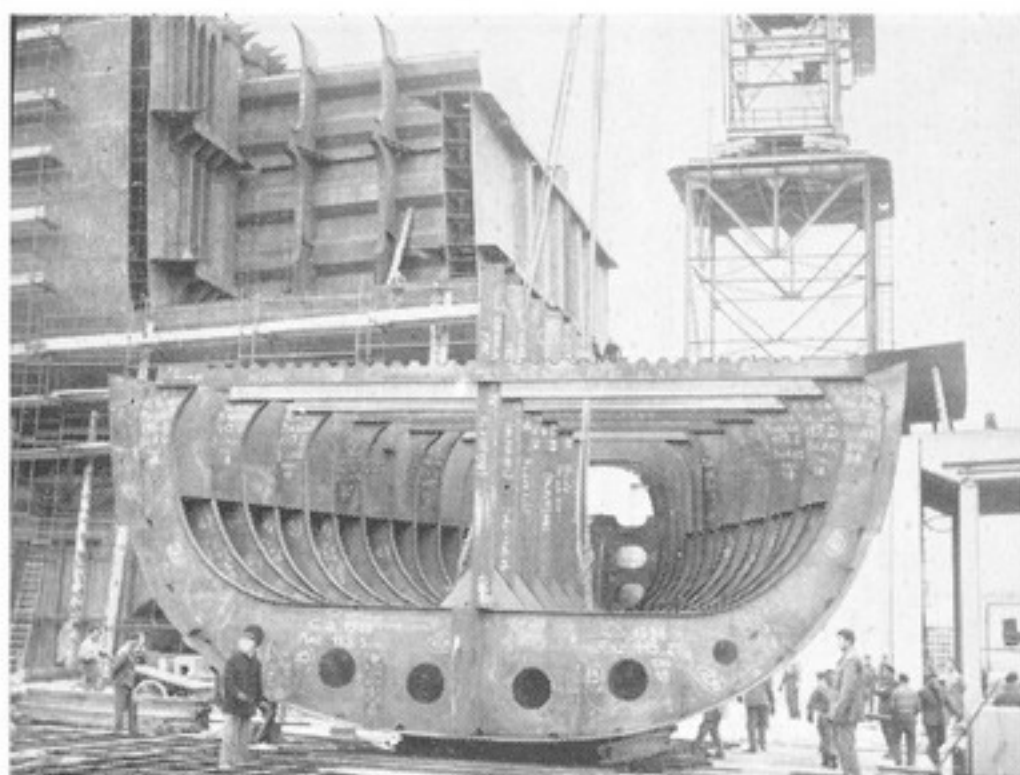
RISULTATI ELEZIONE C. I.

Il 12, il 13 e il 14 novembre si sono svolte, presso lo stabilimento C.M.I., le operazioni di voto per l'elezione della Commissione Interna. Nella tabella che segue diamo i risultati dello scrutinio, comparati con quelli del 1957.

	IMPIEGATI				OPERAI				ELETTI			
	1957		1958		1957		1958		Impieg.		Operai	
	n.º	%	n.º	%	n.º	%	n.º	%	1957	1958	1957	1958
Iscritti . . .	410	—	389	—	1322	—	1247	—				
Votanti . . .	373	90,97	355	91,26	1190	90,01	1127	90,37				
Schede bianche . . .	16	4,29	27	7,61	39	3,28	37	3,28				
Schede nulle . . .	4	1,07	3	0,84	32	2,69	26	2,31				
Voti validi . . .	353	94,64	325	91,55	1119	94,03	1064	94,41				
VOTI DI LISTA												
CGIL-FIOM . . .	53	15,01	67	20,61	661	59,07	723	67,95	—	—	4	5
CISL-FIM . . .	176	49,86	145	44,64	314	28,07	226	21,25	1	1	2	1
UIL-UILM . . .	124	35,13	113	34,75	144	12,86	115	10,80	1	1	1	1

LIVORNO

Strutture prefabbricate



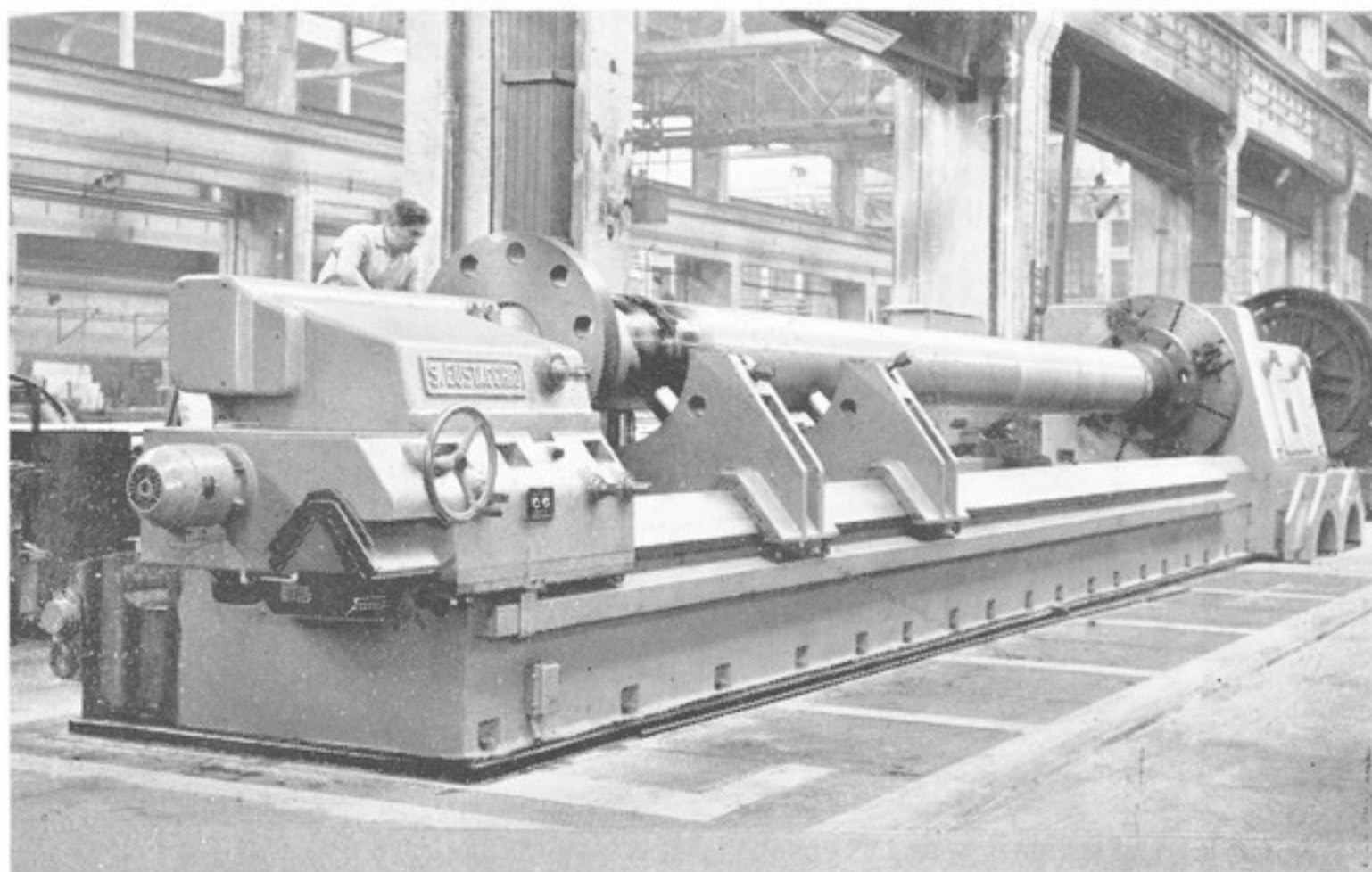
Blocco prefabbricato di prora, del peso di 57 tonn., in procinto di essere sollevato a bordo di una nave in costruzione

RISULTATI ELEZIONE C. I.

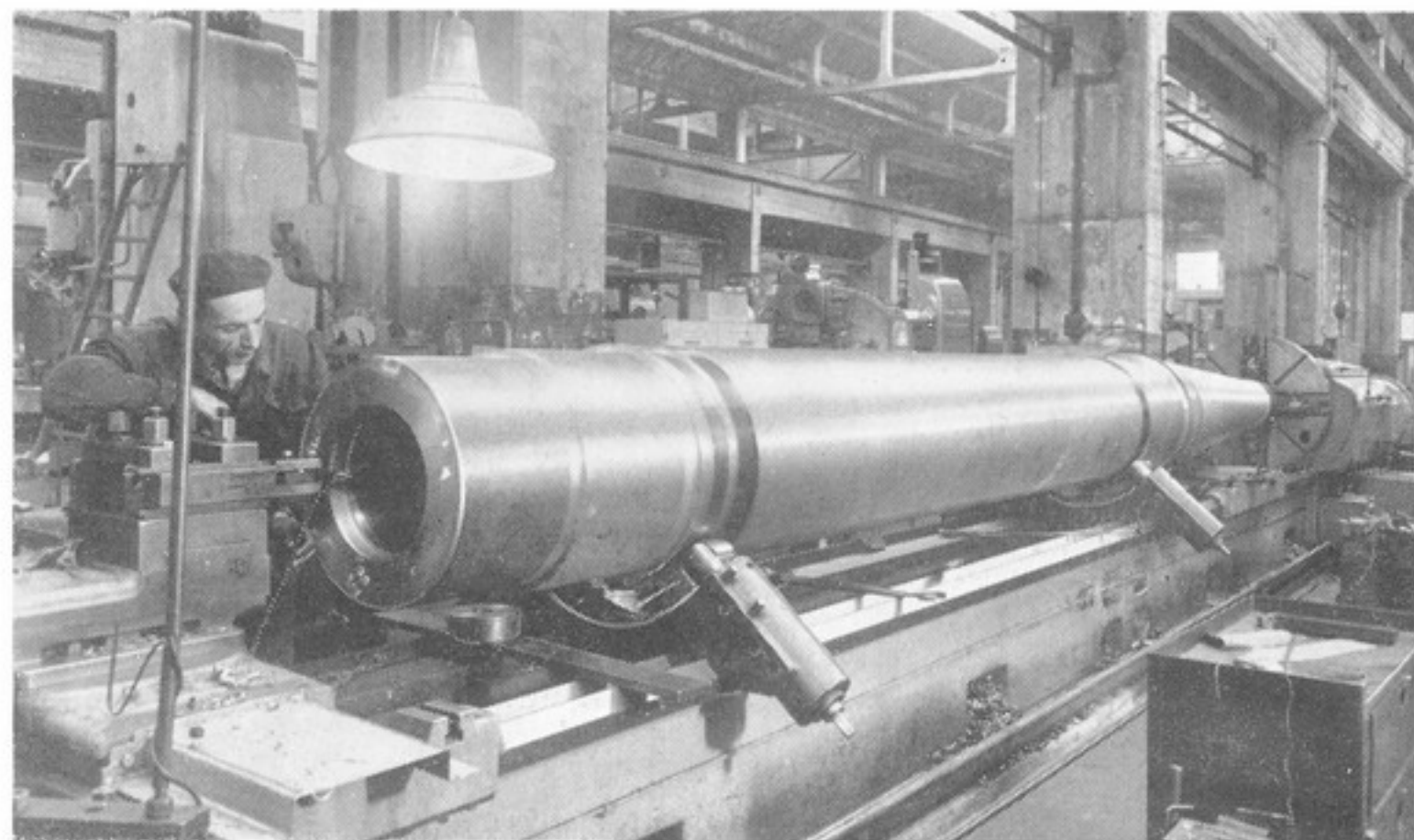
Il 18 e il 19 novembre si sono svolte, presso il Cantiere di Livorno, le operazioni di voto per l'elezione della Commissione Interna. Nella tabella che segue diamo i risultati dello scrutinio, comparati con quelli del 1957.

	IMPIEGATI				OPERAI				ELETTI			
	1957		1958		1957		1958		Impieg.		Operai	
	n.º	%	n.º	%	n.º	%	n.º	%	1957	1958	1957	1958
Iscritti . . .	311	—	307	—	1713	—	1677	—				
Votanti . . .	283	90,99	262	85,34	1606	93,75	1505	89,74				
Schede bianche . . .	17	6,00	29	11,07	34	2,12	33	2,19				
Schede nulle . . .	4	1,42	20	7,64	37	2,30	45	2,99				
Voti validi . . .	262	92,58	213	81,29	1535	95,58	1427	94,82				
VOTI DI LISTA												
CGIL-FIOM . . .	90	34,35	—	—	1235	80,45	1223	85,70	—	—	6	7
CISL-FIM . . .	74	28,25	85	39,90	148	9,64	137	9,60	—	—	1	1
UIL-UILM . . .	98	37,40	—	—	152	9,91	67	4,70	1	—	1	—
IMPIEGATI CANT. . .	—	—	128	60,10	—	—	—	—	—	1	—	—

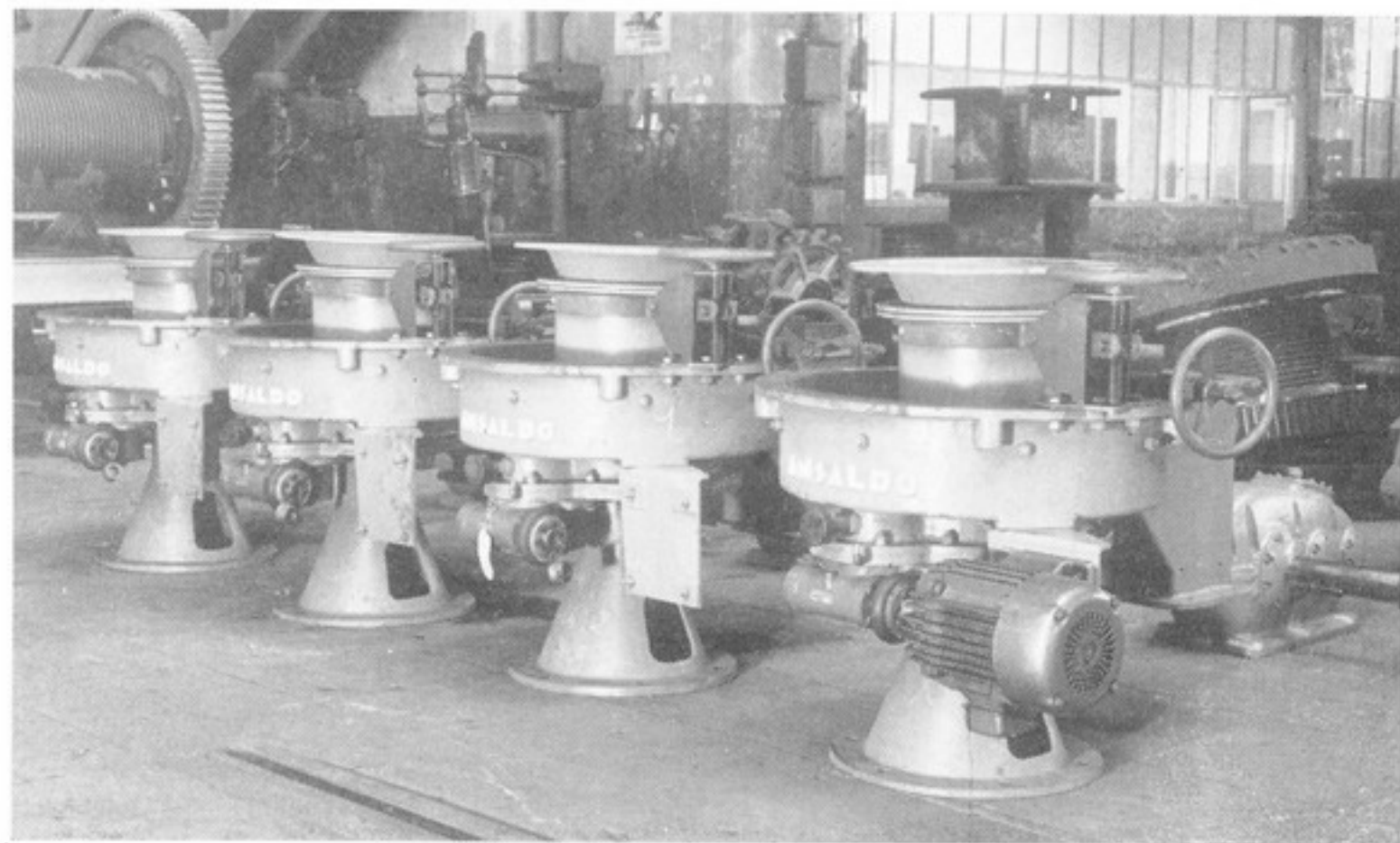
C. M. I.



Tornitura di un albero intermedio della turbonave « Leonardo da Vinci » sul nuovo tornio orizzontale « S. Eustacchio » T. P. 24. E' al lavoro l'operaio tornitore Cesare Irione



Un altro tronco d'albero port'elica della « Leonardo da Vinci » in lavorazione



Piatti dosatori - miscelatori costruiti per la cementeria di Porbandar



Vita gloriosa dell'«Artiglio»

Se vi foste trovati qualche giorno fa in una certa zona del Porto di Genova, in vicinanza di un cantiere navale di demolizione, avreste visto un cumulo di lamiere rugginose, tagliate dalla fiamma ossidrica, in attesa di essere inviate in fonderia. La cosa, probabilmente, vi sarebbe parsa assolutamente priva di interesse. Navi ne vanno tutti i

L'«Egypt» aveva a bordo 338 persone e un autentico tesoro nascosto in una camera blindata: 1.089 barre d'oro puro, 164.979 sterline d'oro, 1.229 lingotti d'argento del peso complessivo di 43 tonnellate e migliaia di banconote indiane. Nel naufragio perirono 88 persone.

La zona in cui era affondata la nave presenta fondali bassi

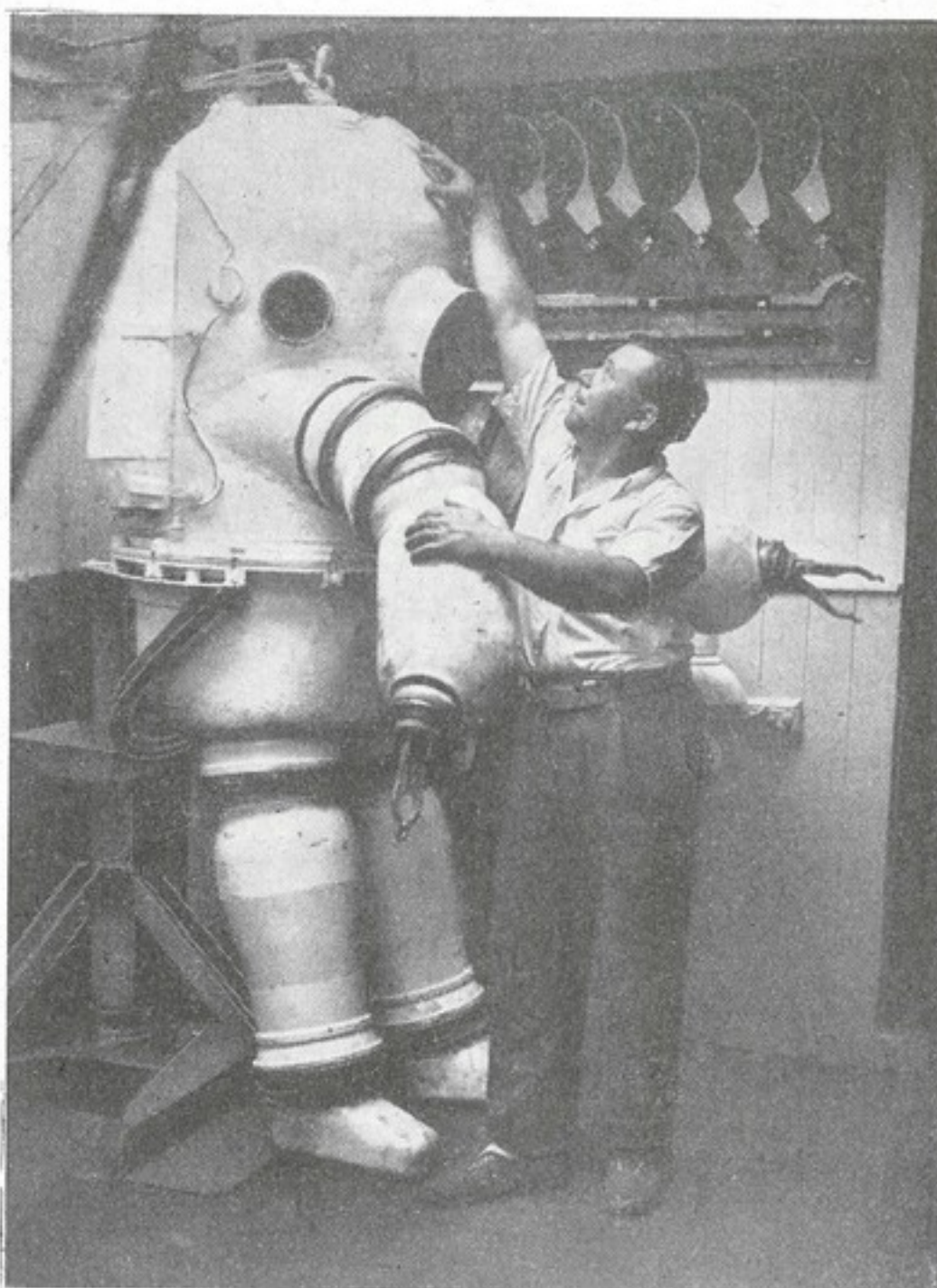
state vittime dell'inesorabile caccia condotta dagli U-Boot. Operare in quei mari era come arare un campo minato.

Di ciò erano perfettamente consci i dirigenti della «SO. R.I.M.A.», ma essi non si lasciarono impressionare, perché sapevano di poter contare su equipaggi pronti a tutto, rotti alla fatica, impavidi in faccia alla morte. E i dirigenti stessi erano pronti a condividere, come fece specialmente il presidente e amministratore delegato comm. avv. Giovanni Quaglia, la vita dei marinai.

La «SO.R.I.M.A.» acquistò subito alcune piccole navi di alte qualità nautiche e robustissime, e le fece attrezzare per i ricuperi a grandi profondità. I loro nomi, «Artiglio», «Arpione», «Raffio», «Rostro», «Rampino», rievocano tutti episodi di grande eroismo e sono entrati ormai nella letteratura delle gesta leggendarie.

La ricerca del relitto dell'«Egypt» e il ricupero del suo tesoro, che era stato assicurato dai Lloyd's di Londra per più di un milione di sterline (sette miliardi di lire di oggi), furono affidati appunto all'«Artiglio». Vennero accettate, senza batter ciglio, le dure condizioni imposte dai Lloyd's di Londra: ricerca a rischio e spese della «SO.R.I.M.A.», divisione a metà del tesoro recuperato.

Se si pensa che l'impresa appariva aleatoria, dati i precedenti tentativi, tutti falliti, di altre ditte specializzate, che i pericoli erano sempre in agguato, che a quei tempi i mezzi tecnici a disposizione non erano ancora abbastanza sperimentati e che ci sarebbe voluto, oltre all'abnegazione degli uomini, anche un grande dispendio di tempo e di capitali, si può facilmente comprendere quale coraggio ci sia



Scafandro per immersioni a grandi profondità

voluto, e quale fede nella riuscita, per apporre la firma a quel contratto.

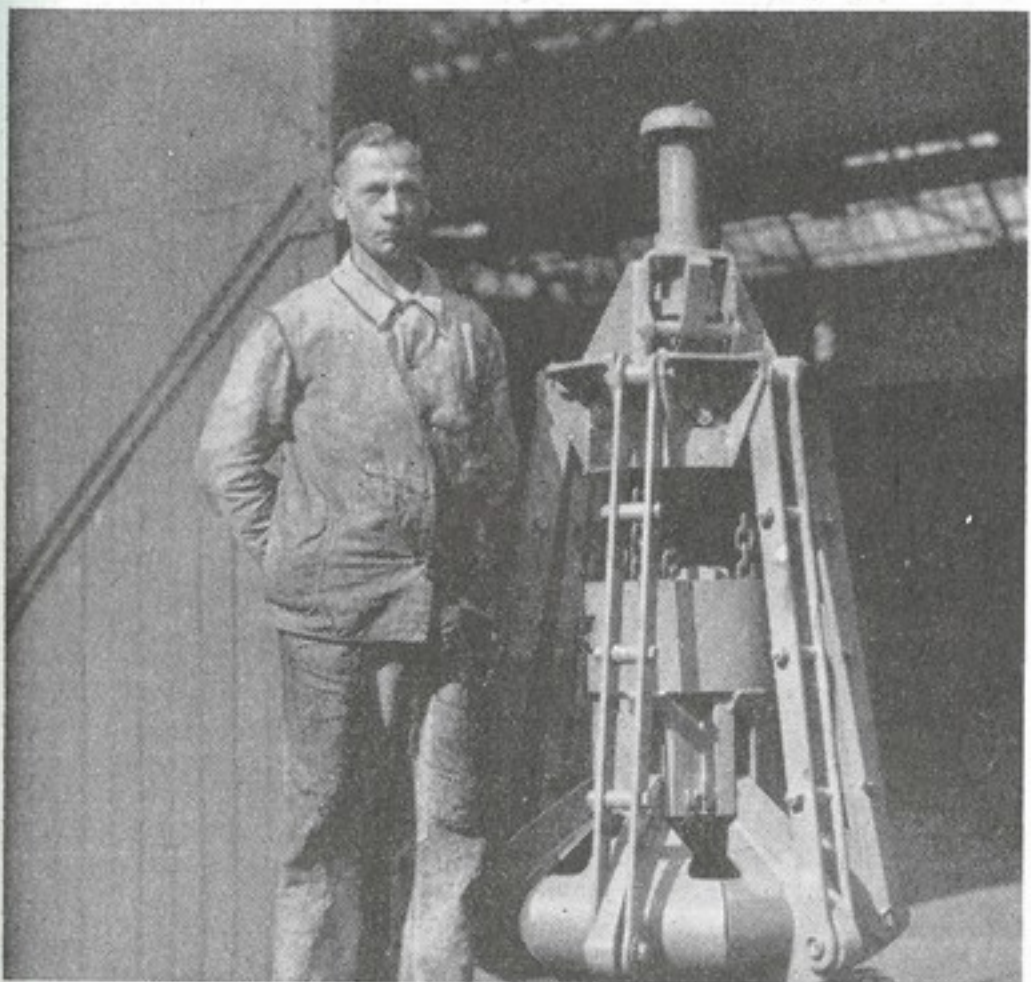
L'«Artiglio» si mise subito all'opera. La zona di mare dove era affondato l'«Egypt» fu scandagliata palmo a palmo, i palombari si immerse, in speciali scafandri, centinaia di volte. Dopo due anni di estenuanti ricerche, durante le quali furono localizzati altri 38 relitti di navi, il 30 agosto 1930 finalmente fu scoperta la posizione dell'«Egypt», a 130 metri di profondità. La nave si era appoggiata, senza rovesciarsi, su un fondo orizzontale.

Conseguita questa prima vittoria, cominciavano ora ben altre difficoltà. Mentre la «SO. R.I.M.A.» continuava a studiare mezzi sempre più idonei per

raggiungere il tesoro e ripescarlo, l'«Artiglio» riceveva l'incarico di demolire presso Belle Ile, nello specchio di mare fra le isole Houat e Hoedic, lo scafo del piroscafo francese «Florence», affondato con un carico di munizioni dai tedeschi in acque molto basse (tanto che l'albero maestro era per buona parte visibile) e perciò pericolosissimo alla navigazione. L'operazione era quasi giunta al termine quando, il 7 dicembre 1930, l'intero carico di munizioni del «Florence» esplodeva, e l'«Artiglio», sebbene si fosse portato a rispettosa distanza, saltava in aria. Nel disastro perirono dodici marinai e sette rimasero

(continua a pag. 14)

Dante Jannone



Benna «a polipo» usata per il ricupero del tesoro dell'«Egypt»

giorni in demolizione, in tutte le parti del mondo; è la fine naturale, per vecchiezza, di ogni bastimento che non affondi.

Ma se non siete più giovanissimi e vi ricordate fatti accaduti oltre vent'anni fa, avreste avuto un fremito di commozione davanti a quel mucchio di rottami, se vi avessero detto il nome della nave cui appartenevano: «Artiglio». E nel vostro cuore si sarebbe ridestata, più viva che mai, l'eco di cento imprese leggendarie, attutite, ma non spente, dall'inesorabile passare del tempo.

I giovani di oggi erano bambini o non erano ancora nati quando succedettero quei fatti. E queste righe, che vogliono rievocare il sacrificio e l'eroismo di un pugno di intrepidi marinai e la più brillante tra le imprese della loro piccola nave, sono rivolte specialmente a loro.

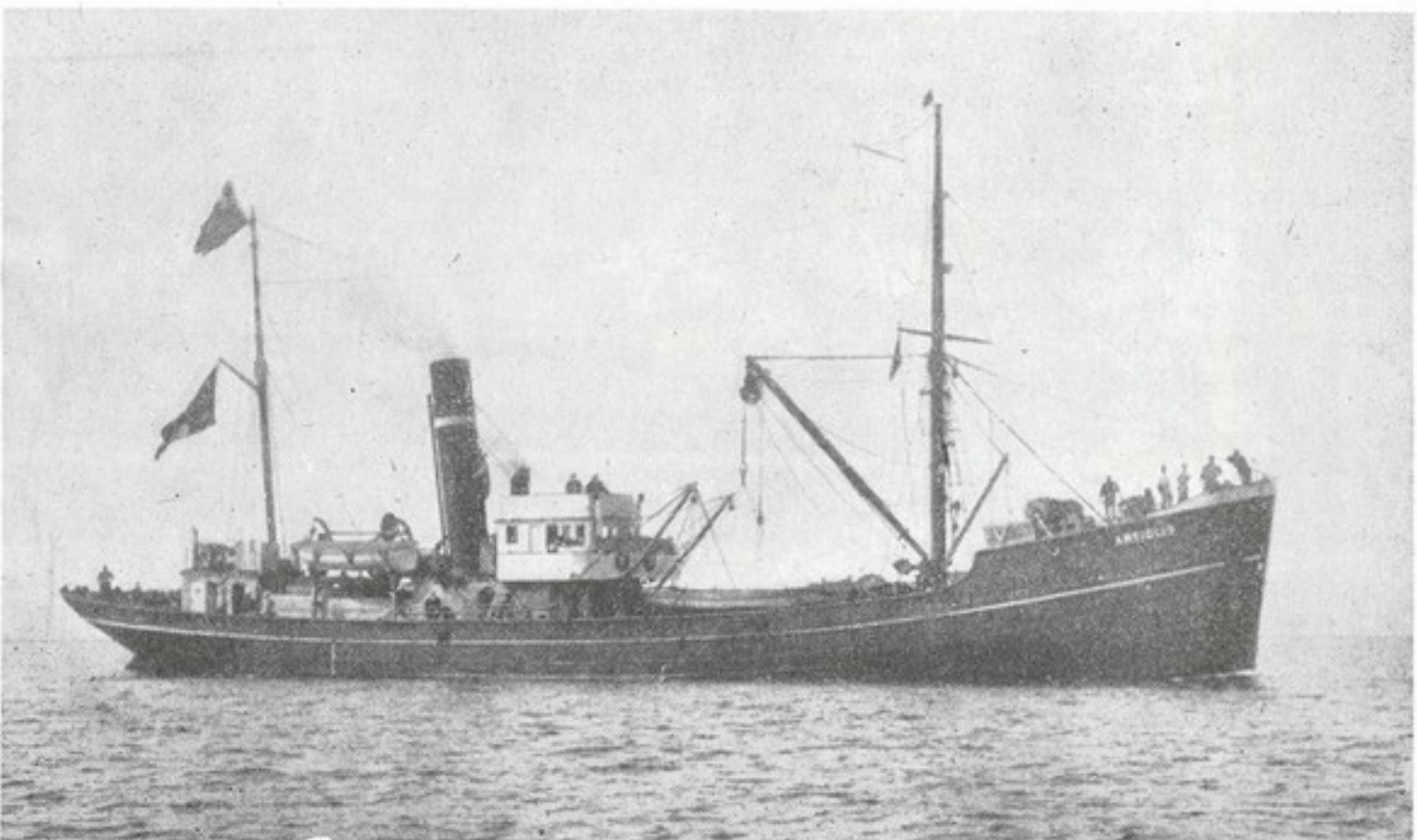
La vicenda che rese famoso l'«Artiglio» e che rappresenta, finora, la più celebre e drammatica campagna di ricuperi sottomarini, ebbe inizio il 20 maggio 1922 al largo dell'isola di Ouessant, ad ovest di Brest. Quel giorno la nave passeggeri inglese «Egypt», partita da Tilbury alle foci del Tamigi e diretta in India e in Australia, fu speronata nella nebbia dal piroscafo francese «Seine», e affondò in venti minuti.

e non si poteva escludere, in teoria, la possibilità del ricupero del tesoro. La posta in giuoco era estremamente allettante, pur essendo certamente gravi i rischi e dispendiosa l'impresa.

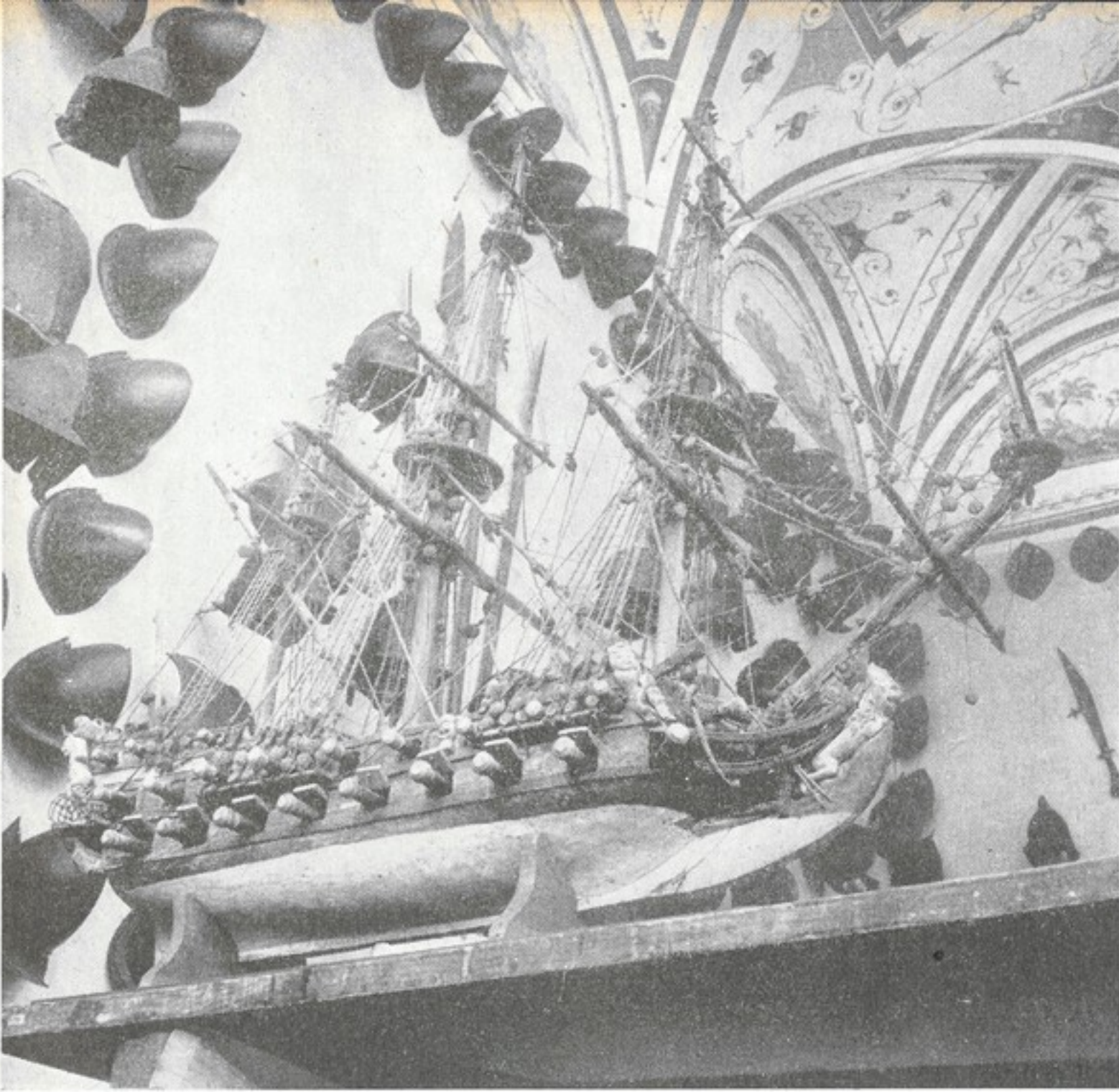
Per anni inglesi, francesi, tedeschi cercarono invano il relitto: le tempestose acque dei mari del nord sembrava avessero suggellato per sempre la tomba dell'«Egypt».

Frattanto si era costituita a Genova, l'11 ottobre 1926, la «SO.R.I.M.A.» («Società Ricuperi Marittimi») con lo scopo di effettuare in tutti i mari, ma specialmente nel golfo di Gascogna e nella Manica, rigorose e vaste ricerche di navi piene di materiali pregiati affondate a profondità accessibili, e cercare di ricuperarne il carico.

Le acque dove si proponeva di operare la «SO.R.I.M.A.» erano estremamente pericolose, sia per le frequenti tempeste e le forti correnti, che per la presenza, sui fondali, di relitti carichi di materiale esplosivo e di ostacoli d'ogni genere. Quelle acque erano state il campo di operazioni dei sommergibili tedeschi durante la prima guerra mondiale. A centinaia le navi da carico provenienti dall'America e dall'Inghilterra, destinate a rifornire di armi, munizioni e materie prime gli eserciti alleati in lotta con la Germania e l'Austria-Ungheria, erano



L'«Artiglio» fotografato nelle acque di Brest ventisei anni fa



Modello originale di vascello genovese del '600 (Museo di Pegli)

Qualcuno scrisse che se il galeone era una nave che poteva portare qualche centinaio di cannoni, il vascello era una nave costruita intorno a qualche centinaio di cannoni. Ed infatti il vascello può essere considerato la corazzata dell'epoca che va dal 1600 al 1800 e anche più, cioè alla fine del periodo napoleonico. Gli inglesi lo chiamavano « man of war ».

Il primo « man of war » a tre ponti fu il famoso « Sovereign of the Seas », prototipo di tutti i vascelli. Fu costruito da Phineas Pett nel 1637, dislocava 1.600 tonnellate, portava 112 cannoni e aveva 600 uomini di equipaggio. Lo si descrive, oltretutto irto di cannoni che sbucano in triplice ordine dalle fiancate e carico di velature ai tre alberi giganteschi, coperto di simboli, emblemi, trofei, stemmi, angeli, corone, il tutto dorato e arzigogolato sulla prua, lungo le fiancate e sulla ricca poppa. Ma le poppe delle navi successive vanno alleggerendosi, fino alle forme più piatte dello « specchio ».

La nave tipica del '600 fu però di proporzioni ancora maggiori, lunga da 54 a 60 metri, larga da 14 a 16 e alta circa 15, dislocando da 3.000 a 5.000 tonnellate. I cannoni erano in numero qualche volta minore, ma di molto maggior calibro, sempre sistemati sui tre ponti: i più pesanti sotto, i più leggeri sopra. Va aggiunto che la costruzione negli arsenali avveniva col più geloso segreto: forma della chiglia, armamento, disposizione dei pezzi erano le armi segrete dell'epoca. L'ordine inferiore dei cannoni, ad esempio, fu spesso modificato e anche abolito, perché col mare molto mosso si rivelava inutile.

I vascelli erano distinti, a seconda della potenza, in tre ranghi, e si diceva appunto « di 1° di 2° o di 3° rango ». Tipi minori erano le fregate, con due soli ordini di cannoni, che erano in totale circa 60. Minore ancora era la corvetta, dalle linee snelle e slanciate, che portava da 20 a 30 cannoni, tutti sul ponte di coperta.

La sconfitta della Spagna sul mare aveva aperto la corsa alla successione, dove troviamo in un primo tempo inglesi e olandesi, poi i

francesi al posto degli olandesi.

Fu così che si crearono le grandi compagnie per le Indie Occidentali, e per quelle Orientali. Famosi sono gli « East Indiaman » (vedi la nostra illustrazione nel « Lavoro nei tempi » su « l'Ansaldo » n. 6 del 1957) che oltre a portare nelle capaci stive un notevole carico, avevano anche una ventina di pezzi d'artiglieria. Ma attaccati dai potenti vascelli di 1° e 2° rango difficilmente potevano difendersi. Fu così che si cominciò a farli scortare da vascelli, e nacque appunto in questa occasione la netta distinzione tra marina mercantile e marina da guerra.

Durante la guerra dei trent'anni (1618-1648) la Spagna riuscì, in un ultimo sforzo, a mettere in mare una seconda grande armata, inviandola verso le Fiandre al comando di Antonio de Oquendo: era composta di 70 vascelli, tra spagnoli, portoghesi, galiziani, napoletani, di Dunkerque, ecc. Ma questa volta incontrò nella Manica gli olandesi, comandati dall'ammiraglio Tromp, con 17 vascelli. Nell'agosto 1639 il Tromp sfuggì abilmente all'abbordaggio dell'ammiraglio spagnolo, e poggia verso Boulogne, dove sarà raggiunto da altre 15 navi amiche. Lo scontro riprende, tuttora impari, ma Tromp battendosi come un leone (coi suoi vascelli più stabili e robusti) intrattiene l'avversario fino all'arrivo di altri rinforzi, finché la flotta olandese raggiunge i 110 legni. E' allora che gli spagnoli urlano « ma piovono dunque navi, in Olanda! ». E anche questa flotta spagnola è distrutta, e perde 23 vascelli con 10.000 uomini. Malgrado le vittorie terrestri dei suoi grandi capitani (tra essi il genovese Ambrogio Spinola, detto « conquistatore di fortezze ») la Spagna è definitivamente fiaccata proprio sul mare, e così si sbriciola il suo impero coloniale, e si solleva a rinnovata indipendenza il Portogallo.

Il mare decide dunque chi debbano essere i dominatori: quattordici anni dopo, infatti, la flotta olandese comandata dallo stesso Tromp, è battuta dalla flotta inglese.

Ma nel periodo che abbiamo esaminato i cantieri olandesi furono maestri: un paese di un milione e mezzo di abitanti costruì una me-

dia di 2.000 navi all'anno! Alla fine del '600 aveva una flotta di 900.000 tonnellate, mentre l'Inghilterra ne aveva 500.000 e tutta l'Europa 2 milioni di tonnellate. Poi la decadenza fu rapidissima: forse perché l'Olanda non aveva porti sufficienti per raccogliere le navi che andavano facendosi sempre più grandi: superavano ormai

STORIA DELLA *Dal vascello*

sempre le 1.000 tonnellate, e non potevano risalire il Reno per ricoverarsi nello Zuidersee.

La ripresa navale francese cominciò con Richelieu, che usava dire « chi è padrone del mare, ha un gran potere sulla terra ». Sono i tempi dell'ammiraglio Armand de Brèze e del vescovo ammiraglio Sourdis.

Ma la grande marina francese nasce soprattutto col Colbert, il famoso ministro del Re Sole. Sotto il Colbert si hanno grandi riforme: all'arruolamento obbligatorio si sostituisce quello volontario, inteso come un grande onore, sui « vascelli del Re ». Si crea per la prima volta la divisa, blu, con galloni d'oro e d'argento. Il figlio, Colbert de Seignaleis, va a vedere i cantieri olandesi e inglesi e nel 1671 visita il « Royal Sovereign », mentre Biagio Sangallo va a visitare i cantieri napoletani. E così, traendo da tutti utili ammaestramenti, e sposando la potenza dei vascelli olandesi e la snellezza di quelli inglesi, la Francia crea una marina formidabile. L'intendente Matharel poteva scrivere che « non si vedono al mondo vascelli con la grazia e la bellezza di quelli di Francia ». Si costruiscono, ad opera di ingegneri celeberrimi, i grandi arsenali: Brest diventa un modello per tutto il mondo: così Rochefort sulla Charente. Il famoso Vauban costruisce gli arsenali di Tolone e di Dunkerque. La velocità di costruzione è sorpren-

dente: Rochefort riesce a montare una fregata in 30 ore; Brest in 22. Marsiglia in 7! Su una galera messa in cantiere alle 6 di mattina, il Seignaleis e il Maresciallo di Vivonne s'imbarcano alle 5 di sera per il Castello d'If. Naturalmente occorre la materia prima, che è il legname: ci vogliono 8 mesi per convertire 2000 querce in un vascello. Ma a ciò si provvede, sempre sotto il Colbert, col requisire centinaia di foreste immense, riservate a tale scopo.

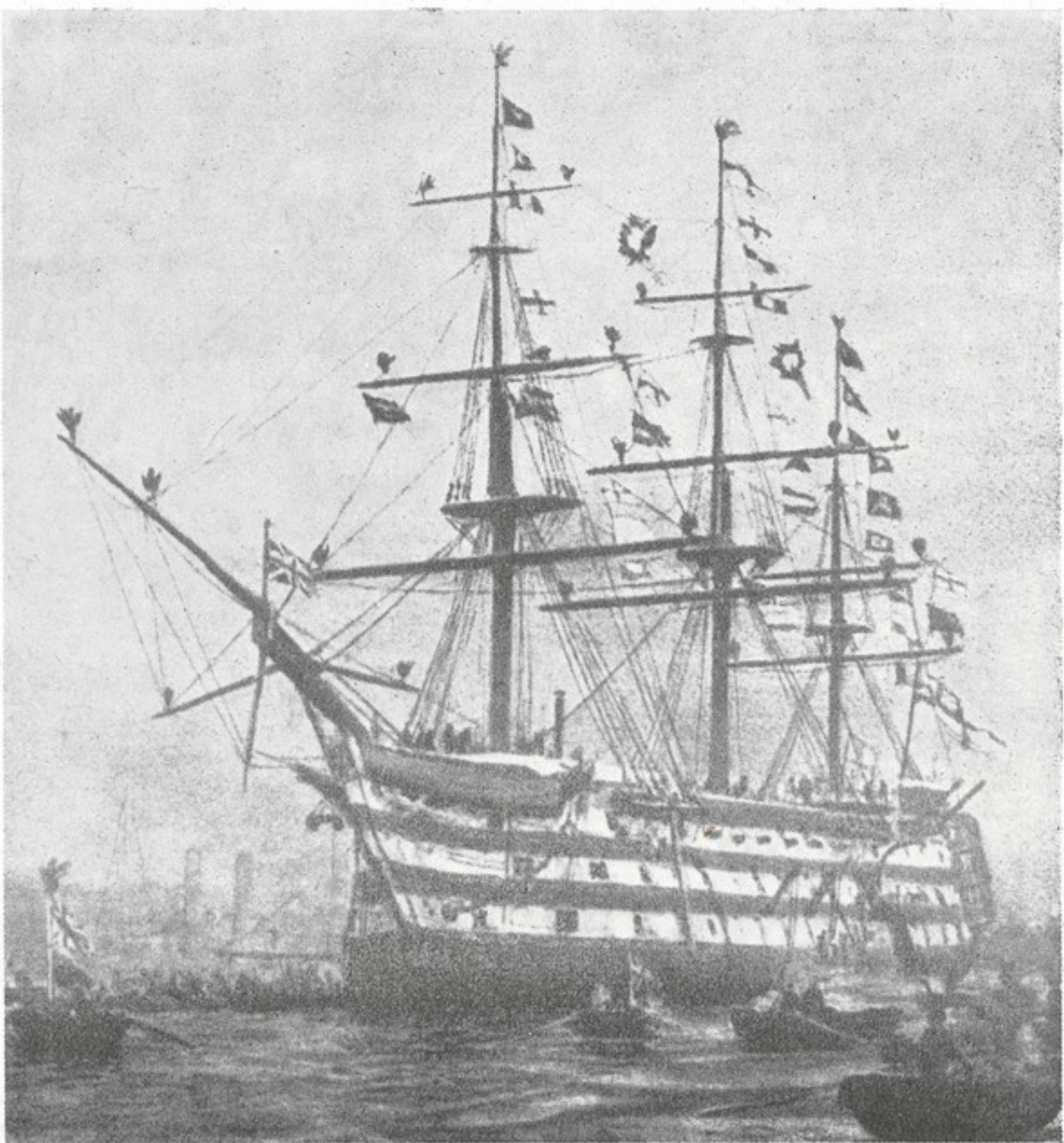
All'arrivo di Colbert, nel 1661, la marina francese contava 18 cattivi vascelli; alla sua morte nel 1683 ve n'erano 117, più 69 fregate, fuste, galeotte ecc. e un buon nerbo di galee.

Luigi XIV, nella sua megalomania, andava ripetendo che il Mediterraneo gli « apparteneva in sovranità ». Ed infatti tutti, in Mediterraneo, abbassavano bandiera davanti alla flotta francese, esclusi gli inglesi.

Anzi, la pretesa da parte degli inglesi e dei francesi di essere salutati per primi fu risolta dalle due potenze... evitandosi a vicenda.

Purtroppo di tale potenza francese sul mare dovevano fare le spese proprio i genovesi, che subirono il famoso bombardamento navale della flotta comandata dal Seignaleis, che dal 17 al 22 maggio 1684 scagliò sulla città ben 13.300 bombe. La gente fuggì verso le colline, e i danni furono molti. Le galeotte di distesero in prima linea dalla Lanterna alla fo-

La « Victory » di Nelson



al clipper

ce del Bisagno: i vascelli si ordinarono in linea di fila a 400 metri dalle galeotte; le galee si disposero sulle due ali per impedire che alcuna nave uscisse dal porto. E così cominciò la grandine.

Chi vuole può ancora vedere uno dei proiettili lanciati, conservato nella chiesa di S. Maria di Castello. Chi vuol studiare il progresso delle armi navali in meno di tre secoli, vada a vedere il proiettile inglese inesplosivo, nel duomo di S. Lorenzo.

Dopo il bombardamento, fu il doge di Genova a recarsi a Parigi a fare le sue scuse al Re Sole.

Ed ora veniamo ad un rapido esame dei sistemi di costruzione seguiti in quei tempi. Vi fu una grande rivoluzione, cioè l'introduzione di sistemi scientifici e codificati in architettura navale. Fino ad allora la costruzione era piuttosto empirica, affidata cioè alla maestria di costruttori che si passavano il mestiere di padre in figlio. Si costruiva come si era sempre costruito, e le modificazioni si facevano per intuito, e ad occhio. Il primo a scrivere un vero trattato fu l'inglese Anthony Deane, col suo « *Doctrine of naval architecture* » del 1670. Il libro contiene il più antico « disegno » tecnico completo di vascello di 2° rango. Col '700, il secolo dell'illuminismo e della « *Enciclopedia* », si hanno varie pubblicazioni: « *L'art de bâtir les vaisseaux* » dei migliori autori olandesi, come Witsen, Van Eyk, Allard, stampato ad Amsterdam nel 1719; il « *Traité de la construction pratique de vaisseaux* » del Duhamel de Monceau, nel 1758; il trattato dello svizzero Leonardo Eulero, stampato a Pietroburgo nel 1773.

Gli olandesi, ad esempio, eseguivano i disegni dei modelli, in scala ridotta, e gli operai sapevano, in base al disegno, eseguire il lavoro di costruzione. Gli inglesi e i francesi, invece, tracciavano a terra o sulle pareti dei capannoni le linee del bastimento in grandezza naturale, e su quei disegni si segavano e sagomavano i tronchi. Era insomma un'anticipazione della moderna sala a tracciare.

Dopo un secolo di rivalità tra inglesi e francesi, svoltasi soprattutto sulle rotte delle Indie orientali e occidentali, e lungo le coste degli attuali Stati Uniti, la lotta divenne particolarmente acuta nel periodo napoleonico.

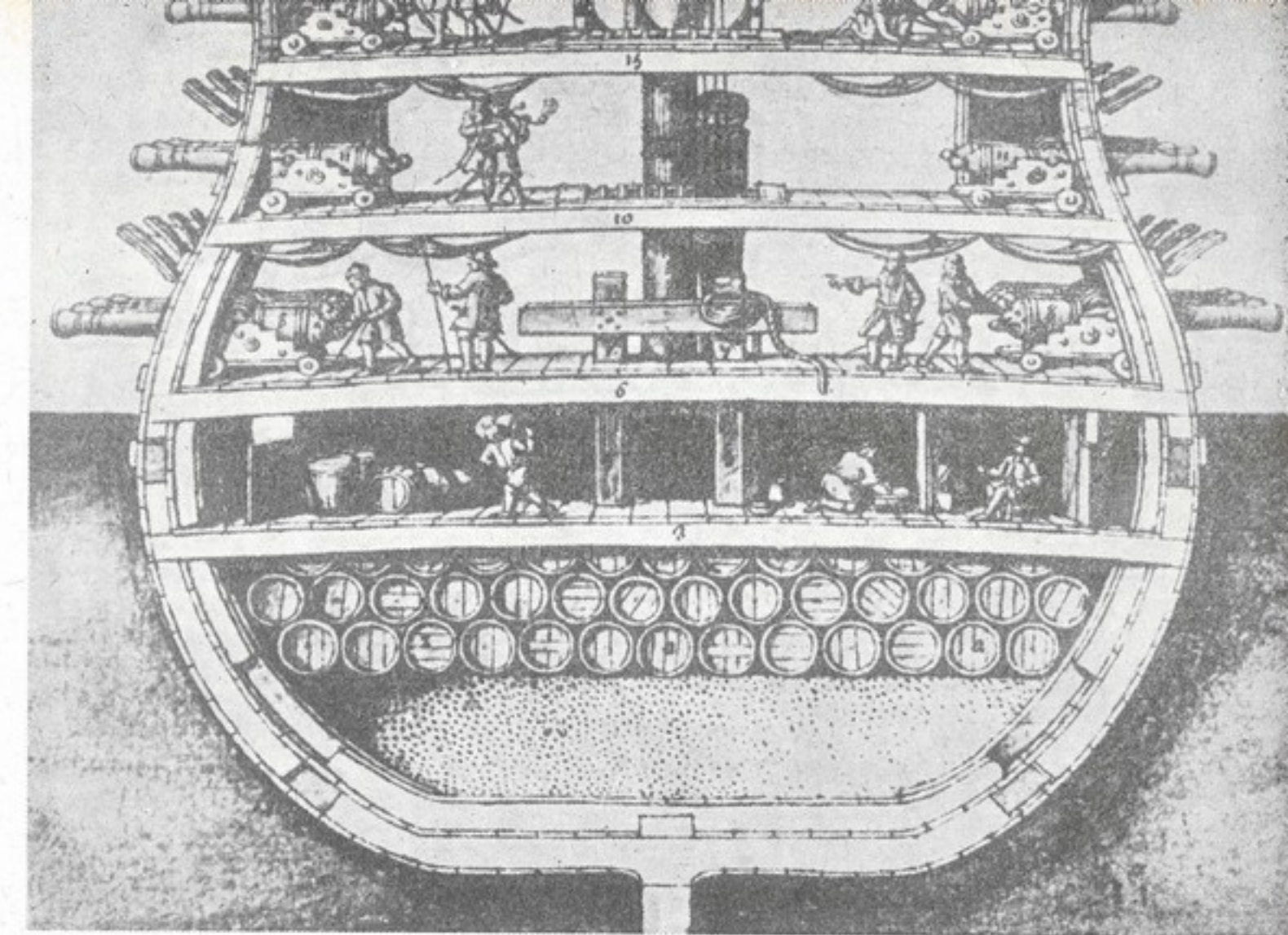
L'impero napoleonico, in continua espansione in terra ferma dove travolse le coalizioni continentali una dopo l'altra, trovò sempre sul mare l'insormontabile barriera della flotta inglese. Vi sfuggì una prima volta, in occasione della spedizione d'Egitto, ma la flotta francese fu distrutta ad Abukir (dove aveva dovuto rifugiarsi per mancanza di fondali ad Alessandria) il 1° agosto 1798. L'ammiraglio inglese era quel Nelson che doveva poi infliggere ai francesi la famosa e definitiva sconfitta di Trafalgar.

Essa avvenne nell'ottobre 1805: come noto, proprio per difetto della flotta che non aveva potuto raggiungere la Manica, Napoleone aveva dovuto rinunciare al tentativo di sbarco in Inghilterra. Ordinò comunque all'ammiraglio Villeneuve di uscire da Cadice e portarsi nel Mediterraneo. Villeneuve disponeva di 33 vascelli francesi e spagnoli, con 1.780 cannoni. Nelson aveva solo 27

vascelli, ma con 2.368 cannoni.

Il piano di Nelson per la battaglia fu perfetto: attaccare con due colonne, perpendicolarmente alla linea nemica, in modo da dividerla in due tronconi; distruggere il primo troncone prima che abbia tempo di intervenire il secondo; volgersi poi contro il secondo troncone. Appena il Villeneuve esce da Cadice, ecco la flotta inglese disposta in due colonne: la prima, di attacco, è composta dai vascelli di Nelson, anzi capofila è Nelson stesso colla « *Victory* ». A mezzogiorno del 21 comincia la battaglia, alle due Nelson è colpito da una palla di cannone, e muore lentamente, mentre il comando viene assunto da Collingwood. Ma il piano si attua, e la vittoria è sicura. La linea di Villeneuve è spezzata dai vascelli inglesi. Le navi francesi del primo troncone, attaccate con violenza, si perdono una dopo l'altra. Le altre non prendono neppure parte alla battaglia, e vengono poi attaccate da due lati. Viene allora l'ordine di ritirarsi a Cadice, ma ben pochi vi riescono: solo undici navi raggiungono il porto. Le altre sono catturate o affondate. Napoleone sul mare è finito: comincia il lungo blocco navale del continente, che, tra l'altro, caratterizzerà la storia della nostra Liguria fino al 1814.

Com'è noto, infatti, mentre la Liguria era incorporata nell'impero francese, fu affidata ai nostri mezzi veloci la funzione di rompere il



Sezione trasversale di vascello a tre ponti

severo blocco inglese, come anche ai mezzi della marina napoletana, allora sotto il regno di Murat.

Al Museo Navale di Pegli si possono ammirare decine e decine di acquarelli che mostrano i nostri pinchi, sciabecchi, tartane, golette (col tricolore francese) che prendono caccia da una corvetta, fregata, vascello inglesi. Furono gare epiche, dove spesso la perizia dei nostri equipaggi e la bontà degli scafi affusolati consentivano di violare la stretta guardia, e portare sul continente preziose merci.

Poi venne l'epoca dei brigantini, brigantini a palo, golette, ed infine i famosi « *clippers* », i levrieri del mare. Se ne costruivano

lungo tutto l'arco della riviera, alla Foce, a Sampierdarena, a Sestri, a Voltri.

I « *clippers* » erano grandi navi coperte di vele, a tre, quattro e persino cinque alberi, ed avevano scafi molto stretti e alti, quindi velocissimi. Li introdussero gli americani, per il commercio del tè, e in seguito furono usati per altre spezie e per i passeggeri. Famose erano le gare che si stabilivano sulle rotte del tè (Cina - Inghilterra) e su quelle della lana (Australia - Inghilterra), e si raggiungevano persino velocità di 17-18 miglia all'ora. Famosa fu una corsa del 1867, tra sei « *clippers* » (White Adder, Ziba, Taitsing, Black Prin-

ce, Yangtze e Chinaman) che arrivarono lo stesso giorno a Londra dopo aver compiuto la traversata da Fuciau (via Capo di Buona Speranza) rispettivamente in 123, 121, 120, 119, 117 e 115 giorni.

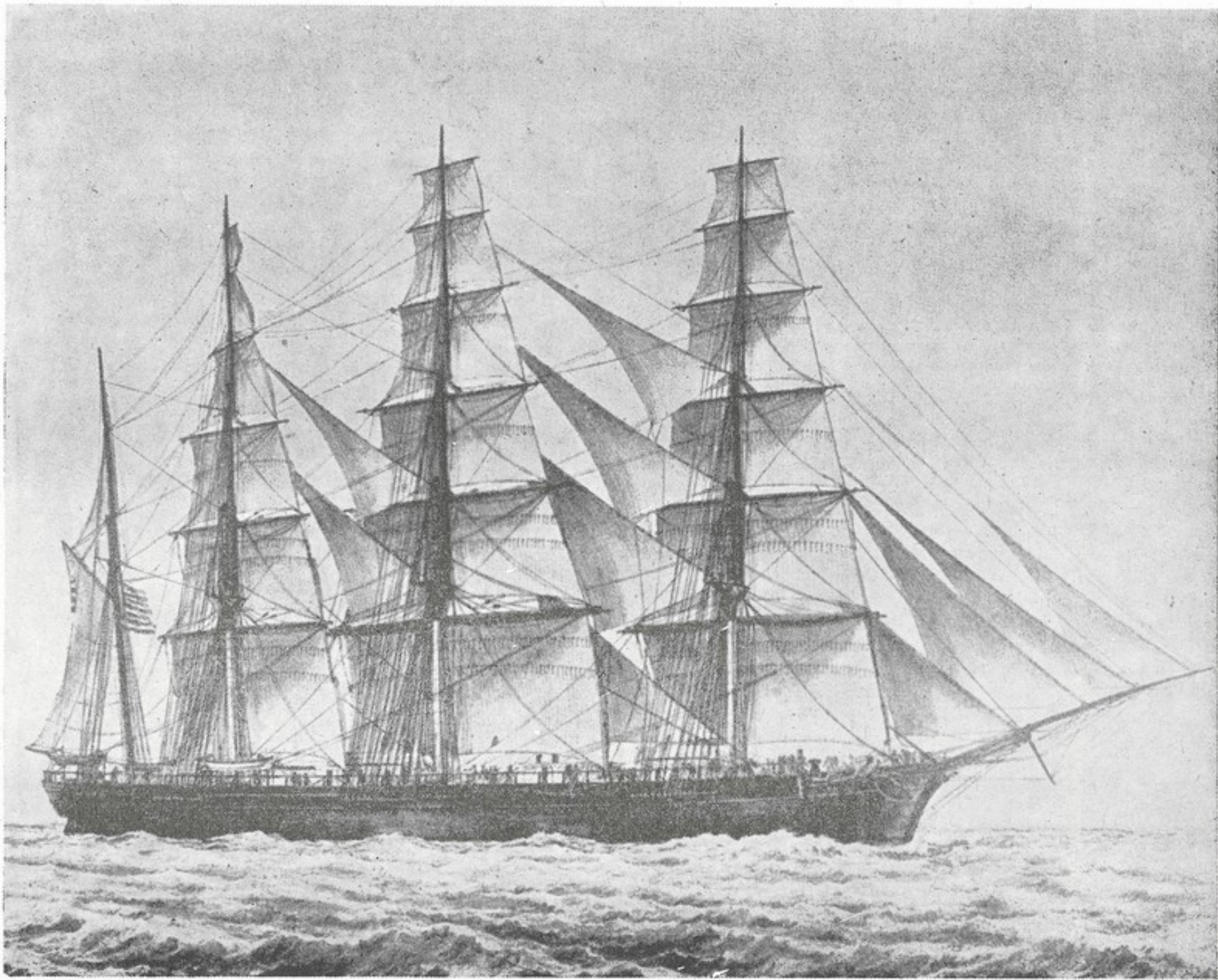
Poi arrivò la macchina, e la vela fu condannata a morte lenta ma sicura.

Dapprima gli scafi restarono in legno, poi furono composti in legno e ferro e quindi tutti in ferro. Così come dapprima, specie sulle navi da guerra, coesistettero vele e ciminiera.

Poi restò solo il ferro delle macchine e degli scafi. Cominciò l'era della marina moderna.

Lucio Bozzano

L'agile, elegantissima sagoma del clipper, il più veloce tra i velieri



(continuazione da pag. 11)

feriti. Tra gli scomparsi erano il comandante, cap. Giacomo Bertolotto di Camogli, e i famosi palombari viareggini Alberto Gianni, Aristide Franceschi, Alberto Bargellini.

Il colpo, morale e materiale, subito dalla « SO.RI.MA. » era tremendo, ma non riuscì ad abbatterne il ferreo volere. Fu acquistata subito un'altra nave, già adibita alla pesca oceanica, e sulla sua prora fu scritto ancora il nome indomito di « Artiglio »: la sfida al destino era lanciata.

Il nuovo « Artiglio » aveva le seguenti principali caratteristiche: lunghezza m. 50,70, larghezza m. 7,64, altezza metri 4,19, stazza lorda tonn. 385. Il suo scafo non era bello, ma teneva stupendamente il mare.

Vi fu imbarcato un equipaggio sceltissimo, agli ordini del cap. Giovanni Battista Carli e di cui facevano parte, fra gli altri, il capo macchinista Cesare Albavera e tre intrepidi palombari viareggini: Mario Raffaelli, Giovanni Lenzi, Raffaello Mancini.

Il 29 maggio 1931 l'« Artiglio » cominciò ad operare sul relitto dell'« Egypt ». Si trattava di demolire quattro ponti d'acciaio per giungere alla cella blindata e scoperciarla. Per far ciò occorreva portarsi sul fondo della nave aprendo il passaggio dall'alto, per far scendere i palombari, le torrette di osservazione, gli esplosivi, le benne. Nuove attrezzature furono studiate e realizzate allo scopo. Cinquemila chilogrammi di tritolo fecero per settimane ribollire le acque e squarciarono l'« Egypt ».

La fatica fu inaudita, poiché il lavoro non si poteva svolgere come immaginavano i disegnatori delle copertine a colori dei settimanali illustrati: palombari che camminavano in fondo al mare, che entravano e uscivano dagli squarci dell'« Egypt », che afferravano lingotti e sterline, che spingevano le benne con le mani per sistemarle sui carichi. I fatti erano ben diversi. Raramente i palombari, rinchiusi in pesantissimi scafandri metallici, potevano agire direttamente. Quasi sempre gli uomini scendevano rinchiusi in speciali torrette di osservazione e di lì ordinavano per telefono alla nave i movimenti delle benne e di uno speciale recuperatore, di cui non possiamo svelare i principi, ma che diede risultati eccezionali.

I palombari vedevano ma non potevano agire; sull'« Ar-

tiglio » potevano agire ma non vedevano. In questo modo si lavorava.

Migliaia di volte le benne mancarono il punto giusto, migliaia di volte i palombari dovettero ordinare spostamenti anche minimi. Spesso rimasero incagliati anche loro tra i rottami, qualche volta disperarono di poter tornare in superficie. Ma non si stancarono mai e vinsero.

Il 22 giugno 1931 giungevano in coperta, tra fango e rottami, le prime due sterline d'oro. Ma doveva passare ancora un anno esatto, un anno in cui spesso le operazioni furono interrotte per il maltempo, perché si cominciasse a vedere qualcosa di sostanzioso.

Finalmente, il 22 giugno 1932, ecco i primi lingotti d'oro, e da quel momento la campagna di ricupero comincia a marciare a ritmo più spedito per terminare, spesso avversata dalle tempeste, nel 1934. Alla fine l'inventario del tesoro recuperato dava le seguenti cifre: 83.300 sterline di oro, 865 barre d'oro puro, 54 quintali d'argento, per un valore di oltre 3 miliardi di lire di oggi.

Conclusa questa favolosa avventura che fu seguita, come dicemmo, da tutto il mondo con ansia e ammirazione (il « Times » tenne a bordo per quattro anni il suo inviato speciale David Scott, che scrisse due libri andati a ruba in Inghilterra e in America), l'« Artiglio » intraprese altre numerose campagne di ricupero, isolato o in collaborazione con le altre unità della « SO. RI.MA. », che per anni ebbero le loro basi a Saint Nazaire, Brest, Morlaix in Francia, a Freetown nella Sierra Leone, East London nel Sud Africa. I suoi palombari compirono altre migliaia di immersioni, le sue benne affondarono altre migliaia di volte nei fondi melmosi e tra lamiere contorte.

Ora l'« Artiglio » non esiste più, come alcuni tra i suoi palombari. L'acciaio di cui era fatta questa nave e la carne di cui erano fatti i suoi marinai non hanno potuto resistere all'insidia del tempo.

Ma il tempo non potrà distruggere, è certo, la memoria di tante prodezze, che resteranno scritte per sempre nell'albo degli eroismi del mare, quell'albo che siamo andati a consultare, appunto, alla « SO. RI.MA. » e che ci è stato mostrato gentilmente dai dirigenti della Società.

Venti miliardi in sei anni per assistere alle partite di calcio

Lotto, Totocalcio e Totip: oltre 80 miliardi in un anno

La ripresa del campionato di calcio ha coinciso con la diffusione di una pubblicazione ufficiale della Lega dalla quale si desumono dati illustranti l'interesse suscitato dal foot-ball nel nostro Paese. Un interesse che non è esagerato definire enorme.

Nelle ultime sei stagioni, quelle prese in esame dallo studio, gli spettatori delle gare di serie A sono stati 31 milioni e mezzo. La popolazione di tutta Italia è di 48 milioni 666 mila abitanti, cosicché se si tiene anche conto dell'affluenza di pubblico ai campionati di serie B e C, affluenza certamente superiore ai 10 milioni di unità, risulta che in sei anni i campi di calcio hanno richiamato una folla di sportivi non di molto inferiore all'intera popolazione italiana. E si noti che vengono esclusi da questo computo gli incontri internazionali e l'infinità di partite di IV serie e delle altre categorie inferiori.

Restando ai tornei della massima divisione ed al periodo sessennale dalla stagione 1952-53 al 1957-58 emerge che gli incassi complessivi (abbonamenti compresi) sono stati di venti miliardi di lire (per la precisione 19 miliardi, 724 milioni, 479.606 lire).

Su queste cifre si è anche discusso in occasione della recente conferenza internazionale delle Leghe professionali, svoltasi a Milano nonostante l'atteggiamento sospettoso di alcuni burocrati federali. La materia degli incassi di solito è tenuta riservata per motivi facilmente comprensibili. Ha quindi una maggior importanza la pubblicazione che attinge direttamente alle fonti ufficiali.

Per quanto riguarda la graduatoria dei punti conquistati nei sei tornei dalle undici maggiori squadre che sono sempre state in serie A, essa è la seguente: Milan punti 256; Fiorentina p. 254; Juventus p. 249; Internazionale p. 240; Bologna e Napoli p. 221; Roma p. 215; Lazio p. 200; Sampdoria e Torino p. 199; Genoa p. 152.

Gli spettatori paganti, abbonati compresi, sono stati questi:

Roma	3.396.277
Inter	2.747.540
Milan	2.525.338
Lazio	2.511.409
Fiorentina	2.362.341
Napoli	2.244.454
Juventus	1.888.038
Bologna	1.793.603
Genoa	1.730.355
Sampdoria	1.730.098
Torino	1.533.275

In base agli incassi realizzati, la graduatoria vede ancora al primo posto la

Roma	L. 2.097.679.642
seguita da	
Napoli	» 1.894.158.987
Inter	» 1.817.873.626
Fiorentina	» 1.751.276.949
Lazio	» 1.589.316.705
Milan	» 1.551.520.961
Bologna	» 1.138.509.826

La Juventus in sei anni ha incassato poco più di un miliardo e precisamente

Juventus	L. 1.018.201.422
Al di sotto del miliardo stanno	
Genoa	L. 920.187.547
Sampdoria	» 912.680.951
Torino	» 893.309.568

Bisogna tener conto del fatto che le cifre riferentisi al Genoa non includono i dati del campio-

nato 1952-53, disputato dalla squadra ligure in serie B (l'aggiunta farebbe guadagnare ai rossoblu parecchie posizioni).

Venti miliardi d'incasso non devono ingannare sulle ricchezze delle società perché le spese sono superiori. Essi indicano semplicemente che le folle sportive d'Italia, nonostante l'alto prezzo (cui poi, quasi ogni domenica, si aggiungono ulteriori balzelli) sono soddisfatte dello spettacolo loro offerto e disposte a sostenere gravi oneri pur di assistervi. Le ingenti incidenze delle tasse erariali, le percentuali dovute agli enti proprietari degli stadi, le tasse di associazione iscrizione e gara, le spese generali, il carico delle trasferte e il resto falcidiano notevolmente gli incassi lordi, riducendo il netto ad assai modeste proporzioni.

Dati interessanti si hanno pure sui « portoghesi », ossia sugli spettatori abusivi, che senz'alcun diritto riescono ad assistere gratuitamente alle partite. La valutazione: si aggira sul milione annuo, con un danno di mezzo miliardo netto alle società.

Oltre che per gli spettacoli of-

ferti dalle partite di calcio, gli italiani spendono considerevoli somme per giocare al lotto, al totocalcio, al totip e, ultimamente, all'Enalotto. Questi giuochi pronostici, infatti, annoverano una numerosa schiera di fedeli appassionati, appartenenti a tutte le classi sociali e a tutte le età.

Nel 1957 le somme giocate al lotto hanno registrato una cifra superiore ai 39 miliardi. Rispetto al precedente anno si è avuto un aumento di oltre 4 miliardi, pari al 12%. Tra il 1952 e il 1957 le somme giocate sono aumentate del 41% essendo passate da 28 miliardi circa a oltre 39 miliardi.

Al totocalcio le somme giocate nel 1957 hanno superato la cifra di 38 miliardi. Rispetto al precedente anno si è avuto un aumento di 4 miliardi, pari all'8,6%. Tra il 1952 e il 1957 le somme giocate al Totocalcio hanno avuto un aumento del 19,3%, essendo passate da 32 miliardi a 38 miliardi.

Circa 4 miliardi sono le somme giocate nel 1957 al Totip, 200 milioni in più dell'anno precedente. Tra il 1952 e il 1957 le somme giocate sono raddoppiate.

PERISCOPIO

Come atterrare sulla Luna

Il prof. Georghi Pokrovski, un esperto di astrofisica sovietico, ha illustrato un progetto di « allunaggio » (atterraggio sulla Luna) di una futura nave spaziale, progetto basato sull'ipotesi della creazione di una atmosfera artificiale sulla superficie lunare.

In un articolo pubblicato su una rivista moscovita, citato dalla « Tass », il prof. Pokrovski constata infatti che le maggiori difficoltà per un eventuale « allunaggio » derivano principalmente dall'assenza di atmosfera attorno alla Luna. Per creare un'atmosfera artificiale e permettere in tal modo l'« allunaggio » progressivo di una nave cosmica, lo scienziato propone l'adozione del seguente dispositivo:

« Avvicinandosi alla Luna la nave spaziale potrà sparare un proiettile di dimensioni ridotte. Quest'ultimo supererà la nave e toccherà, alla velocità di un meteorite, la superficie della Luna, ricoperta da una spessa coltre di granelli di polvere friabile. Un'enorme quantità di questa polvere verrà allora proiettata verso l'alto.

« D'altra parte — prosegue il professor Pokrovski — toccando la superficie della Luna il proiettile vi provocherà un aumento della temperatura, sotto l'effetto del quale una parte della polvere evaporerà e si trasformerà in una nube di gas più o meno consistente. La nave spaziale avvicinandosi alla superficie della Luna e toccando il satellite della Terra quasi tangenzialmente spingerà, per un periodo di tempo abbastanza lungo, la nube di gas verso l'astro ».

Lo scienziato sovietico così prosegue: « Per attivare il fre-

naggio della nave spaziale si potrà, mediante un dispositivo automatico, far uscire dalla sua parte inferiore un attrezzo ricurvo a forma di pala che raccoglierà la polvere e il gas e cambiando la direzione del loro movimento, li proietterà in avanti sotto forma di corrente potente che supererà la velocità della nave.

« Questa corrente, colpendo la superficie della Luna solleverà di fronte alla nave delle nuove masse di gas e creerà le condizioni della « atmosfera » necessaria per far scivolare la nave sulla coltre della polvere lunare ».

Difesa contro i missili

E' possibile la difesa contro i missili balistici intercontinentali? Sembra di sì: e, secondo il giornale inglese « Daily Telegraph », questo è stato il problema che il ministro inglese della Difesa, Sandys, ha discusso recentemente a Washington con gli esperti militari americani. Si trattava di mettere a punto un piano congiunto anglo-americano.

Il piano si baserebbe su un sistema di rilevazione dei missili quando questi vengono lanciati dalle loro rampe. Per la individuazione verrebbero impiegati apparati elettronici del tipo di quelli usati al radiotelescopio di Jodrell Bank per seguire le rivoluzioni dei satelliti sovietici e americani.

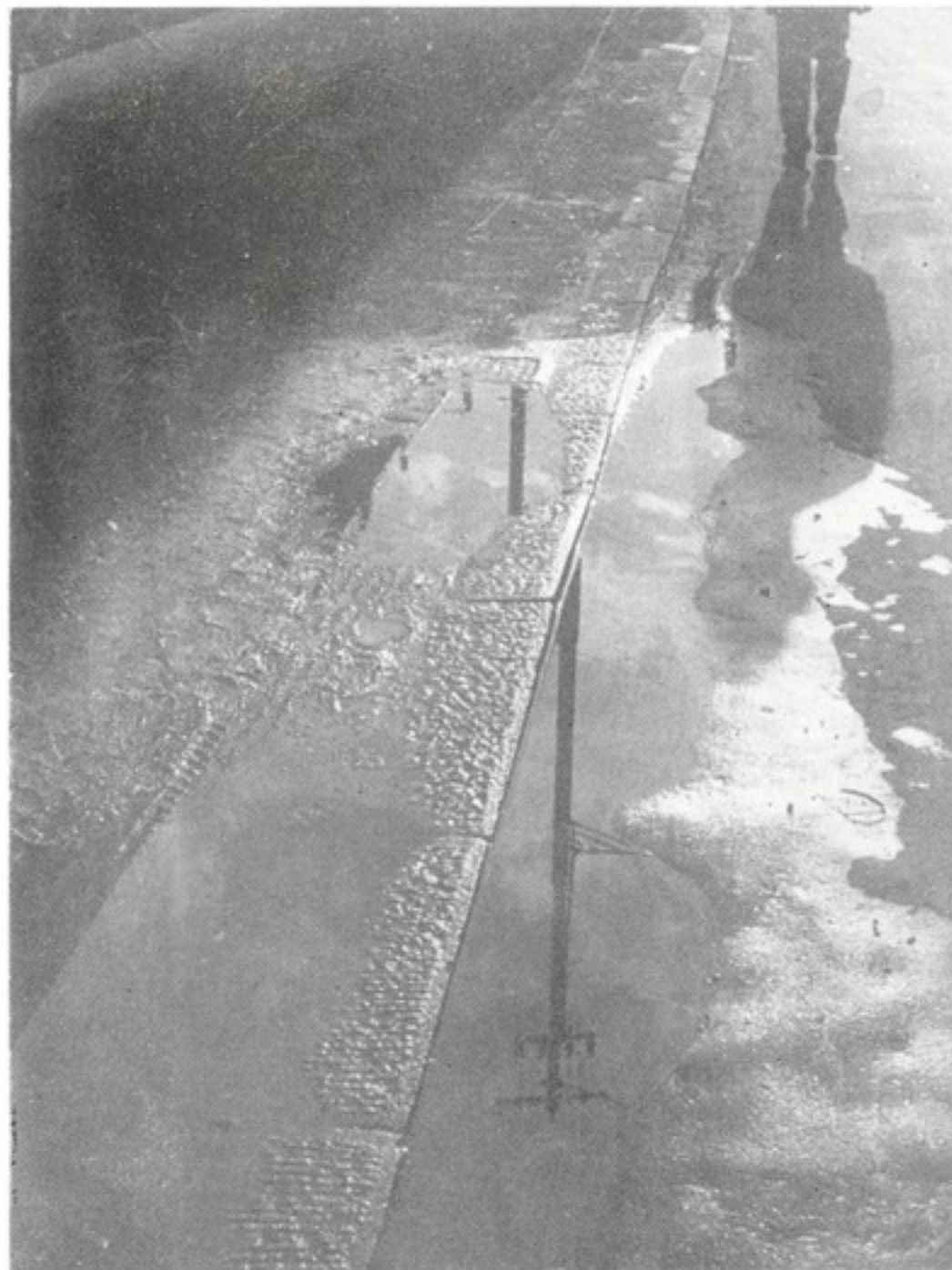
A differenza degli aerei, i missili hanno una traiettoria fissa facilmente determinabile. Una volta individuati, non dovrebbe essere impossibile provocarne la distruzione in aria.



L'equipaggio che ripescò il tesoro dell'« Egypt »



Risultati del concorso fotografico



1° premio: «Piazzale della camionale» di Luigi Lavagnino (Mec)



2° premio: «Gaverna» di Flavio Ferrando (Dig)



3° premio: «Ninfea» di Folco Cungi (Dig)

Con la pubblicazione delle tre fotografie apparse nel n. 20 del 1.º dicembre scorso, il concorso fotografico cominciato il 15 aprile 1955 è terminato.

Che il concorso dovesse durare tutto questo tempo non era, veramente, nelle nostre intenzioni, e tuttavia un po' di colpa l'abbiamo anche noi.

Nei primi giorni dopo il bando del concorso giunsero in Redazione esattamente 475 fotografie inviate da 118 persone e altre ne giunsero dopo. L'interessamento dei lettori alla nostra iniziativa era quindi superiore ad ogni previsione e decidemmo allora di premiare il più gran numero possibile di concorrenti, almeno con la pubblicazione di una fotografia per ciascuno, salvo qualche caso. Fu questo il nostro primitivo peccato, che originò la lunga durata del concorso: un peccato di buon cuore.

Dal 15 aprile 1955 al 1.º dicembre 1958 sono state pubblicate 106 fotografie, che una apposita commissione, formata dal dr. Arrigo Ortolani e dai sigg. Dante Jannone, Emidio Loscalzo, Enrico Studlick e Mario Gambino ha giudicato il 15 dicembre scorso prendendo in esame, naturalmente, gli originali.

Ecco la classifica per l'assegnazione dei premi:

1) Luigi Lavagnino (Mec): «Piazzale della camionale»; 2) Flavio Ferrando (Dig): «Gaverna»; 3) geom. Folco Cungi (Dig): «Ninfea»; 4) ing. Enrico Guerrieri (Dig): «Neve»; 5) Emanuele Villanello (Mec): «Vele in controluce»; 6) Giuseppe Averame (Mug): «Chiare, fresche e dolci acque»; 7) Maria Bertolone (Mec): «Valle Lomellina»; 8) Armido Barli (Mug): «Finestra fiorita»; 9) ing. Alessandro Parenti (Liv): «Larderello»; 10) Amedeo Caneva (Can): «Il Cervino riflesso nel Lago bleu».

Sono state inoltre segnalate le seguenti fotografie a pari merito:

Giovanni Filippini (Cmi): «Alba al rifugio alpino»; Orlando Vendrame (Can): «Ormezzano»; dr. Vincenzo Colajacomo (Cmi): «Tramonto»; Alberto Mor (Mng): «Mosè»; Eraldo Tacchino (Cmi): «L'aghetto di Villa Doria»; Marco Diociaiuti (Can): «Cascata montana»; ing. Leo Parodi (Mec): «In faccia al Cervino»; Giuseppe Chiarotti (Can): «Solitudine»; Stelio Zoppini (Can): «Tropical»; Pietro Pereda (Can): «Portico del '400 nella chiesa di San Francesco d'Assisi»; Bruno Roncallo (Can): «Ruscetto tipico»; Luciano Pini (Liv): «Barche alla fonda al moletto dell'Ardenza»; Cesare Casella (Liv): «Vette apuane: monte Tambura»; Gino Reggiani (Mec): «Lago di Alleghe»; Gino Gestro (Mec): «Venezia minore»; rag. Mirko Laviosa (Dig): «Confine francese visto dal Nivolet»; Lionella Tixi (Can): «S. Moritz»; Carlo Raimondo (Dig): «Prime gemme».

Ed ecco l'elenco dei premi assegnati ai dieci classificati: 1) una penna «Aurora» d'oro; 2) una penna «Aurora» d'oro; 3) una penna «Aurora» di metallo; 4) un «necessaire» da viaggio; 5) un portafogli di pelle di foca; 6) un portafogli di pelle di vitello; 7), 8), 9) e 10) una copia ciascuno del libro «Magia ligure».

CINESELEZIONE

«La ragazza Rosemarie»

Questo film della Germania occidentale sollevò alla Mostra di Venezia un certo scalpore, ed un acuto interesse negli ambienti cinematografici e giornalisti.

Il film pare tragga lo spunto da un fatto di cronaca nera, accaduto pochi anni fa in Germania.

Ma attraverso il fatto di cronaca il film fotografa una realtà pericolosa ed inquietante, e giunge quindi ad una critica di costume. Ci sono precedenti importanti, nel cinema tedesco, e basterebbe citare per tutti il famoso «M» di Fritz Lang.

«La ragazza Rosemarie», diretto impeccabilmente dal regista Rolf Thiele, riecheggia in molti punti la lezione espressionista e raggiunge in certi altri il ritmo della ballata, tutte cose

care al film tedesco del primo dopoguerra.

Ma modernamente aggressivi sono il taglio, il ritmo narrativo e la recitazione da parte di tutti gli attori: Nadja Tiller, Peter Van Eyck, Carl Raddatz, Mario Adorf, Gert Froebe.

La trama? Una bella ragazza trova la strada del benessere concedendo le proprie grazie a grossi pescicani dell'industria e della finanza. Il lusso non le basta: vuole guadagnare di più, e indaga sulla vita di questi suoi «ospiti» per ricattarli. Qualcuni se ne accorge e la fa uccidere.

La morale? Il guasto che opera sull'animo umano lo eccessivo amore per il denaro, per il benessere, per la «posizione».

Molto accurato (una volta tanto!) il doppiaggio.

Il film ha preso il Premio Pasinetti.

IL PORTOGHESE

BORSE DI STUDIO «ERNESTO FASSIO»

«Il Cav. del Lavoro dr. ing. Ernesto Fassio, in relazione alla costruzione di navi che la Società Ansaldo ha in corso per le sue Società riunite di navigazione «Villain & Fassio e Compagnia Internazionale di Genova», nel desiderio di dare ai dipendenti dei nostri Stabilimenti sociali un tangibile riconoscimento per l'opera en'essi svolgono, ha stabilito di erogare la somma di Lit. 3.000.000 in occasione del varo di ogni nave costruita, ciò sia per le sei navi già varate che per le nove che lo saranno in futuro, per un totale quindi di Lit. 45.000.000.

Per desiderio dello stesso armatore Fassio, la somma complessiva come sopra indicata, dovrà essere elargita nel periodo di alcuni anni, ma all'esaurimento della somma stessa, sotto forma di Borse di studio a favore dei figli dei dipendenti della Società Ansaldo che conseguano la promozione in ogni scuola (escluse le elementari) di qualsiasi ordine e grado, purché governativa o comunque legalmente riconosciuta.

Le «Borse di Studio E. Fassio», per espresso desiderio del donatore, tengono conto non solo dei meriti scolastici dello studente, ma anche della situazione economico-familiare del dipendente.

Norme generali

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

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

Pagamento delle borse. Il pagamento delle borse verrà effettuato nel mese di aprile o maggio 1959 per dar modo anche ai candidati che frequentino l'Università di fruire della sessione suppletiva di esami di febbraio.

Presentazione delle domande. Le domande redatte sugli appositi moduli a disposizione degli interessati presso le Assistenti Sociali di stabilimento, dovranno essere inviate entro il 31 gennaio 1959 all'Ansaldo

- Direzione Generale - Ufficio ASA - Genova - corredate dai seguenti documenti in carta libera:

1) stato di famiglia, munito del visto degli Uffici imposte dirette competenti;

2) certificato di promozione ottenuta alla fine dell'anno scolastico 1957-1958, dal quale risultino le votazioni ottenute nello scrutinio finale o nell'esame della sessione estiva. Detto certificato deve altresì attestare che lo studente non è ripetente o fuori corso se universitario;

3) certificato di frequenza della scuola cui è iscritto il concorrente nell'anno scolastico 1958-59.

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

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

Norme particolari

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

Studenti universitari: n. 6 borse da Lit. 150.000 cad.

Studenti scuole medie superiori: n. 16 borse da Lit. 75.000 cad.

Studenti scuole medie inferiori: n. 18 borse da Lit. 50.000 cad.

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

3) Le borse suddette sono messe a concorso alle seguenti condizioni:

Studenti universitari. Devono avere superato entro le sessioni di esami dell'anno 1958, e in ogni caso non oltre il 15 marzo 1959, tutti gli esami previsti dai rispettivi ordinamenti. Inoltre non devono essere «fuori corso».

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

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



La festa della Befana

Puntuale come sempre, la Befana dei piccoli ansaldini è venuta tra noi per la quinta volta, per offrire a seimila bambini dolci e giocattoli e intrattenerli con una simpatica manifestazione.

S'è ripetuta, in sostanza, la festiciola degli anni scorsi, salvo qualche variante suggerita dall'esperienza.

Come ogni anno, ciascun bambino di età superiore agli otto anni, ha ricevuto per tempo, tramite il genitore che lavora all'Ansaldo, un biglietto di invito per la festa. Mentre i segretari particolari della Befana preparavano le migliaia

di biglietti, altri collaboratori della benefica vecchietta, trasferiti in un ampio locale dello stabilimento CMI, confezionavano le scatole e i sacchetti e costruivano i trenini di cartone e i robot con gli occhi lampeggianti che hanno costituito la sorpresa di quest'anno, sorpresa particolarmente gradita e calorosamente apprezzata specialmente dai proprietari dei locali dove si è svolta la festa, e vedremo il perchè.

Alla mezzanotte del 5 gennaio la Befana, organizzatissima come si conviene in questi tempi, impartiva decisa-

mente l'ordine di cominciare le operazioni preparatorie. Il piccolo esercito dei suoi dipendenti, in parte motorizzato, si metteva subito in movimento e per tutta la notte si dava da fare per prepararle un'accoglienza degna di rispetto. Alle 8 del sei gennaio, e anche prima, ogni cosa era pronta al suo posto: i robot con gli occhi lampeggianti e la pancia piena di trombette, i trenini guidati da conigli di plastica, i manifesti con il disegno colorato della Befana, i festoni bianco-azzurri, i pacchi di giocattoli e di caramelle, i doni speciali per i genitori.

Alle 8,45, l'ora stabilita per l'inizio della festa, i quattro teatri di Genova (per la Spezia e Livorno daremo un cenno a parte), erano già quasi al completo. Si calcola che circa il 98 per cento dei bambini (una piccola parte dei quali, abitanti nelle zone più lontane, hanno potuto usufruire di un servizio autotramviario da noi predisposto) siano stati accompagnati alla loro festa più cara e più attesa.

Anche quest'anno i teatri erano gli stessi degli anni precedenti: il «Massimo» e lo «Splendor» di Sampierdarena, l'«Eden» di Cornigliano, il

«Verdi» di Sestri. In ognuno di essi i presentatori dello spettacolo hanno rivolto un breve cenno di saluto e di augurio agli intervenuti, sono state proiettate divertenti pellicole, sono stati sorteggiati i premi speciali per i genitori, sono stati distribuiti i pacchi dono e, ovviamente all'ultimo momento, le trombette per i bambini, contenute nelle ampie pance dei robot. Al «Verdi», inoltre, qualche bambino si è presentato sul palco per cantare o per combinare qualche giuochetto; allo «Splendor» e all'«Eden» hanno rappresentato la Direzione, per





tutto lo spettacolo, il dirigente amministrativo del CMI dott. Berta e il dirigente del personale del Cantiere di Sestri dott. Schiavo Lena.

Poichè il presidente dell'Ansaldo aveva, come sempre, espresso il desiderio di portare il saluto della nostra Società e il suo personale ai bambini e ai loro accompagnatori, il programma è stato diversamente articolato in ogni teatro, in modo che la visita dell'avv. Federico De Barbieri, del direttore generale ing. Lombardi, dei direttori centrali ingg. Zirilli e Casaccia e del dirigente dott. Enrico, potesse verificarsi prima o dopo la proiezione delle pellicole. Infatti tutto si è svolto secondo l'orario prestabilito, senza un minuto di contrattempo. Il Prefetto di Genova, non potendo intervenire come era suo desiderio, era rappresentato dal vice prefetto dott. Gialanella.

La conclusione della manifestazione (leggi ritiro dei pacchi-dono) ognuno se la può facilmente immaginare, dato che essa rappresentava il nocciolo della questione, alla quale non erano interessati dei compiti signori in abito da cerimonia, bensì dei vispi e impazienti frugoletti. Si è trattato, come è inevitabile, e d'altra parte anche pittoresco, di un arrembaggio, la cui tecnica non aveva nulla da invidiare a quella dei pirati di Mompracem. L'unica differenza era questa: non c'erano nè arpioni, nè scimitarre, nè archibugi, nè forzuti eroi della filibusta, con gli anelli alle orecchie, la gamba di legno e un occhio tappato.

In fin dei conti tutto si è svolto nel migliore dei modi, e ogni bambino ha avuto subito il suo dono e i più piccoli anche una trombetta. Si è formata così una banda improvvi-

sata, per la delizia delle nostre orecchie, anelanti alla carezza di sublimi armonie. Ma meglio cento volte avere le orecchie straziate dagli strilli delle trombette che vedere dei piccoli Tarzan (e qualche volta anche dei grandi) volare sulle teste della gente per la conquista, a costo di demolire il teatro, di un palloncino colorato. E di questo, come è facile immaginare, i proprietari dei locali ci hanno ringraziato, sinceramente commossi.

A La Spezia la manifestazione si è svolta al teatro «Astra» con l'intervento di autorità e personalità cittadine e del direttore del Cantiere di Muggiano ing. Palenzona, accompagnato dai v. direttori ingg. Grillo e Gradoli e dal dr. Migone. E' stato proiettato un comichissimo film e il nostro Aldo Galli ha recato il saluto de «L'ansaldino» ad un migliaio di bambini accompagnati dai genitori. E' intervenuto pure il vescovo mons. Stella, che ha rivolto ai presenti un breve discorso augurale.

E' seguita la premiazione del primo e del terzo classificato al nostro concorso letterario. Aldo Forma e Franco Guadagnini. Successivamente si è svolto un applaudito concerto di chitarre elettriche eseguito dai bravissimi fratelli Paolo e Vincenzo Campisi. La festa si è conclusa con la distribuzione dei pacchi dono ed il sorteggio dei premi speciali per i genitori.

A Livorno invece la festosa cerimonia, già preparata, è stata sospesa in segno di lutto per la morte dei due operai Sergio Lubrano e Ilo Vivaldi, deceduti in seguito ad infortunio sul lavoro qualche giorno prima. I bambini sono stati invitati solo a ritirare i pacchi nell'atrio del cinema «Odeon».

D. J.





DOPOLAVORO

SEZIONE FOTOGRAFIA E CINEMA A PASSO RIDOTTO

LA PREMIAZIONE DEI FILMS presentati dai soci al primo festival



Il Presidente della giuria, dott. Sacco, mentre parla agli autori dei films durante la cerimonia della premiazione

Nel salone della sede di Sampierdarena si è concluso nei giorni 29 e 30 dicembre il « 1.º Festival del cinema a passo ridotto », organizzato dalla « Sezione fotografia e cinema a passo ridotto ».

La manifestazione, perfettamente organizzata dai sigg. Frioli, Zoppini e Grosso, ha ottenuto un buon successo sia dal lato tecnico che per concorso di pubblico. Sono stati visionati cinque films per la sezione « Tema libero » e dieci documentari.

La graduatoria, effettuata da una apposita giuria, risulta la seguente:

Tema libero. 1) « La fiducia » di Glauco Poggi del Cantiere di Sestri; 2) « Aria di leggenda sulle Dolomiti » di Sergio Rinaldi del Meccanico; 3) « Ore laboriose » di Luigi Rivolta del Cantiere di Sestri; 4) « Una partita a bocce » di Domenico Peruzzi del Meccanico; 5) « Gite in collina » di Germano Guizzardi del Cantiere di Sestri.

Documentari. 1) « La coltivazione dei garofani » di Adolfo Ottonello del Meccanico; 2) « Carnevale di Viareggio » di Giuseppe Grosso del Cantiere di Sestri; 3) « Sei di neve e sei d'acqua » di Ezio Moretti del Cantiere di Sestri; 4) « Il circo » di Stelio Zoppini del Cantiere di Sestri; 5) « E' nata una nave » di Carlo Perazzi del Cantiere di Sestri; 6) « Da Londra all'Italia » di Leo Parodi del Meccanico; 7) « Le mie vacanze ad Andalo » di Carlo Sturolo; 8) « Roma monumentale » di Giuseppe Rossi del Cantiere di Sestri; 9) « Le vacanze di Cinzia » di Mario Ghezzi del Cantiere di Sestri; 10) « Vacanze estive ad Andalo » di Andrea Gambino del Cantiere di Sestri.

La premiazione è stata effettuata dal dott. Chelini, Presidente del Dopolavoro Ansaldo, e dai componenti la giuria: dott. Sacco (presidente), ing. Pruzzo e sig. Riberti (membri).

SEZIONE TURISMO

Il programma delle gite

Ecco il programma di massime delle gite che saranno effettuate nel 1959:

Febbraio: Nizza (Carnevale); **marzo:** S. Remo (Corsa ciclistica Milano - S. Remo); **aprile:** Mila-

no (Fiera Campionaria); **maggio - giugno:** Parigi; **giugno:** Siena - S. Gimignano; **settembre:** Bologna; **ottobre:** Lago di Como; **novembre:** da destinarsi (in occasione di manifestazioni culturali o sportive).

SEZIONE BOCCHE

Cartellino federale 1959

Si porta a conoscenza dei soci che le iscrizioni per il cartellino federale 1959 sono aperte presso la Segreteria della Sezione.

SEZIONE PALLAVOLO

L'inizio degli allenamenti per il campionato di Serie B

Sotto l'esperta guida dell'allenatore Gallo, gli atleti della « Sezione Pallavolo » hanno iniziato gli allenamenti in palestra, onde effettuare una adeguata preparazione in vista dell'inizio del campionato nazionale di serie B.

Biglietti a riduzione per il Teatro «Duse»

Presso la Segreteria del Dopolavoro sono in vendita biglietti a prezzo ridotto per gli spettacoli al Teatro « Duse ». Prezzi: poltrone L. 750; poltroncine L. 450.

Pubblicazioni in dono ai soci del «T. C. I.» per l'anno 1959

« La fauna ». Terzo volume della grande collana « Conosci l'Italia » iniziata dal T.C.I. nel 1957 e di cui sono già stati distribuiti « L'Italia Fisica » e « La Flora ». La collana illustrerà l'Italia in tutti i suoi aspetti essenziali: dalle caratteristiche della sua struttura fisica alla flora e alla fauna, dall'agricoltura all'industria e al traffico, dalla vita culturale all'arte, dal folclore all'artigianato.

Come « La Flora » illustra il mondo vegetale dell'Italia, il volume

« La fauna » offre una rassegna viva delle specie animali caratteristiche e della loro distribuzione nei vari ambienti naturali del nostro Paese. Esso può essere definito come il libro delle meraviglie del regno animale in Italia. L'opera, divulgativa nella forma, ma rigorosamente scientifica nella sostanza, è dovuta a sette scienziati, sotto la guida del prof. Alessandro Ghigi, maestro della scienza zoologica. Le illustrazioni a colori e fotografiche, in gran parte riprese per il T.C.I., costituiscono la più moderna documentazione fotografica che sia mai stata raccolta in Italia e all'estero.

Volume di grande formato (cm. 19,5 x 27), elegantemente e solidamente rilegato in cartone, di 368 pagine, di cui 272 di testo con 56 cartine a due colori, circa 300 disegni a penna e 96 pagine con centinaia di illustrazioni fuori testo sia in rotocalcografia, sia in quadricromia, e una tavola cartografica riguardante le specie caratteristiche della fauna italiana.

« Guida rapida » (Vol. II - Italia centrale). E' una guida d'Italia di nuovo modernissimo tipo, studiata appositamente per il turista di oggi che vuole vedere molte cose e bene e in poco tempo. Il 2.º volume è indubbiamente il più interessante dei tre che la compongono: vi sono descritte in una sintesi accuratissima Roma, Firenze, Siena, Perugia e la splendida collana delle città medie e piccole dell'Italia Centrale, che assommano i più preziosi tesori dell'arte italiana. La Guida, per l'eccezionale corredo cartografico, il testo succinto e chiarissimo, la precisione e ricchezza di dati e notizie, è uno strumento di straordinaria praticità, che a colpo d'occhio ambienta il turista, indicando gli percorsi, cose da vedere e ogni pratica notizia per le sue soste. La « Guida rapida - Italia centrale » è un volume assai elegante, rilegato in tutta tela formato 12,5 x 23, interamente stampato a 4 colori e conta 284 pagine con 2 cartine di insieme, 45 profili itinerari e 102 piante di città. Non potrebbe essere messo in vendita in libreria a meno di L. 2.000.

« Carta automobilistica d'Italia al 200.000 » (Nuova serie - Fogli 13 e 15). E' il terzo gruppo di fogli della notissima carta ripubblicata dal Touring in una « nuova serie » e che può dirsi una carta del tutto nuova, tanto profondamente essa è rimaneggiata e arricchita. I nuovi fogli offrono a colpo d'occhio non solo la più aggiornata e particolareggiata rappresentazione della rete stradale, ma anche gran copia di informazioni turistiche (stato delle strade, percorsi panoramici, centri d'interesse turistico). I fogli in distribuzione quest'anno rappresentano la Toscana a sud di Firenze, quasi tutta l'Umbria, parte delle Marche e il Lazio settentrionale e cioè gran parte del territorio descritto nel vol. II della Guida Rapida. Le due pubblicazioni s'integrano a vicenda per facilitare un viaggio nell'Italia Centrale. Il valore dei fogli è di almeno L. 500.

« Il Touring ». Bollettino bimestrale di informazioni ai Soci. E' l'organo dell'Associazione, di cui pubblica di Atti ufficiali, e che informa di tutte le attività e manifestazioni del Sodalizio, delle sue pubblicazioni e dei Servizi sociali. « Il Touring » appare in fascicoli bimestrali di almeno 32 pagine, riccamente illustrati, e in ciascun numero offre articoli su argomenti di interesse turistico, consigli per la villeggiatura, itinerari turistici per viaggi in Italia e all'estero, succosi notiziari degli avvenimenti turistici, rubriche di automobilismo, motociclismo, cicloturismo, turismo ferroviario, nautico, montagna, campeggio, fotografia, ecc. I 6 fascicoli hanno un valore non inferiore alle 300 lire. « Il Touring » è inviato gratuitamente a tutti i Soci.

Le pubblicazioni di cui sopra possono essere ritirate immediatamente presso i delegati di Stabilimento del Dopolavoro, facendosi soci del « Touring Club Italiano ».

L'importo dell'adesione è di lire 2.800 ed il pagamento può essere effettuato in quattro rate mensili, di cui la prima in contanti.

Alle stesse condizioni potranno essere ritirati i volumi « L'Italia Fisica » e « La Flora », al prezzo di L. 2.000 ciascuno.

ICCEA

CARTA CANCELLERIA
ARTICOLI PER UFFICIO TECNICO

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

Moderna organizzazione vendita rateale
a favore di impiegati e lavoratori

LA S.M.I.T. SOC. MANIFATTURE ITALIANE TESSILI

con Sede in **Genova**, comunica ai dipendenti dell' **Ansaldo** che ha aperto il nuovo ingresso ai propri magazzini in **Piazza Scuole Pie, 19a** dotandolo di vetrine per l'esposizione dei propri articoli di

Tessuti - Confezioni - Impermeabili - Calzature

e tutti gli articoli di abbigliamento maschile, femminile e per ragazzo.

I signori dipendenti dell' **Ansaldo** che presenteranno questo tagliando, beneficeranno del **10%** di sconto su acquisti per contanti e del **3%** su acquisti a rate Buoni ENAL.

Ansaldini!
DA GIACOBBE

troverete tutto a rate

IMPERMEABILI - ABITI
CAPPOTTI - GIACCHE
PANTALONI - STOFFE
TENDAGGI - MAGLIERIE
ASSORTIMENTI PER
UOMO-DONNA-BAMBINI

TUTTO PER LA CASA
CON LUNGHE DILAZIONI DI PAGAMENTO

CONFEZIONI OLIMPIA

P.za Bernardo Poch 14 r. (vicinanze Villa Rossi)
GENOVA - SESTRI

Fratelli

PAGANO

Tipografi Editori dal 1797

ANSALDINI
MOBILI

ARREDATE COMODAMENTE
E BENE LA VOSTRA CASA
con

MODERNI SOLIDI
GARANTITI

A RATE di Lire
rivolgendoVi alla Ditta

5 - 6.000 MENSILI

CARDONA & GINOCCHIO

GENOVA - VICO DEL FERRO 5-7 r.
(Da Via Garibaldi a Piazza del Ferro)
Telefoni: 201.518 - 204.723

FATEVI RICONOSCERE
VI FAVORIREMO

Pensioni di guerra

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

CAROLINA BONETTI ved. FERRARI. Le comunichiamo che la Sua pratica, che come noto trovavasi presso il Comitato di Liquidazione, non è stata ancora approvata, in quanto, data l'importanza della stessa, dovrà essere sottoposta al Presidente del Comitato competente. Ci auguriamo con la prossima edizione di poterLe dare definitive notizie.

GIACOMO CAUSA. Dietro Sua recente segnalazione abbiamo assunto notizie della Sua pratica presso il competente Servizio del Ministero. La pratica si è conclusa con il Decreto ministeriale n. 2763620 del 1°-10-1956, con il quale Le veniva concessa una indennità «una tantum» di 8,4 ctg. per la durata di un anno. A seguito del detto provvedimento la Ragioneria Centrale della Direzione Generale per le Pensioni di Guerra, in data 13-1-1958, ha emesso il mandato di pagamento inviandolo all'Ufficio Provinciale del Tesoro di Genova. Ora, per poter far riesaminare la pratica, qualora la Sua infermità sia aggravata, occorre fare domanda al Ministero del Tesoro - Direzione Generale Pensioni di Guerra - Servizio Dirette N. G. - chiedendo di essere sottoposto a visita medica per avvenuto aggravamento.

ANGELO CAVIGLIA. Facciamo seguito alla comunicazione precedente per informarla che il Ministero del Tesoro - Servizio Dirette N. G. - in data 25-11-1958 ha provveduto per le copie fotografiche di due documenti sanitari da inviare poi alla Capitaneria di Porto di Genova per l'aggiornamento del foglio matricolare. Il Ministero una volta in possesso del foglio matricolare aggiornato, potrà definire la Sua pratica ai fini della liquidazione degli arretrati.

FRANCESCO LO PRESTI. Facciamo seguito alla nostra precedente comunicazione per informarla che il Comitato di Liquidazione ha approvato il progetto concessivo. Successivamente il Ministero del Tesoro, con suo Decreto n. 21716424 del 27-11-1958, ha dato parere favorevole. Ora il Decreto è passato al Servizio Pagamenti della Direzione Generale per le Pensioni di Guerra, che dovrà provvedere alla variazione del ruolo, inoltrandolo all'Ufficio Provinciale del Tesoro di Genova. Seguiamo sempre la pratica e Le daremo ulteriori notizie sul prossimo numero del nostro periodico.

RIEPILOGO

Pubblichiamo qui di seguito un elenco dei nostri assistiti, segnando a fianco di ognuno l'esito della pratica. Preghiamo gli interessati di voler controllare la propria posizione e di volerci inviare eventuali osservazioni sugli appositi moduli in distribuzione presso i corrispondenti di stabilimento.

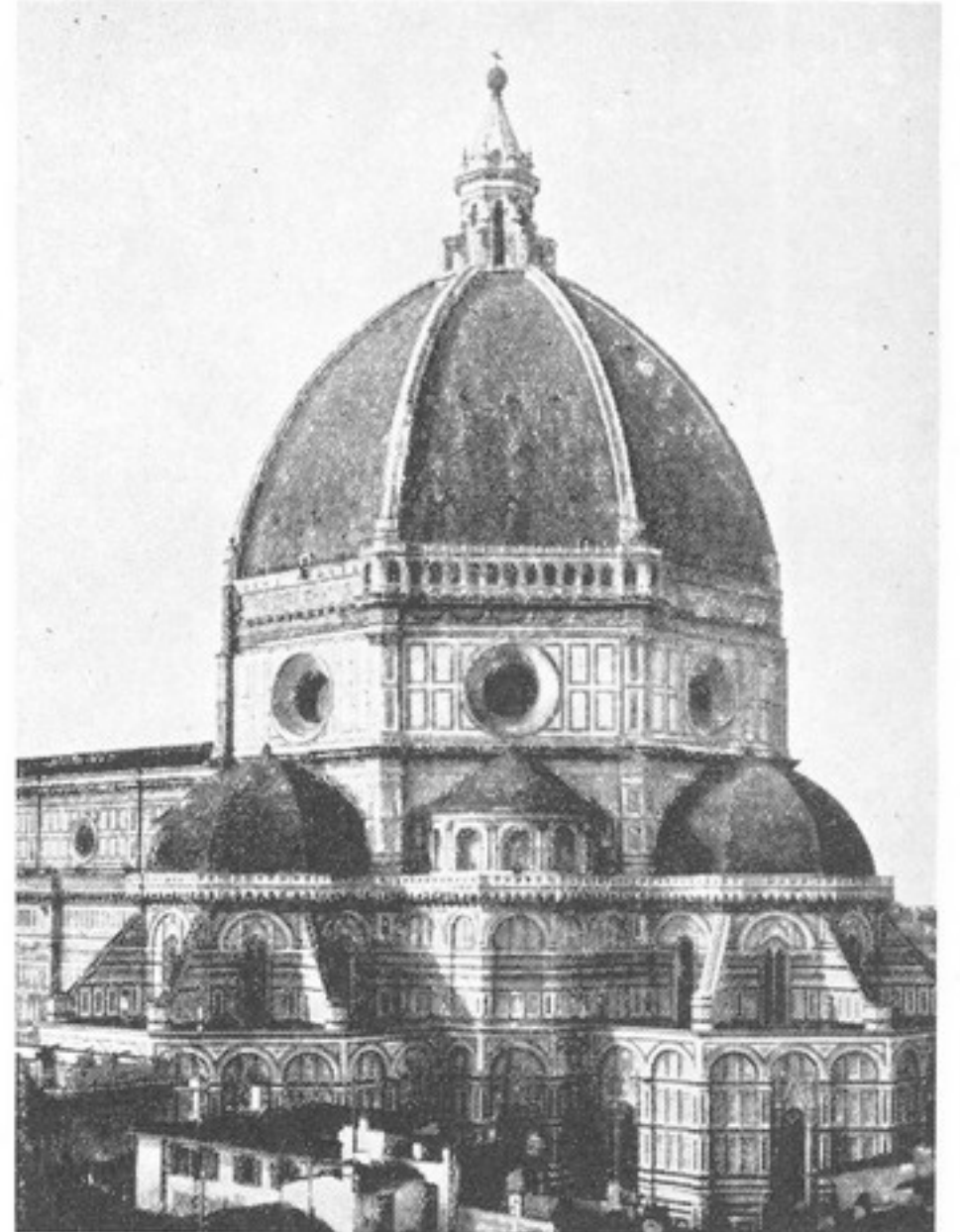
Francesco ADRAGNA, esito negativo - Giacomo ALLOISIO, esito positivo - Giuseppe ALOI, in attesa - Nicola ARMAO, in attesa - Antonio ATTANASIO, esito positivo (concessa la sesta categoria a vita) - Lorenzo AUSTI, in attesa - Ivano BARBI, in attesa - Agostino BARISSONE, in attesa - Elena BASSI, in attesa - Luciano BELTRAMI, in attesa - Rinaldo BERNASCONI, in attesa - Giovanni BENETTI, in attesa - Fedele BLANDO, esito negativo (dovuto ad intemperie nella presentazione) - Ottavio BOLLICU, esito positivo (evasa la pratica presso il Ministero della Difesa-Esercito) - Carolina BONETTI, in attesa - Teresa BOTTI, in attesa - G. B. BRUZZONE, in attesa - Maria BRUZZONE, in attesa - Francesco CACI, in attesa - Ezio CADENASSO, in attesa - Cesira CANDIA, esito positivo - Gerolamo CANEPA, in attesa - Matteo CAPODICI, in attesa - Pietro CARLI BALLOLA, esito positivo (evasa presso il Ministero della Difesa-Esercito) - dott. Elvino CASANOVA, esito positivo - Francesco CASINI, esito negativo (per non dipendenza da cause di guerra) - Eraldo CHIAPPINI (esito negativo per non dipendenza da cause di guerra) - Giorgio CIONI, in attesa - Luigi CONSIGLI, in attesa - Otelio CONTI, in attesa - Domenico COPPA, esito positivo (sesta categoria a vita) - Pietro DAVAGNINO, in attesa - Pierino DE MICHELI, in attesa - Mario DE SIMONI, in attesa - Mario DINI, in attesa - Mario DI STEFANO, esito positivo (terza categoria) - Andrea ESTELLI, esito positivo (evasa presso il Ministero della Difesa-Esercito) - ere-

di FABIANO, in attesa - Pia FEDE-
RIGHI, esito negativo (rigetto del
ricorso per intemperie) - Giu-
seppe FERRANDO, in attesa -
Pomilio FERRARI, in attesa - Gio-
vanni FESTINESE, in attesa - Bru-
no A. FILIPPELLI, esito negativo
(negato, cioè, assegno di previden-
za per condizioni economiche) -
Fabrizio FILIPPI, in attesa - Nov-
lia FLAMINI, esito positivo - Vin-
cenzo FOTIA, in attesa - Tullio
FRANCESCHINI, in attesa - Franco
FRANCHI, in attesa - Nicola FRAN-
ZONE, in attesa - Giuseppe GA-
GLIARDO, in attesa - Amedeo GAL-
LETTI, esito positivo - Franco
GAMBACCIANI, esito positivo (pra-
tica evasa presso il Ministero della
Difesa-Esercito) - Wanda GATTI,
in attesa - Emilia GAZZO, in attesa
- Riccardo GHILARDI, esito positivo
(sesta categoria a vita) - Leone
GHIO, esito negativo (per non di-
pendenza da cause di guerra) -
Mario GIACONI, esito negativo -
Teresio GIANNECCHINI, esito posi-
tivo (ottava categoria rinnovabile)
- Attilio GIANROSSI, in attesa -
Sergio GILARDONI, esito positivo -
Rosolino GOLFERENZO, in attesa -
Urbano GUALTIERI, esito negativo
(per intemperie) - Carmine IM-
PARATO, esito positivo (settima ca-
tegoria) - Ivaldo ITALI, in attesa
- Lello LAZZERINI, esito positivo
(evasa la pratica presso il Ministe-
ro della Difesa-Esercito) - France-
sco LOPRESTI, in attesa - Luciano
MACCAPANI, in attesa - Maria MAC-
CIO, esito positivo - Renzo MAC-
CAPANI, esito positivo (concessa
«una tantum») - Nube MARETTI
esito negativo (per non dipendenza
da cause di guerra) - Mario MA-
RIANI, in attesa - Romeo MASSA,
esito positivo (sesta categoria a
vita) - Matteo MASTRORILLI, in at-
tesa - Angelo MILLIA, in attesa -
Riccardo MOLINO, in attesa - Gio-
vanni MONTALDO, in attesa - Gi-
no MORELLI, in attesa - Natale MU-
RATORI, in attesa - Davide MUZIO,
in attesa - Carolina PALEARI, esito
positivo - Raffaele PAPALUGA, esi-
to positivo - Maurizio PARINO, in
attesa - Giacomo PARODI, in at-
tesa - Bartolomeo PERELLI, in at-
tesa - Anita PIERI, in attesa -

Emilio PIELDI, evasa (comunicato,
cioè, informazioni richieste) - Giu-
seppe PITTALUGA, in attesa - Pie-
tro POLLASTRI, in attesa - Pietro
PONTE, esito positivo (evasa la
pratica presso il Ministero della
Difesa-Esercito) - Pasquale POZZO,
in attesa - Ing. Antonio PREDIERI,
esito positivo - Dino QUERCI, in
attesa - Armida RAGLIANTI, in at-
tesa - Gino RAPETTA, esito positivo
- Angelo RICATTI, in attesa - Dina
RISSO, esito positivo - Mario RO-
MAGNOLI, in attesa - Flavio ROSSI,
in attesa - Pasquale ROZZO, in at-
tesa - Raffaele SACERDOTE, in at-
tesa - Angiolina SALVIATI, in at-
tesa - Angelo SANGUINETI, in at-
tesa - Giovanni SANTINI, in attesa
- Leonildo SATURNO, esito negativo
- Galliano SIMONCINI, esito positivo
- Giacomo SOMMARIVA, in attesa -
Luciano SOMMOVIGO, esito posi-
tivo - Michele STRAGAPEDE, in at-
tesa - Antonio TACCHINO, in attesa
- Guido TADDEI, in attesa - Ameri-
go TOGNETTI, esito negativo - Ore-
ste TORRE, in attesa - Pasquale
TORRE, esito negativo (per intem-
pestività) - Paolo TOSCHI, esito po-
sitivo - Ettore TRAVERSO, esito po-
sitivo - Giovanni TRAVERSO, in at-
tesa - Gregorio TRIESTINO, esito
positivo - Michele TROLOLO, in at-
tesa - Giovanni UGGETTI, in attesa
- Maria VANNINI, in attesa - El-
more VENTURI, in attesa - Guido
VILLAVECCHIA, in attesa - Fran-
cesco VINCI, esito negativo (per in-
tempestività) - Natale VISCARDI,
esito positivo - Natale VISCONTI,
in attesa - Solferino VITALI, in at-
tesa - Romolo VOLPICELLI, in at-
tesa - Emilio ZULATO, in attesa.

La dicitura «in attesa» non si-
gnifica che, per l'interessato, non
siano mai state pubblicate notizie
su «L'Ansaldo» (anzi parecchi
hanno ricevuto più di una risposta),
ma semplicemente che la pratica
non è ancora definita presso il Mi-
nistero. I corrispondenti di Stabi-
limento sono in possesso dell'elen-
co completo delle notizie pubblicate
per ogni singolo interessato, elenco
aggiornato a tutto il 14 settembre
1958. L'attuale sintesi si riferisce a
notizie in possesso del nostro ser-
vizio a tutto il 15 novembre 1958.

I nostri concorsi



La fotografia rappresenta la cupola di una delle più celebri chiese d'Italia. Per partecipare al concorso i dipendenti dell'Ansaldo dovranno sapere dire, entro il 10 febbraio, il nome dell'architetto della cupola e qual'è la chiesa. Sono in palio, per sorteggio, i seguenti premi: 1) frullino con macina-café elettrico; 2) ferro elettr. da stiro; 3) caffettiera; 4) e 5) prodotti «Perugina».

RISULTATI DI CONCORSI PRECEDENTI

Scena umoristica di caccia



Tra tutti i partecipanti al nostro concorso è stato effettuato un sorteggio (presso la Fonderia alla presenza di testimoni) per l'assegnazione dei premi. Ecco il risultato: 1) Sergio Raiteri del C.M.I. (vince un fucile automatico «Breda» da caccia); 2) Luigi Redi di LIV (vince un lenzuolo ricamato con due federe); 3) Alfredo Cicogna del MEC (vince un tovagliato per sei persone); 4), 5) e 6) Emilia Astori della DIG, Diva Robotti della FON, Carlo Priarone della DIG (vincono ciascuno una copia del libro «Magia ligure»); 7) e 8) Sergio Ghilardoni del MEC, Giuseppe Cremona del MEC (vincono prodotti «Perugina»).

Altre battute degne di segnalazione sono le seguenti:
1) La lepre al cane: «Ti racconto ancora una barzelletta e poi sarò meglio che tu svegli il tuo padrone perché il pollivendolo chiude fra un'oretta...»

RINO CRESTA (MEC)
2) La lepre: «Mal visti un cacciatore e un cane così pigri!».

Il cane: «Il bello è che noi non abbiamo mai visto una lepre...».

EDOARDO GORETTI (CAN)
3) La lepre: «Ha il Breda?».

Il cane: «No, ha sonno».

RENZO TUO (MEC)

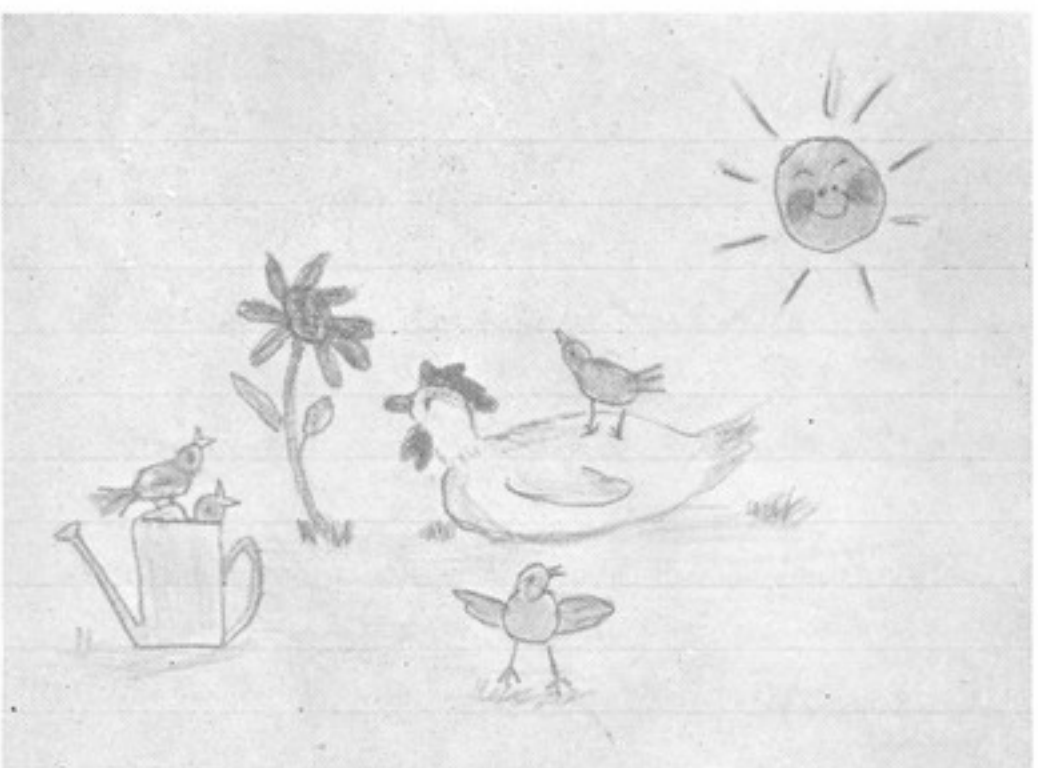
La carta capovolta

La carta capovolta era il Re di Cuori, come si poteva vedere dal nome del fabbricante e da quello della città sede della fabbrica stampati ai lati. Tra i numerosi lettori che hanno partecipato al concorso, il sorteggio (effettuato presso la 3.a sezione di Voltri dello stabilimento C.M.I. alla presenza di testimoni) ha favorito i signori: Fortunato Mercatali del CAN (vince un aspirapolvere elettrico); Piero Ponci di LIV (vince un lenzuolo con federe ricamate); Francesco Polrè del CAN (vince un servizio di tovaglie per sei persone); Maria Consigliere della FON, Orlino Fellini della FON, Emilio Carlevaro della FON, Ing. Sergio Anserini della DIG, Franco Vella del MEC (vincono ciascuno una copia del libro «Magia ligure»); Giovanni Alesseri della DIG e Virgilio Pizzorno della FON (vincono ciascuno prodotti «Perugina»).

UN TELEVISORE per i bimbi poliomielitici

Gli impiegati del Cantiere di Sestri, del Meccanico e della Direzione Generale hanno fatto omaggio al Reparto poliomielitici dell'Istituto pediatrico «Giannina Gaslini» di un televisore da 24 pollici completo di tavolino e lampada.

I piccoli ricoverati hanno risposto ringraziando per il graditissimo dono e illustrando le loro belle parole con un disegno da cui traspare la fresca poesia dell'infanzia, che la sventura non può contaminare.



Quale magnifica sorpresa, per tutti noi, grandi e piccoli rinchiusi da mesi e mesi in questo ospedale, la vista della televisione!

Era già un piacere scendere nella classe per le ore di lezione, da adesso è diventata una grande gioia, perchè ci attende ogni giorno anche un divertimento; vediamo cose tanto belle e istruttive e spesso si ride molto tutti insieme.

Giachè sappiamo chi ce l'ha donata, non possiamo fare a meno di unirvi tutti in una sola voce, per gridarvi con esultanza «Grazie, grazie!». Nessuno di noi potrà dimenticare il Vostro grande cuore.

A nome di tutti i ricoverati del padiglione della poliomielite

M. MARCHIANO - GIOVANNI NONNI

LA RUOTA DEL TEMPO

Sono nati

30 agosto: MARIO, di Luciano Conti (Can) e di Irene Rissotto - 6 ottobre: ANSELMO, di Benito Macoggi (Mec) e di Renata Sarcocca - 6 novembre: FERNANDA, di Rocco Lobascio (Cmi) e di Vittorina Di Pietro - 13 novembre: MARA, di Nicolò Cordone (Mec) e di Caterina Perazzo; ALBERTO, di Francesco Scattina (Mug) e di Miranda Tivegna - 15 novembre: EMANUELA, di Tomaso Ziffero (Cmi) e di Anna Maria Bello - 16 novembre: STEFANIA, di Bruno Scattina (Mug) e di Ivana Cabani - 18 novembre: MARZIA, di Carlo Padellietti (Mug) e di Luciana Gatti - 22 novembre: ANNA MARIA, di Vittorio Cuneo (Mec) e di Paola Velo; IVANA, di Aldo Pressato (Mec) e di Giovanna Cabella - 30 novembre: ORNELLA, di Florio Botti (Mug) e di Luciana Conti - 1° dicembre: GABRIELLA, di Carletto Bricola (Mec) e di Elide Peruzzi - 4 dicembre: GRAZIELLA, di Claudio Beccucci (Cmi) e di Ernesta Bartolucci - 5 dicembre: ALESSANDRA, di Armando Bancheri (Mec) e di Elsa Parodi - 14 dicembre: ARMANDO, di Lino Castellani (Can) e di Emilia Gattorno; ROSANNA, di Arturo Valle (Can) e di Amelia Pucci - 17 dicembre: LUCIA, di Enrico Ravera (Can) e di Maria Parodi - 18 dicembre: RITA MARIA, di Attilio Andreucci (Mec) e di Flora Farnè - 22 dicembre: PATRIZIA, di Luigi Pastorino (Can) e di Pasqualina Ottonello.

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

Si sono sposati

1° ottobre: Armando ZANCANI (Mug) con Rita Cipolli - 20 ottobre: Bruno SALVETTI (Mug) con Adriana Dadà - 25 ottobre: Attilio SIVORI (Mug) con Guglielma Spesetti - 29 ottobre: Giorgio INNOCENTI (Mug) con Vincenzina Zanello - 16 novembre: Luigi NOCE (Mec) con Giancarla Bellocchi - 22 novembre: Angelo PATRONE

(Mec) con Irene Gesino; Lorenzo GARRONE (Mec) con Francesca Tedone - 23 novembre: Cesare RIVANO (Mec) con Rita Plenovi; Maurizio LAMPONI (Mec) con Teresita Mai; Elio SEGALLA (Mug) con Rosanna Giorgini; Felice GAGGINO (Sau) con Caterina Tassistro - 27 novembre: Ergio MASNATA (Mec) con Rosa Anna Russo; Pietro CEREDA (Mec) con Angela Gazzaniga - 8 dicembre: Ing. Ivo BIALE (Can) con Egilda Bellino - 20 dicembre: Antonio BULGARELLI (Can) con Giuseppina Donzelli - 21 dicembre: Antonio SCARANARI (Can) con Elsa Bruniera - 27 dicembre: Renato BABOCCI (Can) con Lea Antonelli.

Agli sposi i nostri vivissimi auguri.



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

ACQUISTEREI armadio di media grandezza, usato, al prezzo massimo di lire 10.000. Telefonare al numero 464038.

VENDO « Fiat 1100 B » con motore revisionato, gommataissima, lampeggiatori. Prezzo lire 180.000. Telefonare al n. 63398 nelle ore serali.

Atto di onestà

L'operaio Vincenzo Eloggi dello stabilimento CMI, rinvenuto nell'interno della fabbrica un portafoglio contenente denaro, si affrettava a rintracciare il proprietario cui lo riconsegnava.

Segnaliamo a tutti, con vivo compiacimento, l'atto di onestà del sig. Eloggi.

COMMIIATI

Hanno lasciato il servizio per raggiunti limiti di età i seguenti lavoratori della nostra Azienda:

CANTIERE DI SESTRI

Mina Dagnino, assunta il 1°-9-1923, impiegata amministrativa.
Agostino PITTALUGA, assunta il 13-5-1925, capo reparto.
Gerolamo BRUZZONE, assunta il 1°-10-1935, disegnatore costruttore.
Rinaldo CASOTTI, assunta il 9-2-1936, calafato in ferro.
Giovanni NEGRO, assunta il 25-7-1939, carpentiere in ferro.
Galliano FRANCHINI, assunta il 22-1-1940, capo squadra.
Nicolò MONTAGNA, assunta il 12-2-1940, elettricista.
Ermelindo GUANTI, assunta il 3-3-1941, sabbatore.
G. B. PIANA, assunta il 3-3-1943, manovale specializzato.
Umberto FUSI, assunta il 11-3-1943, manovale specializzato.
Anna REPETTO, assunta il 4-6-1943, addetta pulizia.
Bonfiglio PANCIROLI, assunta il 1°-4-1950, capo squadra.

MECCANICO

Giovanni CAORSI, assunta il 13-1-1911, disegnatore progettista.
Gustavo MASNATA, assunta il 1°-2-1911, capo disegnatore.
Giovanni BELTRAMI, assunta il 16-11-1912, capo gruppo.
Emilio LANGER, assunta il 1°-11-1913, vice capo sezione.
Eugenio SANSON, assunta il 21-7-1915, preventivista.
Romolo CASTELLO, assunta il 23-10-1919, capo officina.
Pasquale ARCERI, assunta il 26-7-1920, imbragatore.
Mario ANELLI, assunta il 21-2-1921, splanatore lamiera.
Luigi ALBERI, assunta il 16-3-1921, impiegato tecnico.
Silvio MASSA, assunta il 1°-7-1923, capo gruppo.
Luigi BIANCHI, assunta il 16-9-1925, gruista.
Antonio SAPONI, assunta il 1°-2-1926, preventivista.

Giuseppe CALIZZANO, assunta il 16-3-1926, ribaditore.
Filippo GENOVESE, assunta il 12-6-1926, contabile.
Mario MILANESE, assunta il 27-7-1926, capo reparto.
Armando MASNATA, assunta il 29-1-1929, sotto capo officina.
Giacomo CASELLA, assunta il 19-12-1934, elettricista.
Arrigo BASETTI, assunta il 23-12-1935, impiegato tecnico.
Giacomo PARODI, assunta l'8-3-1940, capo reparto.
Stefano PARODI, assunta il 16-9-1941, carrellista.
Luigi SAVELLI, assunta il 4-5-1942, fattorino.
Vincenzo PERRI, assunta il 14-12-1942, fuochista caldaie.
Giuseppina CAVALLERI, assunta il 19-8-1944, addetta mensa.
Abramo CAVICCHIOLI, assunta il 16-1-1946, battimazza.
Amalia CARTONI, assunta il 25-1-1947, addetta mensa.

FONDERIA

Bartolomeo OTTONELLO, assunta il 19-6-1942, manovale specializzato.
Teresa PARODI, assunta il 17-10-1944, addetta mensa.

C.M.I.

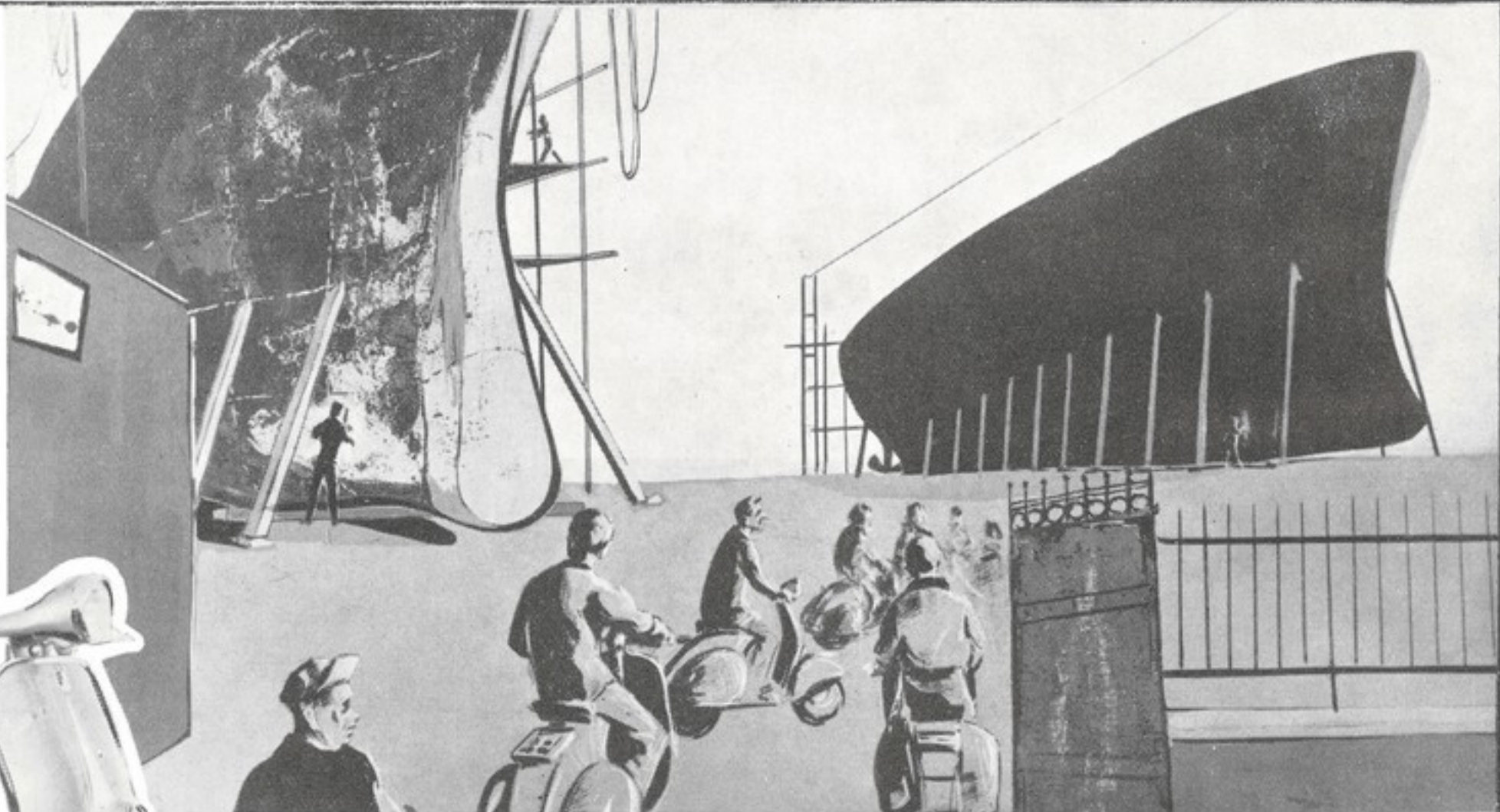
Nicolò FERRANDO, assunta il 23-2-1933, tornitore.
Francesco BOCCONE, assunta il 16-11-1934, tornitore.
Bartolomeo CONTE, assunta il 21-6-1939, distributore.
Irene STORACE, assunta il 18-6-1942, addetta pulizia.
Antonino ROMEO, assunta il 18-8-1942, imbragatore.
Tosca CARLI, assunta il 1°-3-1943, impiegata amministrativa.
Aurelia CORTE, assunta il 10-1-1944, addetta mensa.
Gennaro SCOTTI, assunta il 1°-11-1945, impiegato amministrativo.
A questi benemeriti lavoratori, che hanno speso le loro migliori energie per l'affermazione dell'Ansaldo, giungano i ringraziamenti più vivi e l'augurio di un sereno riposo.



Carla Menini, nipote di Renato Baghino della Fonderia



Mario, figlio di Giuseppe Gaggero dello Stabilimento CMI



Vespa
125

L. 128.000

Vespa
150

L. 148.000

Vespa G.S.
150

L. 178.000

GENOVA - FILIALE S.A.R.P.I. - Viale Brigade Partigiane, 92 r. - Telef. 580.641-2-3
LA SPEZIA - Ditta Dr. F. A. GABBIO - Via Biassa, 5 - Telefono 22.685
LIVORNO - Ditta ULRICO ROMEI - Via Ippolito Nievo, 4-6 - Telefono 22.062

'L'ansaldino' risponde

Nei vari stabilimenti Ansaldo si verifica che i metodi di lavorazione si differenziano. Per esempio i candelieri, mentre al Muggiano vengono eseguiti mediante fucinatura, al Cantiere di Sestri vengono realizzati mediante composizione. Così pure per la lavorazione degli zappoli. Mentre a Muggiano si eseguono alla piallatrice, a Sestri la lavorazione avviene mediante la contrassegnatura angolare alla fresatrice e quindi spianati al tornio.

Gli esempi sopra descritti, naturalmente, potrebbero essere moltiplicati, ma credo ciò non necessario in quanto la redazione può rendersene conto interpellando singolarmente gli operai che lavorano nei vari reparti, in modo particolare coloro che sono soliti trasferirsi fuori sede. Proponerei, per parte mia, una standardizzazione delle varie lavorazioni, certo che ciò sarà di interesse per la Società e gradito da tutti gli operai.

Infiniti ringraziamenti per la ospitalità.

MARIO COZZANI (MUG)

La direzione del « Settore esercizio navale », interpellata in merito a quanto sopra, ha così risposto:

1) I candelieri risultano economicamente più convenienti se costruiti di tipo composto anziché di tipo fucinato. Talvolta si è però costretti a ricorrere al tipo più costoso, allorché si devono completare i grigliati di un apparato motore

già da altri costruito con candelieri fucinati.

2) La lavorazione dei tacchetti di aggiustaggio al tornio è senza dubbio più economica, anche se lascia qualche tolleranza, spesso prossima al limite della accettabilità. Al riguardo bisogna però tener conto che ciascun cantiere ha differenti disponibilità di macchine e pertanto, pur tendendo alla realizzazione della spianatura al tornio, si è talvolta obbligati a ricorrere anche a macchine limatrici.

Le Sue osservazioni, comunque, sono state portate all'attenzione del direttore del Cantiere di Muggiano.

POSTA IN ARRIVO

Epifania 1958

Egregi signori,

Il vostro bel dono ci ha resi molto felici. Ci permettiamo di scrivervi per ancora vivamente ringraziarvi, ed inviarvi, assieme con i nostri devoti saluti, auguri di bene e prosperità.

MAURA e MARINA ZANOTTI

☆

Pegli, 18 dicembre 1958

Spett. Redazione,

a nome di mia madre, Carolina Bonetti ved. Ferrari, ringrazio sentitamente per quanto « L'ansaldino » ha comunicato riguardo alla pensione di

guerra. Sono molto grato del vostro assiduo interessamento e per quanto avete fatto finora per mia madre.

Nella speranza che la pratica si concluda felicemente, colgo l'occasione per inviare tanti cordiali e sinceri auguri di buon Natale e buon anno, anche a nome di mia mamma.

UGO FERRARI

MEMENTO

Due operai livornesi deceduti per infortunio

Il 2 gennaio è avvenuto al Cantiere di Livorno un grave incidente di cui sono rimasti vittime i carpentieri in ferro Sergio Lubrano e Ilo Vivaldi.

I due bravi operai si trovavano a bordo della motonave « Bernina » intenti ad eseguire alcuni lavori di modifica nella cassa 16 bis, in com-



Sergio Lubrano

pagnia di un saldatore, quando improvvisamente si produceva una violenta fiammata che li investiva in pieno.

Il Lubrano decedeva sul posto, mentre il Vivaldi, gravemente ustionato, veniva trasportato all'ospedale. Il giorno dopo, malgrado le cure prodigate, anch'egli cessava di vivere.

Sergio Lubrano, vedovo e con una figlia dodicenne, era nato a Li-



Ilo Vivaldi

vorno il 19 marzo 1920 ed era stato assunto al Cantiere « Luigi Orlando » nel 1943.

Ilo Vivaldi, sposato e con una figlia di 13 anni, era nato a Livorno il 17 novembre 1917 e lavorava al Cantiere « Luigi Orlando » dal 1946.

La notizia di questa grave disgrazia ha profondamente commosso i lavoratori tutti dell'Ansaldo e la cittadinanza livornese, che è since-

ramente affezionata al suo cantiere e ne segue le vicende con animo sensibile.

Sergio Lubrano e Ilo Vivaldi, ancora giovani, erano quasi coetanei, facevano lo stesso lavoro, ed erano buoni amici. Purtroppo il destino aveva riservato loro anche la stessa tragica fine.

Era stato assunto nel 1946. Lascia la moglie, due figlie e la madre.

Gilda SOLARI

di 48 anni, dipendente del Servizi Ausiliari, deceduto il 20-12-1958. Era stata assunta nel 1939. Lascia il marito e una figlia.

Umberto GIACOMINI

di 41 anni, dipendente del Cantiere di Sestri, deceduto il 20-12-1958. Era stato assunto nel 1957. Lascia la moglie e figli.

Orfeo VIGETTI

di 52 anni, dipendente del Cantiere di Sestri, deceduto il 20-12-1958. Era stato assunto nel 1942. Lascia la moglie.

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

L'ansaldino

QUINDICINALE
DEI DIPENDENTI
DELL'ANSALDO

★

EDITO DALL'ANSALDO S.p.A.

★

Responsabile: Lorenzo Rebora

Redazione: Via Fieschi, 10-11

Genova

★

Corrispondenti di Stabilimento:

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

★

Spedizione in abbonamento postale gruppo II * Abbonamento gratuito ai dipendenti e pensionati * Stampato nella Tipografia F.lli Pagano, Via Monticelli, 11 * Fotoincisioni A. Ceriale, Via Lanfranco, 43 * Pubblicità SIRA, Scaletta Carmagnola, 7 * Autorizz. Trib. di Genova n. 299, 6-5-1954

di 71 anni, dipendente dei Servizi Ausiliari, deceduto il 5-12-1958. Era stato assunto nel 1925.

Savino RUINOSSI

di 40 anni, dipendente del Meccanico, deceduto il 6-12-1958. Era stato assunto nel 1946. Lascia la moglie e un figlio.

geom. Guido TRINCERO

di 32 anni, dipendente dello stabilimento CMI, deceduto il 24-12-1958. Era stato assunto nel 1955. Lascia i genitori.

Giuseppe DELFINO

di 48 anni, dipendente dei Servizi Ausiliari, deceduto il 22-12-1958.

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
2a Edizione | L. 1200 |
| Orio Vergani | QUARANTACINQUE GRADI ALL'OMBRA
ATTRAVERSO L'AFRICA DA CITTÀ DEL
CAPO AL CAIRO con illustrazioni | L. 1000 |
| Elio D'Aurora | TRA RENNE E LAPPONI
(DALL'ITALIA AL CAPO NORD)
36 fotografie a 6 colori - 25 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

CONTINI

PORTICI XX SETTEMBRE, 172 r.

TUTTE le NOVITÀ di STAGIONE

**SCONTO 10% PRESENTANDO IL TAGLIANDO
DI QUESTO AVVISO**

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

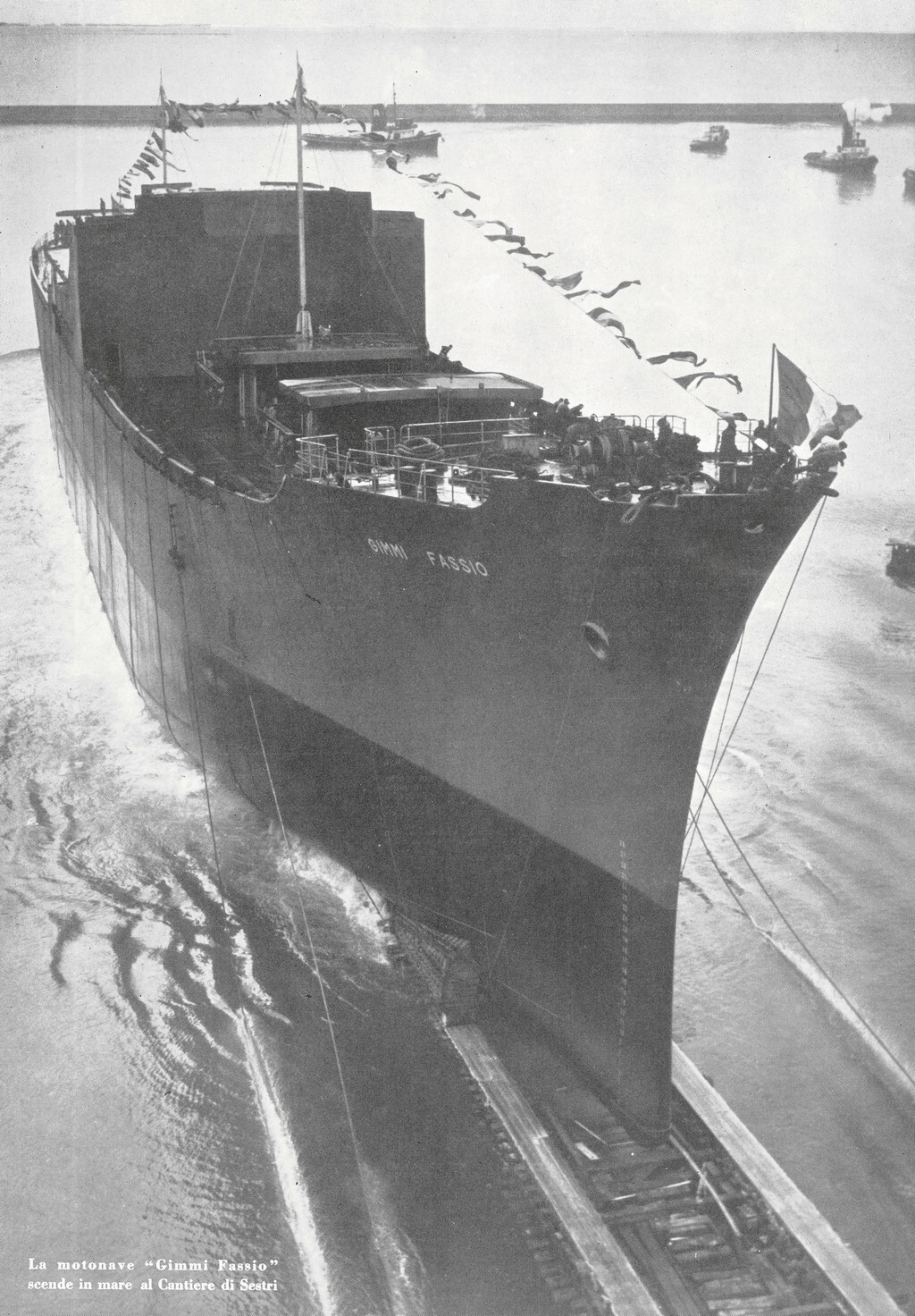
Scuola « Cristoforo Colombo »
S. Margherita Ligure.

Illustrissimo Direttore dell'Ansaldo.

Come Capoclasse, mi faccio interprete di tutti i miei cento trenta compagni che come me frequentano la Scuola elementare « Cristoforo Colombo » di S. Margherita Ligure. Abbiamo visto per televisione il varo della bella nave: « Leonardo da Vinci ». Ne siamo entusiasti, perché farà compagnia alla « Cristoforo Colombo » che tanto amiamo perché porta il nome della nostra bella Scuola che ha impartito i primi insegnamenti a capitani e bravi marinai. Noi preghiamo perché questa bella nave, viva sempre con gloria.

Angelo Bottino

S. Margherita Ligure 15-Dicembre-1958



La motonave "Gimmi Fassio"
scende in mare al Cantiere di Sestri