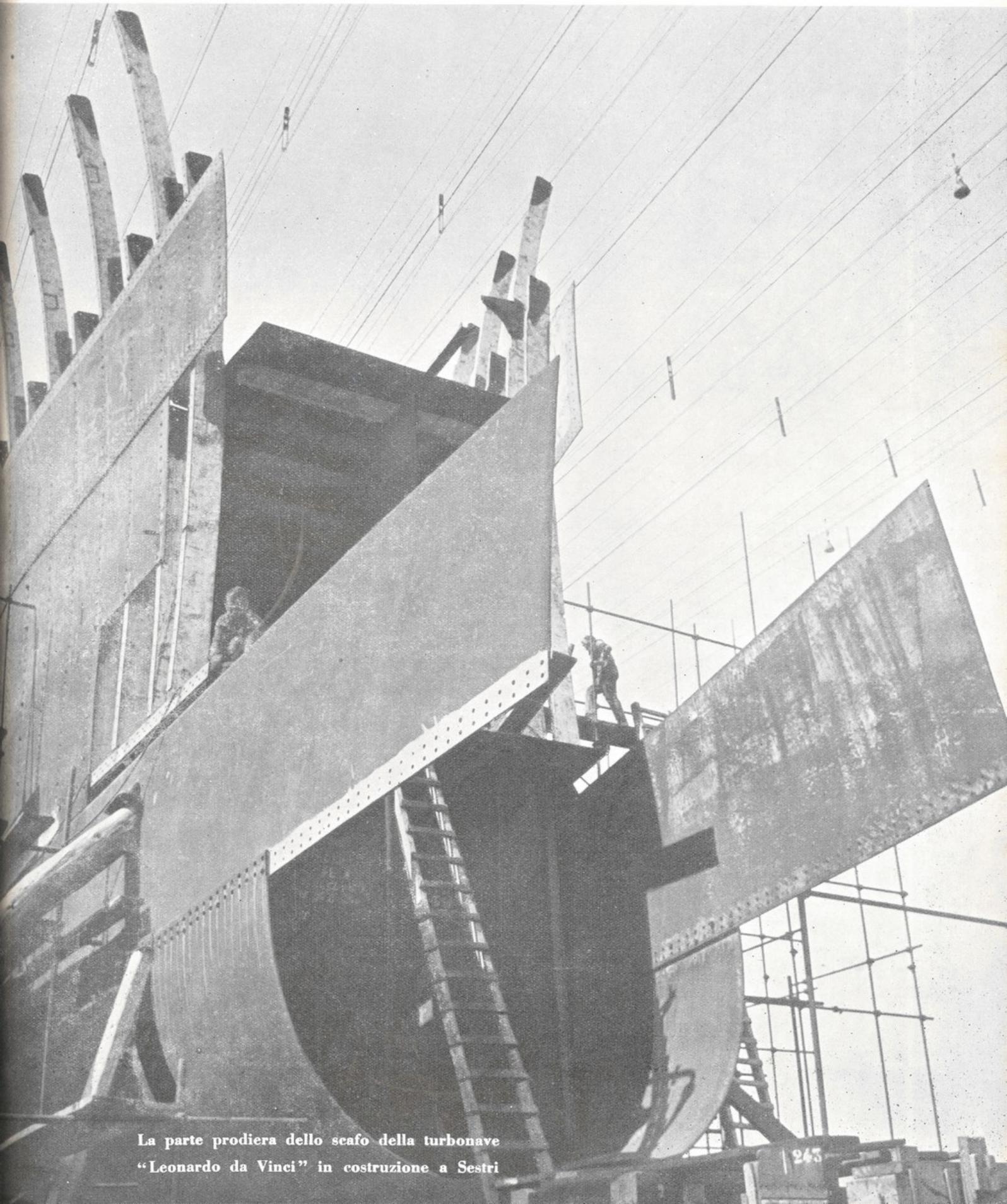


l'ansaldino

anno quinto - numero 10

QUINDICINALE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO

genova - 15 giugno 1958



La parte prodiera dello scafo della turbonave
"Leonardo da Vinci" in costruzione a Sestri

243



L'ansaldino

QUINDICINALE
DEI DIPENDENTI
DELL' ANSALDO

★

EDITO DALL'ANSALDO S.p.A.

★

Responsabile: Lorenzo Rebola

Redazione: Via Fieschi, 10-11
Genova



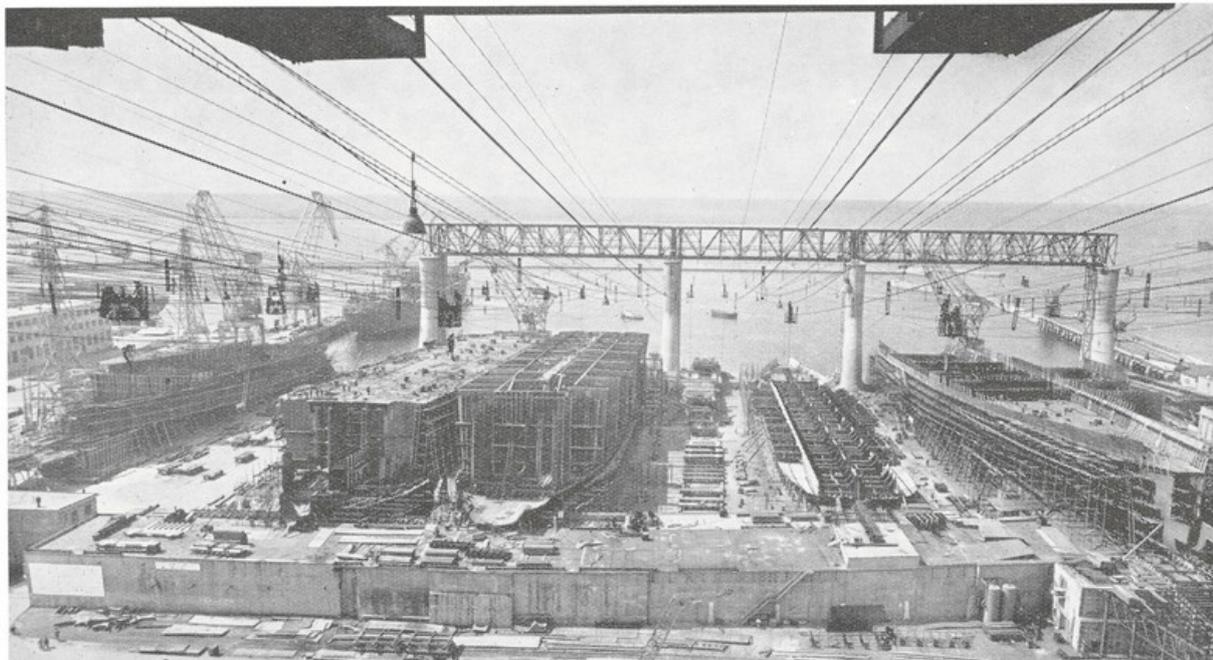
sommario

- 2 L' ANSALDO A BRUXELLES
- 3 VARATA LA "BERNINA", A LIVORNO
- 4 PANORAMA [AZIENDALE]
- 6 RAFFINERIA AD AUGUSTA di Ettore Gabetta
- 7 PANORAMA 'DELL' ECONOMIA ITALIANA
- 8 LE DOMENICHE DI UN BORGHESE PARIGINO di Guy de Maupassant
- 10 VITA DI CASA
- 12 LA PROGRAMMAZIONE E I SUOI COMPITI IN UN CANTIERE NAVALE di Giorgio Traverso.
- 13 DOPOLAVORO
- 14 LA RUOTA DEL TEMPO - PENSIONI DI GUERRA
- 15 CONCORSO-CINESELEZIONE



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

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



Una recente veduta degli scali del Cantiere di Sestri. Da sinistra: motonave da carico da 10.670 t.d.w.; turbocisterna da 31.500 t.d.w.; turbocisterna da 34.500 t.d.w.; turbocisterna da 34.500 t.d.w.; turbonave da 30.500 t.s.l.; motonave da carico da 10.670 t.d.w.

L'Ansaldo a Bruxelles

L'Esposizione Universale di Bruxelles occupa una superficie di due milioni di metri quadrati. Vi partecipano 51 Paesi. Le aziende espositrici sono 100.000. Dalle prenotazioni registrate al 15 dicembre 1957 si prevedono 35 milioni di visitatori.

L'Atomium è il cuore dell'esposizione perchè, sollevandosi con i suoi 110 metri oltre le cime degli alberi del parco, rappresenta un'attrattiva particolare per i visitatori che possono spostarsi attraverso i nove atomi rappresentati da grandi sfere metalliche di 20 metri di diametro, con appositi ascensori e infine sostare in accoglienti ristoranti.

Per far fronte alle responsabilità di tale enorme manifestazione, Bruxelles si è attrezzata eccellentemente. Tra l'altro, venticinque trenini trasportano all'interno dell'esposizione 30.000 persone al giorno, oltre alle teleferiche che dispongono di 165 cabine a due posti.

Lo spazio occupato dalla sezione italiana è in totale di circa 17.000 metri quadrati di cui 7.000 coperti. Gli stands riservati esclusivamente alla esposizione dei prodotti delle nostre imprese industriali occupano una superficie coperta di 3.000 mq.

La sezione italiana ha interessato il pubblico particolarmente per il carattere obiettivo della mostra.

L'Ansaldo vi partecipa, unitamente a tutto il Gruppo Finmeccanica, con i modelli delle seguenti costruzioni: motonave « Gripsholm », cacciatorpediniere « Almirante Clemente », rotore di turbina, cemen-teria « Coro ». Altri nostri modelli di navi, come l'« Agri-mentum » e la « Giovanni Ansaldo », sono stati esposti nello stand del Gruppo Finmare.



V A R A T A

la "Bernina"

a Livorno

Domenica 1.º giugno è sceso in mare, dallo scalo «Umbria» del Cantiere di Livorno, lo scafo della motonave mista «Bernina», ordinata all'Ansaldo dalla Società di navigazione «Adriatica» di Venezia. L'unità avrà una stazza lorda di 4.350 tonnellate.

La cerimonia del varo è cominciata qualche minuto prima delle 10 con un breve indirizzo augurale pronunciato dal Direttore dello Stabilimento ing. Ascenso Maucci. Quindi l'Amministratore Apostolico della Diocesi di Livorno, mons. Andrea Pangrazio, ha impartito la benedizione alla nave e alle 10 in punto la madrina contessina Elisabetta Foscari, figlia del Presidente della Società armatrice conte Adriano Foscari, ha azionato il congegno elettrico che ha mandato la bottiglia di spumante ad infrangersi sulla prora. Contemporaneamente lo scafo, salutato dalle sirene del Cantiere e dagli applausi della folla, è scivolato lentamente in acqua, andandosi a fermare a breve distanza dallo scalo perché trattenuto da pesanti catene trascinate a terra.

La motonave «Bernina» è la prima di tre unità gemelle che la Società «Adriatica» immetterà nei primi mesi dell'anno prossimo sulle linee Italia-Egitto-Siria-Turchia. La seconda è la «Brennero», che sarà varata prossimamente sempre al nostro Cantiere di Livorno e la terza è la «Steio», la cui costruzione è stata affidata ai «Cantieri Riuniti dell'Adriatico» e scenderà in mare a Monfalcone.

Le dimensioni principali della «Bernina», che porta il numero di costruzione 1543, sono le seguenti: lunghezza fuori tutto, m. 109; larghezza massima, m. 16,20; altezza al ponte di coperta, m. 9,75; immersione, m. 5,85.

La nave sarà adibita al trasporto di passeggeri e merci e sarà del tipo a sovrastruttura completa con castello, cassero centrale e tughe, prora inclinata, poppa ad incrociatore, due alberi ed un fumaio. Sarà suddivisa in otto compartimenti per mezzo di sette paratie stagne estendentesi fino al ponte principale.

Per i passeggeri vi saranno complessivamente: otto cabine a due posti con bagno, una cabina a due posti con doccia, nove cabine a un posto, 27 cabine a due posti, per complessivi 81 posti.

Sul ponte principale saranno sistemate una parte delle cabine passeggeri, tutti gli alloggi dei sottufficiali e della bassa forza, la cucina, le riposterie, la mensa per gli ufficiali e quelle per l'equipaggio, l'ambulatorio, il deposito bom-

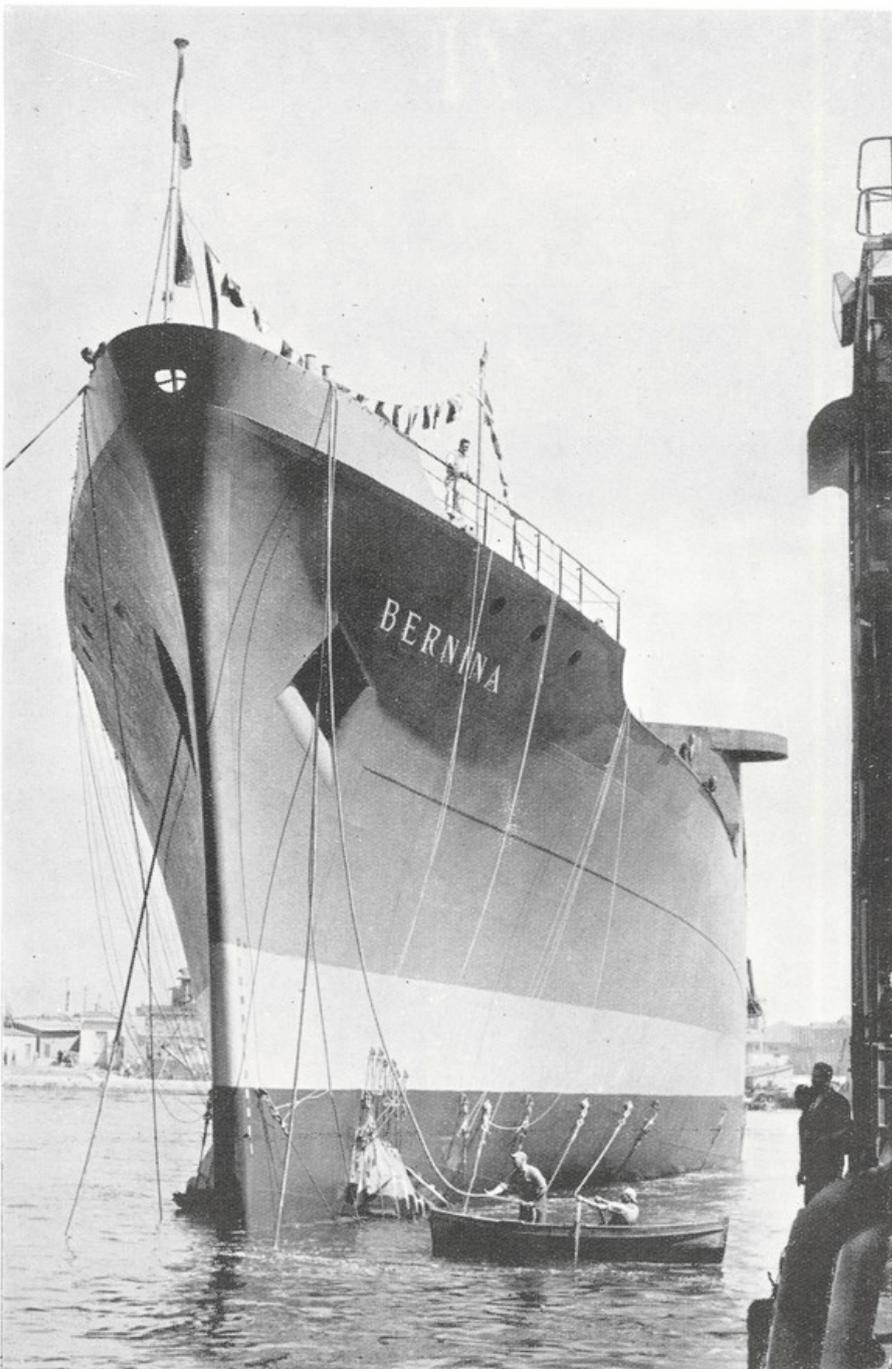
bole CO₂ e depositi vari; sul ponte di coperta ci saranno le rimanenti cabine per i passeggeri con vestibolo d'entrata, l'Ufficio Commissariato e l'Ufficio turistico; sul ponte saloni saranno sistemati, per i passeggeri, la sala di soggiorno con bar, il vestibolo, la galleria e la sala da pranzo.

L'apparato motore sarà sistemato al centro della nave e sarà costituito da due motori Diesel di propulsione del tipo «FIAT» 605 T, capaci di sviluppare la potenza normale di 2 x 2200 cavalli asse a circa 190 giri al l' e la potenza massima alle prove di 2x2350 cavalli asse a un numero di giri corrispondente; sarà inoltre costituito da quattro gruppi Diesel generatori principali, da una calderina ausiliaria e da tutti i meccanismi e parti complementari necessari al funzionamento dei motori principali e dei vari servizi.

La nave potrà raggiungere alle prove a pieno carico con potenza normale la velocità di 16 nodi e sarà dotata dei più moderni impianti e servizi per la navigazione. È costruita sotto la sorveglianza speciale del «Registro Italiano Navale» e dell'«American Bureau of Shipping» per la più alta classe rispettiva e sarà conforme alle vigenti norme italiane per le navi da passeggeri e da carico destinate a servizi di preminente interesse nazionale.

Fra i moltissimi intervenuti alla cerimonia del varo abbiamo notato: il Prefetto di Livorno dr. Guido Bianchi di Lavagna, il Presidente della Provincia prof. Guido Torrigiani, il Sindaco prof. Nicola Badaloni, il Comandante della Accademia Navale ammiraglio Paolo Pesci, il Comandante del Presidio Militare generale Alberto Montesoro, il Presidente del Tribunale dr. Francesco De Marco, il Procuratore della Repubblica dr. Giovanni Leone, il Questore dr. Ugo Di Loreto, il Capo della Commissione Indonesiana col. Martadinata, il cap. Regulo Noriega per la Commissione Venezuelana ed altri. Per la Società armatrice è intervenuto il Presidente conte Adriano Foscari e per l'Ansaldo sono intervenuti il Presidente avv. Federico De Barbieri, il Direttore Generale ing. Federico Lombardi, i Direttori Centrali ingg. Cristofori, Casaccia, Rougier, Di Pietrantonio, il Direttore del Cantiere ing. Ascenso Maucci con i V. Direttori ingg. Grillo, Fanfani, Priano, dr. Cavaliere e l'ex Direttore ing. Rovetto, che recentemente ha lasciato il servizio per limiti d'età.

D. J.

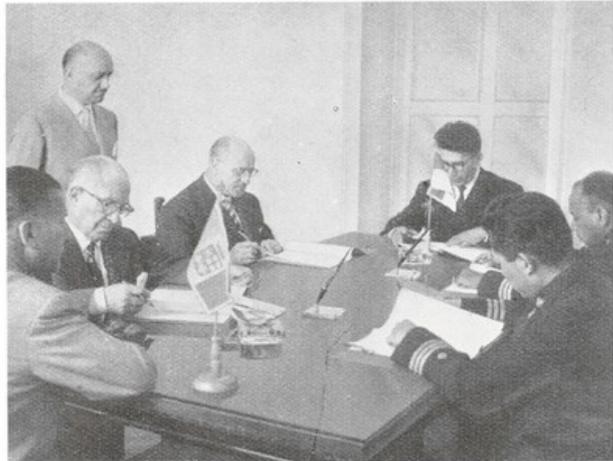


Sopra: lo scafo della motonave «Bernina» subito dopo il varo. - Sotto: la madrina contessina Elisabetta Foscari, figlia del Presidente della Soc. «Adriatica» conte Adriano Foscari



LIVORNO

La consegna dell'«Imam Bondjol», alla Marina Militare Indonesiana



Nella mattinata di sabato 31 maggio si è svolta al nostro Cantiere di Livorno, alla presenza di numerose autorità e personalità locali, la cerimonia della consegna alla Marina Militare Indonesiana della fregata «Imam Bondjol», la terza delle quattro unità ordinate all'Ansaldo dalla Repubblica dell'Indonesia. Ha preso per primo la parola il Direttore del Cantiere di Livorno ing. Ascenso Mauceri, il quale ha espresso il suo più vivo desiderio ed augurio perché attraverso queste commesse navali la voce dell'Italia in Indonesia divenga sempre più simbolo di operosità e di fattiva collaborazione. Gli ha risposto il maggiore Wagiman che poi ha letto, nell'assumere il comando della nave, il primo bollettino ai 131 uomini dell'equipaggio. Quindi hanno brevemente parlato, illustrando il significato della cerimonia, il capo della commissione indonesiana col. Martadinata e l'addetto militare indonesiano a Roma col. Ahmad Tahir. Nella foto la firma dei documenti di consegna



Il fumaio della M/n. «Bernina» di 4.350 t.s.l., varata a Livorno il 1° giugno, durante la manovra per essere sistemato a posto

VISITE AGLI STABILIMENTI

Un folto gruppo di studenti jugoslavi, laureandi in ingegneria della Università di Zagabria, in giro d'istruzione in Italia, giorni or sono ha compiuto una visita al Cantiere di Muggiano.

Gli ospiti, che erano guidati dal prof. ing. Stipan Ercegovic, sono stati accompagnati nella visita dall'ing. Tanti e dal sig. Bancalari.

Il 14 maggio un gruppo di 40 tecnici, facenti parte del Centro Fonderia dell'Associazione Italiana di Metallurgia di Milano, accompagnati dal dott. Lo Pinto, ha effettuato una visita alla nostra Fonderia. Gli ospiti sono stati ricevuti dal Direttore sig. Norris e dai tecnici dello stabilimento. Hanno effettuato un giro nelle varie officine ghisa e bronzo e nel laboratorio chimico metallografico.



Il 3 giugno ha visitato l'Ansaldo il Direttore Generale dell'I.R.I. dr. Sernesi, ricevuto dai nostri dirigenti. Da sinistra: l'ing. Rosini, il dr. Sernesi, gli ingg. Cristofori, Lombardi e Boero

C. M. I.

Commesse e consegne

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

Per la Società «Cornigliano» di Genova: otto carrelli portalingottiere, un piastone a gabbia, due carri ferroviari, cento sale montate per carrelli, un carro «Morgan» (oltre alla riparazione e manutenzione di nove carri a cassone, un carroponte e cinque gru varie). - Per la Società «Ilva» di Genova: due carri portalingotti. - Per la Società «Montecatini» di Milano: una colonna di deetanizzazione. - Per la Società «Solvay» di Rosignano: 35 serbatoi di varie capacità. - Per la Società «STANIC» di Roma: due serbatoi di tipo speciale. - Per la Società «Ernesto Garrone» di Genova: due serbatoi da 5100 mc. - Per la Società «Cementos Coro» di Caracas (Venezuela): ricambi per mulino da cemento. - Per i «Chantiers Ateliers de Provence»: bielle per motore «Doxford». - Per la Società «Innocenti» di Milano: tre frese cilindriche composte, una spianatrice per laminatoio, due gru a cavalletto da tonn. 8,5 (oltre a lavorazione meccanica di parti di laminatoio, flange, supporti, ecc.). - Per la Società «S.C. A.M.» di Torino: nove involucri di ottone. - Per il nostro stabilimento Meccanico: lavorazione meccanica di cinque basamenti per motori e di sei linee d'assi.

Dette commesse ed altre varie comportano complessivamente circa 290.000 ore lavorative. Nello stesso periodo la «Sezione utensileria» ha acquisito ordinazioni per 180 milioni di lire.

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

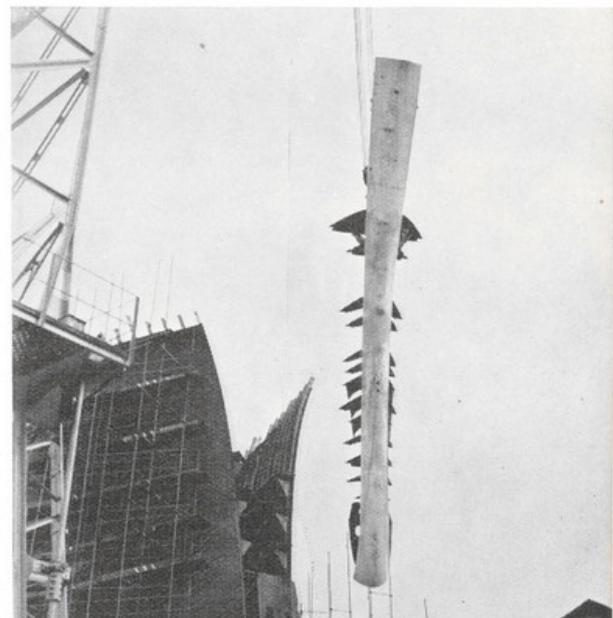
Alla raffineria della Società «Italia» di Cremona: impiant-

to «reforming» e serbatoi. - Alla raffineria della Società «Rasiom» di Augusta: impianto di «topping». - Alla «Fiat-Grandi Motori» di Torino: serbatoi a pressione. - Alla «Colonial Sand & Stone» di New York: macchinari vari per cementeria. - Alla Società «Ilva» di Genova: secchie di colata. - Alle «Ferrovie dello Stato» (compartimento di Firenze): carrelli tipo 27A. - Alla

«Cornigliano» di Genova: carri per trasporto bramme. - Alla Società «Butangas» di Milano: carri-sarbotio. - Alla raffineria di Napoli della «Mobiloil Italiana»: apparecchiature varie. - Alla «S.I.A.C.» di Genova: gru a ponte da 80/15 tonn. - Al Ministero del Lavoro del Cile: strutture per impianto scaricatore.

Il peso del materiale sopra elencato e di altro materiale spedito a ditte varie ed a nostri stabilimenti è, complessivamente, di 5667 tonnellate.

MUGGIANO



La ruota di prora della motonave da carico «Fucinator» di 19.200 t.d.w. issata da una gru per essere applicata allo scafo

CASSETTA DELLE IDEE

Le PROPOSTE della 2ª QUINDICINA di MAGGIO

Durante la seconda quindicina del mese di maggio sono state esaminate dai comitati della «Cassetta delle idee» 114 proposte, di cui 28 sono state premiate. Ecco il dettaglio:

CANTIERE DI SESTRI. Proposte esaminate 17, di cui 7 premiate.

MECCANICO. Proposte esaminate 97, di cui 21 premiate.

L'ammontare complessivo dei premi è stato di lire 44.500.

Tra gli ultimi premiati risultano i seguenti dipendenti dello stabilimento C.M.I.: Giovanni Angrisani, Severino Boni, Mario Brassesco, Giuseppe Canepa, Adriano De Giovanni, Agostino Fassone, Natale Gaggero, Giuseppe Mantero, Goliardo Marini, Costantino Merello, Salvatore Piccolo, Ponziano Rimembrana, Giuseppe Romano, Agostino Spanò.

CANTIERE

FONDERIA

Commesse

Ecco l'elenco delle commesse più importanti acquisite nel mese di maggio:

— Carters e getti vari di ghisa per la Società «OTO - Melara» di La Spezia.

— Camicie di ghisa per la Società «CAI» di Milano.

— Elica di bronzo al manganese per la Società «ECMI» di Buenos Aires.

— Piastre di ghisa e anelli di bronzo per la Società «SIAC» di Genova.

— Boccole di bronzo per la Società «Termomeccanica» di La Spezia.

— Camicie di bronzo per la Società «Ilva» di Genova.

— Ghiera di bronzo per la «O.A.R.N.» di Genova.

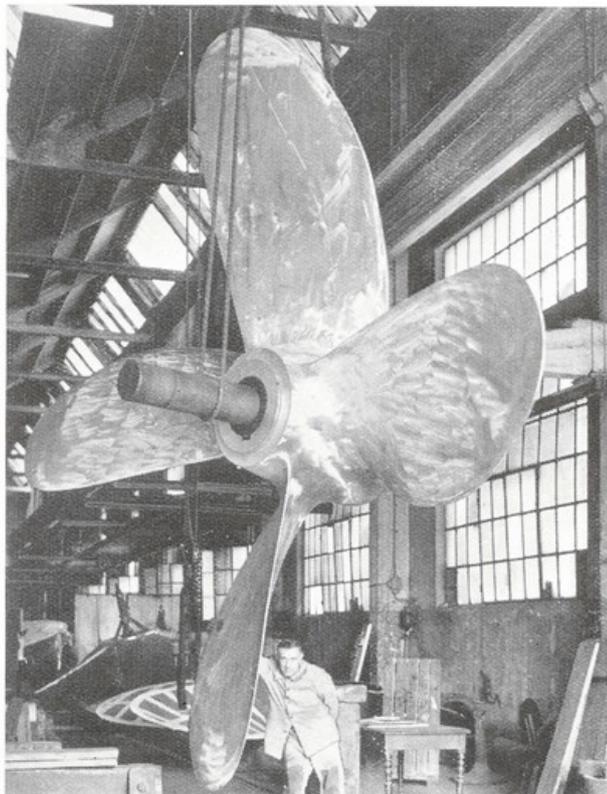
— Getti vari di ghisa e di bronzo per la Società «Alfa Romeo» di Milano.

Dette forniture, ed altre per conto dei nostri Stabilimenti, Meccanico e C.M.I. e dei nostri Cantieri di Sestri, Muggiano e Livorno, comportano circa 56.000 ore lavorative.

Consegne

Il materiale più importante consegnato nel mese di maggio è il seguente:

Ai nostri stabilimenti Meccanico e C.M.I. e ai nostri Cantieri di Sestri, Muggiano e Livorno: 342 tonn. di getti di ghisa e bronzo per costruzioni varie. - Alla Società «Alfa Romeo» di Milano: 248 tonn. di getti di ghisa e bronzo per costruzioni automobilistiche. - Alle Società «Cornigliano» e «SIAC»: 210 tonn. di lingot-

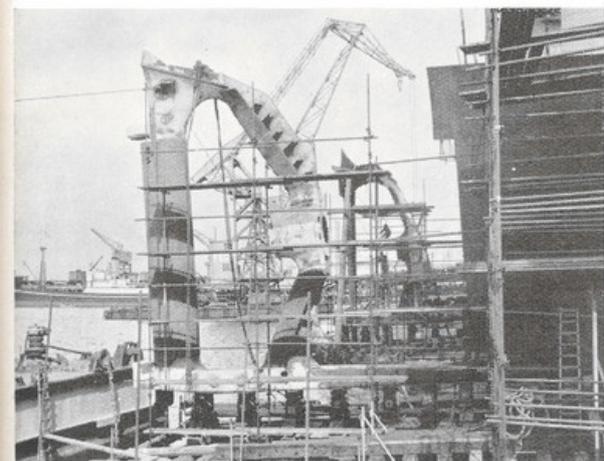
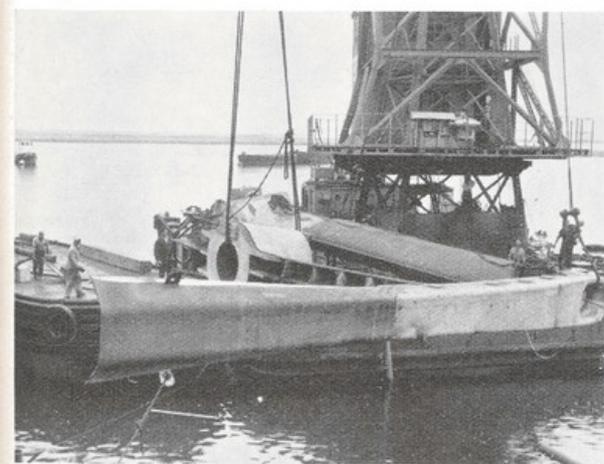


Elica destrorsa di bronzo al manganese, del peso di 10.000 kg. e del diametro di 4.950 mm., ordinata dalla «Fiat» di Torino

tiere di ghisa di tipo vario. - Alle «Ferrovie dello Stato» e alla «Compagnia Internazionale delle Carrozze con Letti» di Milano: 26 tonn. di ceppi di ghisa per freni. - Ai «Cantieri Navali Riuniti»: un'elica a 5 pale di bronzo al manganese, del peso di 28 tonn. - Al nostro stabilimento Meccanico, alla «FIAT» e ai «Cantieri del Tirreno»: dieci eliche di bronzo al manganese per complessive 83 tonn.



Formatura della testata anteriore di ghisa per il condensatore principale della turbonave passeggeri «Leonardo da Vinci», in costruzione al Cantiere di Sestri per la Società «Italia»



Una delicata operazione al Cantiere di Sestri: l'imbarco del dritto di poppa della costruzione 1537. Si tratta di un'altra turbocisterna della serie 31.500 t.d.w., ordinata all'Ansaldo dalla «Compagnia Internazionale» di Genova del gruppo Fassio

RAFFINERIA

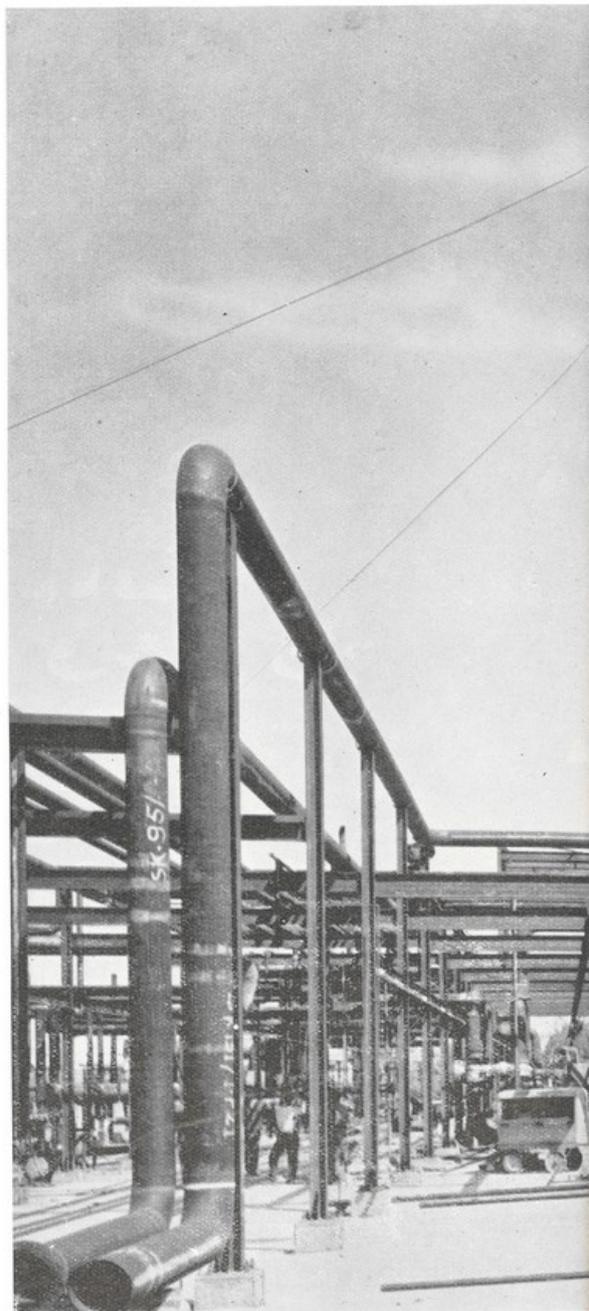
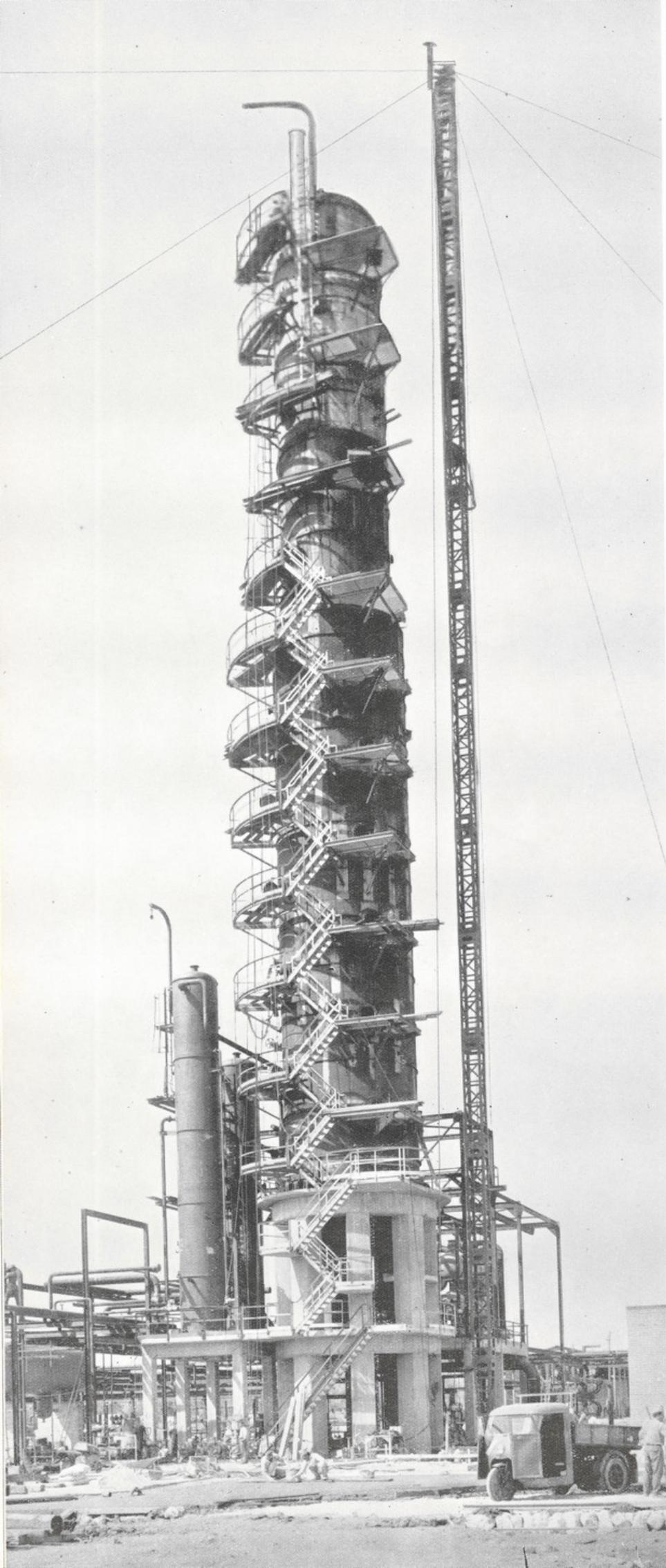
La Società « Rasiom » di Milano ha affidato all'Ansaldo la costruzione di una nuova, completa unità di processo per la sua raffineria di Augusta, per la quale già la nostra Società aveva compiuto precedenti forniture. Il montaggio di questa unità è stato recentemente ultimato con la collaborazione di ditte specializzate e della « Compagnia Tecnica Italiana Petroli » di Roma, esecutrice del progetto e responsabile del coordinamento per la realizzazione dell'impianto.

Si tratta di una unità di distillazione atmosferica capace di lavorare fino a 2,5 milioni di tonnellate all'anno di greggio proveniente dal Medio Oriente e dal Ragusano; con la sua torre che pesa da sola oltre 250 tonnellate questa unità sarà fra le maggiori, se non la più grande, di Europa.

Tra le unità di processo che costituiscono una moderna raffineria, l'unità di distillazione atmosferica rappresenta la fase primaria del trattamento del crudo; nella lingua inglese, che è un poco la lingua del petrolio per ragioni ben note, viene chiamata unità di « topping » che vuol significare « scrematura » con analogia a quanto avviene per la parte più facilmente separabile nella utilizzazione del latte.

Tanto per dare un'idea delle dimensioni, si pensi che la più grande raffineria d'Europa è quella della « Shell » a Pernis (Rotterdam), che ha una capacità totale di 15 milioni di crudo all'anno; ebbene, per il trattamento primario del crudo questa enorme raffineria possiede quattro unità di distillazione atmosferica con una capacità giornaliera totale di 12.000 tonnellate.

A sinistra: torre atmosferica T1 (altezza m. 52,50) e falcone



PANORAMA DELL'ECONOMIA ITALIANA

La Lombardia

La Lombardia, nella sua confinazione economica, è decisamente favorita dalla posizione geografica: così si spiega, nel Medio Evo, il magnifico fiorire del regno longobardo con capitale a Pavia; nel Rinascimento il grande Ducato dei Visconti e degli Sforza con capitale a Milano; e infine quella fiorente regione moderna che, stabilito il proprio primato anche industriale nel periodo austriaco e nel ventennio francese, ha continuato anche dopo l'unità ad essere la regione più progredita d'Italia.

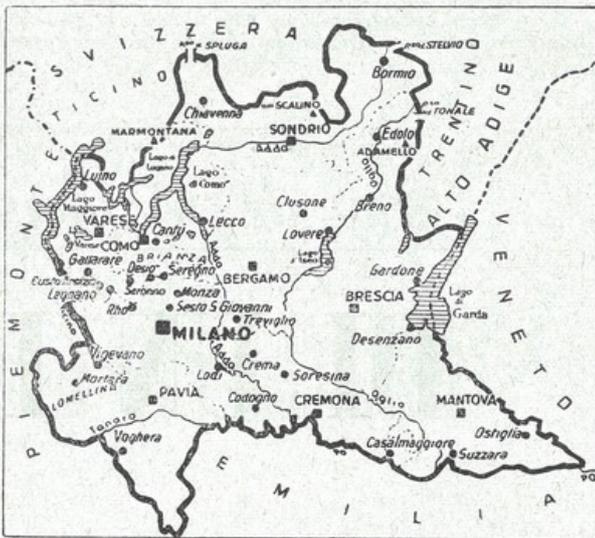
La regione lombarda, dunque, non delimitata tanto da precisi criteri naturali o umani quanto dalla posizione, nel bel mezzo della regione padano-alpina, con grandi bacini lacustri e notevole navigabilità dei corsi d'acqua, con facile viabilità e grande sviluppo di opere irrigatorie, è regione dallo sviluppo economico avanzatissimo.

La regione ha una superficie di 23.804 Km² e una popolazione di 6.879.348 abitanti, con una densità di 289 abitanti per Km²; è al primo posto, tra le regioni italiane, come popolazione assoluta e al terzo posto come densità (dopo Campania e Liguria).

La regione montana abbraccia, grossolanamente, quella parte del sistema alpino che va dallo Spuglia allo Stelvio, dal Lago Maggiore al Garda e comprende sia le Alpi vere e proprie, sia le Prealpi e la limitatissima superficie appenninica che si sviluppa nel bobbiense e nell'ottrepò pavese. Il catasto ne calcola l'area complessiva in ben 9.500 Km², e cioè 4/10 della terra lombarda. Ove se ne eccettui la Valtellina e si consideri come produttivo anche l'incolto, si può dire che i quattro quinti del territorio montano siano produttivi, e cioè una proporzione un po' più alta di quella incontrata nella montagna piemontese. Ma in realtà una buona metà è talora i due terzi dell'area produttiva sono lasciati all'allevamento e un buon terzo al bosco. Le pendici solatte dei fondovalle, volte a mezzogiorno, sono coltivate a vite, per lo più allevata in terrazzi faticosamente costruiti, e tra le viti appare di frequente il granturco. In qualche valle, come in quella dell'Adda, tra le vigne e i campi coltivati si insinua una fascia più o meno spessa e densa di castagneti. In generale, si dedica più spazio al granturco e ai cereali minori che al frumento, e ancora più spazio che ai cereali si dedica alle patate, ai legumi e agli ortaggi.

Com'è tipico dell'economia alpina, la ricchezza maggiore della montagna lombarda è rappresentata dall'allevamento. I pascoli lombardei danno, di solito, più fieno ai bovini che a quelli del Piemonte; di conseguenza, un maggior carico al bestiame. La montagna piemontese, ad esempio, alleva in media dai 15 ai 25 bovini a Km², mentre in quella lombarda si va dal 20 al 40, esclusa l'alta Valtellina che è intorno alla quindicina. Ma la condizione dell'alpino lombardo non è certo ricca, dato che anch'egli deve importare farina, polenta ecc. dal piano; tuttavia lo spopolamento della montagna lombarda non avviene col ritmo che abbiamo visto per la montagna piemontese. L'altra ricchezza della montagna è il bosco, che copre una metà della piccola provincia di Varese e poco meno di quelle di Sondrio e di Como, oltre un quarto di quelle di Bergamo e di Brescia. Per la sua produzione di legname, ardere da lavoro la Lombardia sta tra le regioni meglio dotate, ma non tutto viene dal bosco: quasi la metà è fornito dalle piante legnose sparse nella campagna coltivata.

La collina, che è poco elevata, e la pianura alta formano una regione di transizione. Sotto il punto di vista economico, la superficie lavorabile si tiene attorno ai due terzi soltanto dell'area produttiva. I seminativi, dove ormai si coltivano quasi esclusivamente grano e granturco, tengono ancora una metà circa dell'area produttiva, e il seminativo è per lo più arborato, cosparsa di gelsi e di viti. Sulle rive dei laghi, in conseguenza della azione mitigatrice dei bacini acquati, s'incontrano anche colture spiccatamente mediterranee: l'olivo ha



una discreta estensione nelle regioni rivierasche bresciana e bergamasca del lago d'Isèo; sulla riva bresciana del Garda vicino all'olivo s'incontrano gli agrumi e specialmente il cedro. Anche il bestiame è assai più denso che in montagna: una cinquantina di bovini a Km², nelle colline bergamasche e bresciane, un'ottantina in quelle comasche e Brianzole, e una ventina di suini nell'una e nell'altra regione. La popolazione vi è fittissima, ma si appoggia alle industrie e a grandi centri urbani come Como, Bergamo, Brescia.

Scendendo dalla collina alla pianura alta troviamo che quasi tutti i terreni sono messi a coltura e quasi più non esistono i boschi, la macchia, i pascoli. I seminativi si dividono tra il frumento, il granturco e le piante foragere, in parti pressoché uguali. Qui già il frumento e il granturco danno produzioni unitarie notevolmente elevate e le piante foragere si calcola che diano dal 30 al 40 q.li di fieno secco per ogni ettaro di superficie agraria e forestale. La densità dei bovini si avvicina a un centinaio di capi per Km²; i suini vanno da una ventina a una quarantina, e una ventina sono anche gli equini.

Alla presenza di vaste vie d'acqua, ma specie al lavoro di intere generazioni che hanno creato una fittissima rete di canali e canaletti, deve la sua attuale fortuna quella feracissima zona che chiamiamo « la bassa lombarda », delle « marcite » che sono in sostanza prati stabilmente irrigati, con acqua che deriva in parte dai fontanili, o dai canali, o dalle fognature cittadine. In quest'ultimo caso i tassi del fieno, che di solito si limitano a 7. divengono anche 9 e il raccolto di fieno si raddoppia rispetto alle altre zone. Va ricordato che qui tutti beneficiano di tale sistema irriguo, perché l'acqua che ha irrigato una marcita passa a quella successiva più bassa, e così via.

Neppure un'ara di terreno è lasciata infruttifera, quasi non esistono boschi o pascoli, ridottissimi

sono le colture legnose specializzate, mentre la superficie produttiva è tutta a coltura e una vasta area, per la necessità della rotazione del bestiame, è lasciata alle marcite e ai prati da vicenda. Frumento e granturco, che qui si tengono in proporzioni quasi eguali e insieme occupano poco meno di metà dell'area coltivata, raggiungono le produzioni unitarie più alte di tutta Italia. Negli anni 1950-52 la provincia di Cremona, che mette a frumento oltre un quinto della sua superficie agraria e forestale, ha sfiorato i 32 quintali per ettaro di media; quella di Brescia ha toccato i 31; quella di Milano si è avvicinata ai 30, superati da quella di Mantova. Nel suo insieme la Lombardia ha superato nella media degli anni 1950-51 i 29 quintali per ettaro di frumento, e cioè quasi il doppio della produzione unitaria media di tutta Italia.

Uno spazio anche maggiore di quello dedicato al frumento o al granturco è dedicato al riso nella provincia di Pavia, e specialmente in Lomellina. E' la regione risicola della penisola, che continua e s'intensifica, come già vedemmo, nel vercellese e nel novarese. Tutto sommato i campi della « bassa » danno più frumento, granturco e riso di quanto non ne abbiano gli abitanti, e perciò con i prodotti della « bassa » si fornisce quell'isola di altissima densità di popolazione (più di 4000 ab. per Km²) che partendo da un po' più a sud di Milano si allunga molto a nord della città stessa, fin oltre Monza.

Naturalmente il carico di bestiame bovino è altissimo, tale che solo l'Emilia può starvi a pari. Dai 90 ai 100 bovini per Km², si contano nel Pavese a sinistra del Ticino, nel bergamasco e nel bresciano, oltre 100 nel basso milanese e lodigiano e dai 110 ai 120 nel cremasco e nel cremonese. La Lombardia fornisce da sola circa un terzo del latte prodotto in tutta la penisola. Possiamo dunque concludere che la « bassa » lombarda è la migliore espressione dell'agricoltura italiana, in terreni resi feraci dall'opera dell'uomo.

Non si sarebbe raggiunta una così alta produttività della terra se l'agricoltura e l'allevamento non avessero assunto un carattere spiccatamente industriale, consentendo elevati rendimenti unitari delle coltivazioni, costante sviluppo del patrimonio zootecnico, e pronta ricostituzione in questo dopoguerra. Le terre lombarde sono tra le meglio coltivate, considerando il gran numero di macchine e di motori agricoli e le grandi quantità di concimi chimici che vanno ad aggiungersi a quelli naturali dovuti al denso allevamento.

La proprietà è piuttosto frazionata in montagna, in collina e nella pianura alta, ma nella « bassa » frequenti sono le medie, le grandi e le grandissime proprietà, divise in varie aziende a conduzione capitalistica. Nel Milanese e nel Pa-

ve, scooters, macchine da cuocere, elettrodomestici, radio e dischi, ecc. La grande maggioranza di tali fabbriche sta a Milano, ovviamente, ma molte ve ne sono pure nel Bresciano e nel Bergamasco e, a seconda del tipo di produzione, anche in centri minori, come ad esempio macchine agricole a Mortara, Lodi, Crema, Cremona; stabilimenti per la produzione di macchine tessili a Palazzolo sull'Oglio; macchine per fare i cappelli nel monzese; per fare le scarpe nel Varesotto e a Vigevano e così via. Tipici, ad esempio, gli impianti per macchine da cuocere a Pavia e per macchine da scrivere e da calcolo a Crema.

Circa le fonti di energia, ricorderemo soltanto che la Lombardia è al primo posto tra le regioni italiane per produzione totale di energia elettrica e ha, insieme a Piemonte, Emilia e Veneto, la più fitta rete di metanodotti. Di primaria importanza è poi in Lombardia l'industria tessile, che mobilita oltre un quarto delle masse operaie della regione. Tra le industrie tessili lombarde la più importante è quella cotoniera, diffusa un po' dovunque ma principalmente concentrata a Milano e a Nord-Ovest della città, sino al Ticino e al confine svizzero; nel triangolo Monza-Cantù-Brivio; da Bergamo in

Le industrie manifatturiere in Lombardia

INDUSTRIE	num. in migliaia	% con la regione	% con l'Italia
Alimentari e affini	61,2	4,9	17,7
Pelli e cuoio	13,1	1,0	35,0
Tessili	366,6	29,0	59,0
Vestibario, abbigliamento, arredamento e affini	91,3	7,2	23,0
Legno	63,8	5,1	22,4
Carta e cartotecnica	20,7	1,7	35,9
Poligrafiche, editoriali	23,0	1,8	30,7
Metalurgiche	63,6	5,0	43,1
Mecchaniche	309,5	24,5	36,8
Trasformazioni minerali non metalliferi	53,5	4,2	27,7
Chimiche	137,7	10,9	64,1
Gomma elastica	31,0	2,5	71,8
Altre	28,0	2,2	23,9
Totale	1.263,0	100,0	37,4

ve, nel Bergamasco e nel Bresciano oltre metà della superficie lavorabile è divisa tra proprietari di oltre 50 ettari e numerose sono le proprietà che superano i 200 ettari.

Per quanto riguarda le industrie la Lombardia ha, fra tutte le regioni italiane, preminenza fortissima: circa un quarto degli esercizi con forza motrice; un terzo degli individui ad essi addetti; oltre un quarto della potenza utilizzabile in cavalli-vapore. La Lombardia ha 200 addetti alle industrie per ogni 1000 abitanti, mentre ve ne sono solo 150 in Piemonte e 100 in Liguria. Va osservato che quasi la metà della popolazione attiva lombarda lavora per l'industria, che è qui rappresentata da grandissimi e grandi complessi e che appare, inoltre, l'industria più completa, nel senso della varietà della produzione.

Sia nelle industrie metallurgiche che in quelle meccaniche la Lombardia ha preminenza su ogni altra regione, accentrando oltre un terzo degli addetti in tutta Italia; inoltre vi sono in Lombardia due terzi dei chimici e quasi i tre quarti di quelli che lavorano la gomma elastica; oltre la metà dei tessili, due terzi o anche più degli addetti alle industrie delle pelli e cuoio o della carta e così via.

Per quanto riguarda la siderurgia basta notare che nel 1956, su una produzione nazionale di 5 milioni 907.630 tonnellate, oltre un terzo fu prodotto in Lombardia. Basterà fare i nomi della Breda, della Dalmine della Falck, e citare località come Milano, Sesto S. Giovanni, Lecco, Dalmine, Brescia, Vobarno, per richiamare alla memoria la potenza dell'industria siderurgica lombarda. La metallurgia lombarda com'è tipico di tale ramo industriale, si concentra solo in una trentina di grandi e grandissimi complessi.

Dimensioni anche maggiori si incontrano nell'industria meccanica, dove già prima della guerra una ventina di stabilimenti superavano i 2000 addetti ciascuno, e altrettanti andavano dai 1000 ai 2000. La diffusione di tali grandi industrie è accompagnata anche da una grandissima varietà di produzioni: automobili e autocarri, motociclette, biciclette, macchine per la produzione di energia elettrica, locomotive, vagoni, apparecchi sanitari e da riscaldamento, macchine agri-

su lungo la valle del Serio, a Brescia e dintorni.

Circa la seta, l'ultimo censimento industriale indica che la Lombardia riunisce i due terzi degli esercizi e degli operai di tutta Italia.

Abbastanza decaduta, o per lo meno non sviluppata come le altre industrie tessili, è quella della lana, che comunque ha ancora i propri centri a Bergamo e nella vallata del Serio, nella Val Sabbia citrechè a Milano e nella bassa.

Le industrie alimentari impiegano oltre 61.200 unità, e si tratta spesso di moderni complessi industriali con grande produzione. Notevole a Milano l'industria dolciaria, poi quella delle carni e dei salumi. La Lombardia produce oltre un terzo del latte munto in tutta la penisola, trasformato in burro e formaggio; le provincie di maggior produzione sono Milano, Pavia, Cremona, Mantova. Vale appena la pena di sottolineare i tipi di formaggi « tutti noti, come il « grana », il « gorgonzola », il « bel paese ».

Più delle alimentari, per numero di addetti, avrebbero importanza le industrie del vestibario e abbigliamento e le chimiche. Le prime sono concentrate in special modo nelle grandi città e serbano ancora, almeno in parte, carattere artigianale. Tutta in esercizi industriali è invece la fabbricazione di feltri e cappelli, che ha il centro principale in Monza, e quella dei bottoni, concentrata nel bergamasco. Metà industriale e metà artigianale, se si considera il numero degli addetti e il modo di produzione, è la lavorazione del legno, che dal mobilificio, accentrato nella Brianza, va alla fabbricazione delle cornici e delle aste dorate, caratteristiche del cremonese.

Un numero maggiore di operai hanno le industrie che lavorano i minerali non metalliferi: notevole la diffusione delle fornaci da laterizi nel Pavese, come le fabbriche di ceramiche a Laveno, e quelle di grès a Colognola e Petosino. Nel Bergamasco e nel Bresciano sono numerose le cave di calcare da cemento. Gli operai delle cartiere lombarde sono oltre un terzo di quelli delle cartiere di tutta Italia, e sono accentrati nel Milanese, nel Comasco e nel Bergamasco. La poligrafiche, che hanno poco meno di un terzo degli addetti della penisola, sono in grande maggioranza

(continua a pag 10)

I principali prodotti dell'agricoltura lombarda

PRODOTTI	SUPERFICIE (migliaia di ettari)	PROD. TOT. (migliaia di quintali)	RENDIMENTO	
			Lombardia q/ha	Italia q/ha
Frumento	284	8.363	29	17
Granturco	216	7.539	35	20
Risone	66	3.237	49	51
Fagioli	19	40	2	3
Patate	17	1.735	106	71
Barbabietole da zucchero	9	2.834	308	281
Uva	179	4.511	—	—
Bozzoli da filanda	—	28	—	—
Fieno	—	60.900	—	—

A casa di un amico

Per tutta la settimana, Patisso raccontò la sua avventura, dipingendo poeticamente i luoghi percorsi, e s'indispetti di suscitare tanto poco entusiasmo. Soltanto un vecchio scrivevano taciturno, il signor Boivin, soprannominato Boileau, gli prestava molta attenzione. Costui abitava in campagna, aveva un giardinetto che coltivava da sé; si contentava di poco, e dicevano che fosse completamente felice. Ora Patisso capiva i suoi gusti, e la concordanza delle loro aspirazioni li fece amici. Boivin, per rafforzare la nascente simpatia, l'invitò a desinare per la domenica seguente, nella sua casetta di Colombes.

Patisso prese il treno delle otto, e, dopo molte ricerche, scoprì proprio nel centro della cittadina una specie di vicolo buio, una cloaca fangosa tra due alti muri, e, proprio in fondo, una porta fradicia, chiusa con uno spago attorcigliato a due chiodi. Aprì, e si trovò di fronte ad un essere inqualificabile che, tuttavia, doveva essere una donna. Il petto di costei pareva che fosse avvolto dentro stracci sporchi, una gonna a brandelli le pendeva dai fianchi, e nei capelli scarruffati volteggiava qualche piuma di piccione. Guardò il visitatore con un'espressione furente negli occhietti grigi, e, dopo qualche istante di silenzio, gli domandò:

— Cosa volete?

— Il signor Boivin.

— Sta qui. Cosa volete dal signor Boivin?

Patisso, turbato, esitava.

— Mi aspetta.

L'espressione della donna divenne ancor più feroce, ed ella, aggiunse:

— Ah, sicché siete voi che venite a mangiare?

Egli balbettò un « si » tremante. Allora, volgendosi verso la casa, ella gridò con voce rabbiosa:

— Boivin, è arrivato!

Il piccolo Boivin comparve subito sulla soglia di una specie di baracca di gesso, coperta di zinco, col solo pianterreno, che pareva una stufetta. Portava un paio di calzoni di cotone bianco, macchiati di caffè, e in capo aveva un panama bisunto. Dopo aver stretto la mano a Patisso, lo condusse in quel luogo che egli chiamava il suo giardino: era, in fondo a un corridoio fangoso, un quadratino di terra, grande come un fazzoletto e circondato da case così alte che il sole vi poteva penetrare soltanto per due o tre ore al giorno. Viole del pensiero, garofani, ranuncoli, qualche rosaio, agonizzavano in fondo a quel pozzo senz'aria e riscaldato come un forno dal riverbero dei tetti.

— Non ci sono alberi, — disse Boivin, — ma i muri dei vicini li sostituiscono, e c'è ombra come in un bosco.

Quindi, tenendo Patisso per un bottone:

— Mi dovete fare un piacere. Avete visto la padrona: non è un tipo molto trattabile. Ma non avete visto tutto; aspettate il desinare. Figuratevi che, per impedirmi di uscire, non mi dà i vestiti dell'ufficio, e mi lascia degli stracci troppo logori perchè possa andare in città. Oggi porto roba pulita, perchè le ho detto che desinavamo insieme. Su questo quindi, siamo d'accordo. Ma non posso mettermi ad annaffiare: ho paura di sporcarmi i pantaloni, e se li sporco è finita. Perciò, conto su di voi...

Patisso acconsentì: si levò la giacca, si rimboccò le maniche e si mise a faticare a tutta forza intorno a una specie di pompa che fischiava, soffiava, rantolava come un tisco e finalmente lasciava colare un filino d'acqua, simile a quello d'una fontana Wallace. Ci vollero dieci minuti per riempire un annaffiatoio. Patisso era in un bagno di sudore; Boivin lo guidava.

— Qui, a questa piantina... ancora un po'... basta! Ora a quest'altra.

Ma l'annaffiatoio, bucatò, perdeva acqua, e questa andava più sui piedi di Patisso che sui fiori; l'orlo dei pantaloni, fradicio, già s'impregnava di fango. Ricominciò per venti volte di seguito, e si bagnò ancora i piedi, e sudò ancora, facendo gemere il volano della pompa. Quando, spostato, voleva fermarsi, Boivin supplichevole lo tirava per un braccio:

— Un altro inaffiatoio, uno solo e abbiamo finito...

Per ringraziamento gli regalò una rosa; ma era talmente spampanata che al contatto della giacca di Patisso si sfogliò tutta, lasciandogli all'occhiello una specie di perina verdastra che egli guardò stupito. Non osò dir nulla, per discrezione. Boivin fece le viste di non essersene accorto.

Si sentì di lontano la voce della signora Boivin:

— Vi decidete a venire? E' un'ora che è pronto!

Si diressero verso la stufetta, tremando come colpevoli.

Se il giardino era in ombra, la casuccia, in compenso, era in pieno sole, e nessun calore di stufa uguagliava quello delle sue stanze.

Tre piatti, con accanto le posate di stagno mal lavate, erano appiccicati al vecchio untume d'una tavola d'abete, al centro della quale un recipiente di terra conteneva alcuni fili di lesso del giorno prima, riscaldati in un liquido qualsiasi, in cui galleggiavano delle patate mezzo butterate. Si sedettero. Mangiarono.

Una grossa boccia piena d'acqua appena tinta di rosa at-

tirava lo sguardo di Patisso. Boivin, un po' confuso, disse alla moglie:

— Senti, cara, per la circostanza, non potresti darci un po' di vino puro?

Ella lo squadò, furente:

— Perchè possiate sbronzarvi tutti e due, vero, e mi stiate tutto il giorno in casa a urlare? Grazie, per la circostanza!

Boivin tacque. Dopo la carne la donna portò un altro piatto di patate, rifatte con un po' di lardo completamente rancido. Quando anche questa pietanza fu smaltita in silenzio ella dichiarò:

— Non c'è altro. Ora filate.

Boivin la guardò stupito:

— E il piccione? il piccione che hai spennato stamattina?

La donna si mise i pugni sui fianchi:

— Forse non vi è bastato? Che tu inviti la gente non è un buon motivo per divorare tutto quello che c'è in casa; caro

sforzi dell'amico per impedire Patisso dovette sostenerlo.

Sprofondarono nel buio girovagarono a lungo; poi, mezzo ad una foresta di pini del loro naso. Era un vignone per un bel pezzo di strada e indietro, senza riuscire a Boivin, detto Boileau, finì poi al viso, e, senza darsene granché, lanciando, a gola spiegata degli « Ah! ah! » prolungato, gridava ai quattro venti:

— Ohi, qualcuno! Ohi!

Un contadino, che tornava al soccorso, e li rimise sulla strada.

Ma, via via che si avvicinava, s'impauriva. Alla fine arrivò

Guy de Maupassant

DI UN BORGHESE

il mio signore, e cosa mi mangerò io, stasera, per cena?

I due uomini si alzarono, andarono sull'uscio, e il piccolo Boivin detto Boileau, sussurrò nell'orecchio di Patisso:

— Aspettatemi un minuto, e ce la svigniamo!

Andò nella stanza accanto per finire di vestirsi, e Patisso sentì questo dialogo:

— Dammi un franco, tesoro.

— Cosa ci vuoi fare con un franco?

— Non si sa mai... è sempre bene avere in tasca qualche soldo.

Ella urlò, per farsi sentire di là:

— Nossignore, non te lo dò; visto che quell'uomo ha mangiato in casa tua, il meno che potrebbe fare è pagarti le spese della giornata.

Boivin tornò da Patisso, e questi, volendo essere corretto, s'inclinò davanti alla padrona di casa, balbettando:

— Signora... ringraziamenti... gentile accoglienza...

— Bene, bene, — ella rispose, — ma non riportatemelo ubriaco perchè farete i conti con me, siatene certo!

Se ne andarono.

Giunsero in riva alla Senna, di fronte a un isolotto alberato di pioppi. Boivin, guardando il fiume con tenerezza, strinse il braccio del suo compagno:

— Eh! tra otto giorni ci saremo, signor Patisso.

— Dove saremo, signor Boivin?

— Ma... a pesca. Apre il quindici.

Patisso ebbe un leggero fremito, come la prima volta che s'incontra la donna che ci sconvolgerà il cuore. Rispose:

— Ah! voi siete pescatore, signor Boivin?

— Se lo sono, signore? La pesca è la mia passione!

Allora Patisso, molto interessato, cominciò ad interrogarlo. Boivin gli disse il nome di tutti i pesci che folleggiavano dentro quell'acqua nerastra... E Patisso credeva di vederli. Boivin elencò gli ami, le esche, i luoghi, il momento, più adatti a ciascuna specie... E Patisso si sentiva diventare più pescatore dello stesso Boivin. Combinarono di fare l'apertura insieme, la domenica seguente, così Patisso avrebbe cominciato ad imparare; egli, difatti, si rallegrava di avere scoperto un iniziatore tanto esperto.

Si fermarono a cenare in una specie di antro buio frequentato dai barcajoli e dalla teppaglia dei dintorni. Mentre stavano per entrare, Boivin ebbe cura di dire:

— Non ha pretese, ma ci si sta benone.

Si misero a tavola. Dopo il secondo bicchiere di un vinetto locale, Patisso capì perchè la signora Boivin dava soltanto acqua al marito: il bravo ometto non connetteva più; faceva delle concioni, volle esibirsi in giochi atletici, si mise a fare il paciere tra due ubriachi che si picchiavano, e sia lui che Patisso sarebbero stati ridotti male, senza l'intervento del proprietario del locale. Al caffè era ubriaco fradicio, malgrado gli

improvvisamente, e, simile a un cane, gnora Boivin con una candela, si buttò contro Patisso.

— Ah! mascazone! lo fare!

Il pover'uomo ebbe un colpo di ginocchio, e l'amico che s'accasciò nel fango, diede a gambe fino alla stalla.

Pesca

La vigilia del giorno in cui doveva buttare l'amo, Patisso curò, con la spesa di un franco, con l'amo. Da quell'opera particolarmente colpito dall'amo.

« In poche parole, volete sapere i principi, volete riuscire a pescare, davanti o dietro, con quella sicurezza che non ammette prima, dopo e durante il tentativo, strisciato da linee di fuoco, quello prolungato del tuono, il rumore, tutti i pesci agitati e agitati, abbandonandosi a una danza.

« In questa confusione, pronostici di probabilità fallaci, riterete alla vittoria! ».

Per poter catturare pesci con strumenti perfetti, bastoni si allungavano smisuratamente, i ghiozzi prese gli ami n. 15, col n. 7, di riempire il pesce, che riteneva possibile, vista di larve da esca. Ne a si mise a contemplarle. Quasi maledettamente e brulicava di carne putrefatta. Patisso filzarli sull'amo. Ne prese l'ebbe posto sull'aguzza puntandosi completamente. Ricorre miglior successo, e magari notte se non avesse temuto.

Partì col primo treno, con una mata di canne da pesca. Tra bravano semplici bastoncini, pezzo, si drizzavano verso una selva di esili bacchette, mischiavano, battevano fra come alberature al di sopra della tesa larga.

Quando la locomotiva partì da tutti gli sportelli,

di bere; e, quando uscirono, le ascelle.

ella pianura, persero la strada, e un tratto si ritrovarono in cui che arrivavano fino all'altezza dei pali di sostegno. Gironzolarono, traballanti, impauriti, avanti e indietro la via d'uscita. Il piccolo cadde su un bastone che lo ferì al petto, rimase seduto per terra, con l'ostinazione degli ubriachi, e i sonori, mentre Patissot, smar-

alcuno!
a casa in ritardo, venne in loro aiuto.

ava alla casa di Boivin, Patissot si presentò dinanzi alla porta, che s'apri

del convoglio, ne erano irti; sicché il treno pareva un bruco lungo lungo che si strascicasse per la pianura.

Scesero a Courbevoie, e la diligenza di Bezons fu presa d'assalto. Un mucchio di pescatori si sistemò sul tetto, e siccome tutti avevano in mano la loro canna, il carrozzone sembrava un grosso porcospino.

Lungo tutta la strada si vedevano uomini che andavano nella stessa direzione, come un immenso pellegrinaggio verso una Gerusalemme sconosciuta. Portavano i lunghi bastoni acuminati, che facevano pensare a quelli degli antichi fedeli reduci dalla Palestina, e una scatola di latta ballonzolava sulle loro schiene. Avevano fretta.

A Bezons apparve il fiume. Sulle due rive, file di persone, uomini in giacchetta, altri in giubbotto, altri ancora in maniche di camicia, e donne, fanciulli, perfino ragazze da marito, stavano pescando.

Patissot andò alla diga dove l'aspettava l'amico Boivin. Questi lo accolse un po' freddamente. Aveva appena fatto

impetitoso, si impose e riportò indietro la barca. Quando i capogiri di Patissot furono scomparsi pensarono al desinare.

C'era da scegliere tra due trattorie. La prima, piccola, pareva piuttosto un'osteria, ed era frequentata dai pescatori più modesti. La seconda, che si chiamava « Villino dei Tigli », somigliava a una villa borghese ed aveva come clientela l'aristocrazia dell'amo. I due padroni, nemici dalla nascita, si guardavano in cagnesco dalle estremità opposte di un gran pezzo di terreno che li separava, su cui c'era la casetta bianca del guardiapesca e del sorvegliante della chiusa. Queste due autorità, a loro volta, parteggiavano, l'una per l'osteria, l'altra per la villa, e i dissensi interni di quelle tre case isolate riproducevano la storia dell'umanità intera.

Boivin, che conosceva l'osteria, avrebbe voluto andarci: — Servono molto bene, e non è caro, vedrete. Del resto, signor Patissot, non sperate di farmi bere come domenica scorsa; mia moglie era arrabbiatissima, ed ha giurato che non ve la perdonerà mai.

Il signore grosso dichiarò che avrebbe mangiato soltanto ai « Tigli », che era, secondo lui, un posto ottimo, con una cucina paragonabile a quella dei migliori ristoranti di Parigi.

— Fate come vi pare — dichiarò Boivin, — io vado dove sono abituato.

E se ne andò. Patissot, disapprovando l'amico, andò insieme al signore grosso.

Desinarono da soli, loro due, si scambiarono le loro opinioni, si confidarono le loro impressioni, e riconobbero che erano fatti per intendersi.

Dopo mangiato, i due nuovi amici tornarono a pescare: ma andarono lungo la riva, si fermarono vicino al ponte della ferrovia e gettarono gli ami nell'acqua, seguendo a chiacchierare. I pesci non abboccavano e Patissot ormai ci si era rassegnato.

A un certo punto una famiglia arrivò vicino a loro. Il padre, coi favoriti da magistrato, aveva una canna smisurata; tre figlioli maschi, di differente statura, avevano tre canne di differente lunghezza, secondo l'età; e la madre, assai formosa, manovrava con grazia una canna da pesca col manico guarnito da un bel fiocco. Il padre salutò:

— E' un buon posto, signori?

Patissot stava per parlare, ma l'amico lo prevenne:

— Eccellente!

La famiglia sorrise e si sistemò accanto ai due pescatori. Allora Patissot fu preso da una voglia straordinaria di pescare un pesce, uno solo, un pesce qualsiasi, fosse pure grosso come una mosca, per meritarsi la stima di tutta quella gente; e si mise a manovrare la canna come aveva visto fare a Boivin nella mattinata. Lasciava che il galleggiante seguisse la corrente per tutta la lunghezza della lenza, dava una scossa, tirava l'amo fuori d'acqua, facendogli descrivere per aria un vasto cerchio, lo ributtava qualche metro più giù. Era convinto di avere preso la mano per fare quel movimento con eleganza, quando l'amo, che aveva tirato fuori d'acqua con un rapido colpo del polso, fu trattenuto da qualcosa dietro a lui. Fece uno sforzo; un urlo esplose dietro le sue spalle, ed egli vide, appeso all'amo che descriveva nel cielo una curva a meteora, un magnifico cappello da signora carico di fiori, che egli depose, sempre appeso all'estremità del filo, proprio nel bel mezzo del fiume.

Si voltò impaurito, lasciò andare la canna, che seguì il cappello, trascinato dalla corrente, mentre il suo nuovo amico, sdraiato per terra, rideva a crepapelle. La signora, spertinata e sconvolta, soffocava dalla rabbia; il marito diventò furente e pretese di essere rimborsato del prezzo del cappello, che Patissot pagò almeno il triplo del valore. Dopo di che la famiglia se ne andò dignitosamente.

Patissot prese un'altra canna, e fino a sera fece fare il bagno ai suoi vermi. L'amico se la dormiva tranquillo sull'erba. Si svegliò verso le sette.

— Andiamocene!... — disse.

Patissot tirò l'amo, lanciò un grido e rimase talmente stupefatto che ricadde a sedere. In cima al filo dondolava un pesciolino piccolissimo. Quando lo guardarono da vicino, videro che era stato infilzato in mezzo alla pancia, mentre l'amo usciva dall'acqua.

Fu un trionfo, una gioia senza limiti. Patissot volle che glielo friggessero, per lui solo.

Durante la cena, l'intimità fra i due aumentò. Patissot seppe che quel signore abitava ad Argenteuil, andava in barca a vela da trent'anni, infaticabilmente, ed accettò l'invito a desinare che questi gli fece per la domenica seguente, con la promessa di una bella gita sul « Trampolino », la barca dell'amico.

La conversazione era talmente interessante che finì per dimenticare la sua pesca.

Se ne ricordò soltanto dopo il caffè, e volle che gliela servissero. Si vedeva sul piatto una specie di fiammifero, giallastro e torto. Ciononostante lo mangiò con gioia e, la sera, sull'omnibus, raccontava ai vicini di aver preso quattordici libbre di frittura.

E DOMENICHE ESE PARIGINO

II

antiche furie, comparve la signora in mano. Appena ebbe visto il pescatore, sbraitando:

« Che l'avreste fatto ubria-

« Che m'ha fatto ubria-

on l'amo

per la prima volta in vita sua, il signor Patissot si presentò con successo, a destra, a sinistra, e controcorrente, con le obiezioni? Ebbene! pescate, quando il cielo si schiude, la terra è turbata dal bron-

«... sia per avidità, sia per ter-

«... seguitate oppure tralasciate i

«... di ogni grandezza, comprò tre

«... appena appena scuotendoli. Per

«... stazione era piena di gente ar-

«... come quelle di Patissot, sem-

conoscenza con un grosso signore d'una cinquantina d'anni, che pareva assai in gamba, e aveva il viso scurito dal sole. Tutti e tre presero a nolo una grossa barca con la quale andarono a mettersi proprio sotto la cascata della chiusa, dove si forma il gorgo in cui è più facile prendere il pesce.

Boivin fu subito pronto, e, dopo aver messo l'esca, gettò l'amo e restò immobile, fissando il piccolo galleggiante con straordinaria attenzione. Di tanto in tanto tirava fuori il filo dall'acqua e lo buttava un po' più lontano. Il signore grosso, quando ebbe buttato nel fiume il suo amo ben fornito d'esca, posò la canna accanto a sé, caricò la pipa, l'accese, incrociò le braccia, e senza curarsi del sughero si mise a guardare la cascata. Patissot ricominciò a far scoppiare i suoi vermi. Dopo cinque minuti si rivolse a Boivin.

— Signor Boivin, siate tanto cortese da sistemarmi questi vermi sull'amo. Io faccio, faccio, ma non ci riesco.

Boivin alzò il capo:

— Vi sarei grato se non mi disturbaste, signor Patissot; non siamo qui per divertirvi.

Tuttavia mise l'esca all'amo; e Patissot subito la lanciò, avendo cura di imitare le manovre dell'amico.

La barca, così vicina alla cascata, ballava maledettamente; le ondate la scuotevano, i bruschi risucchi della corrente la facevano girare come una trottola, nonostante fosse legata alle due estremità; e Patissot, tutto intento alla pesca, cominciò a sentire un vago malessere, una pesantezza di capo, uno strano stordimento.

Non prendevano neanche un pesce: il piccolo Boivin era assai nervoso, faceva gesti bruschi, dondolava il capo preoccupato; Patissot ne soffriva come d'una catastrofe; soltanto il signore grosso, sempre immobile, fumava tranquillamente, senza curarsi della sua canna. A un certo punto Patissot, seccato, si voltò verso di lui e con voce triste gli disse:

— Abboccano?

L'altro rispose semplicemente:

— Perbacco!

Patissot gli lanciò un'occhiata stupita:

— Ne prendete parecchi?

— Mai!...

— Come, mai?

L'omone, seguendo a fumare come la ciminiera d'un'officina, rispose così, lasciando sconvolto il suo interlocutore:

— Sarebbe proprio un bell'impiccio se abboccessero. Io non vengo mica per pescare; vengo perché qui mi ci trovo benissimo: si dondola come in mare e io porto la canna proprio per non sembrare differente dagli altri.

Il signor Patissot, invece, non ci stava bene per niente. Il suo malessere, dapprima imprecisato, aumentava sempre più, pigliava forma. Difatti la barca ballava come in mare, ed egli soffriva il mal di mare.

Appena fu passato il primo attacco propose di andarsene; ma Boivin, furibondo, per poco non gli saltò addosso. L'omone,

Missione italiana in Cina

Sta per partire alla volta di Pechino una missione italiana presieduta dal senatore Guglielmo.

La missione è composta da una trentina di rappresentanti di aziende industriali e commerciali e di istituti bancari, e si propone di studiare le possibilità di sviluppo degli scambi commerciali con la Cina continentale, e di avviare contatti diretti con gli ambienti economici cinesi.

Il volume degli scambi italo-cinesi è attualmente piuttosto modesto. Nel 1957 abbiamo importato dalla Cina per circa 4,5 miliardi di lire ed esportato per 9,2 miliardi.

La missione, che partirà nei primi giorni di luglio, si terrà in Cina circa un mese durante il quale alternerà a conversazioni con i rappresentanti economici cinesi visite a impianti industriali.

Una indagine per rilevare quali settori specifici offrano maggiori possibilità di collaborazione con il governo di Pechino — condotta sulla base delle esperienze di altre delegazioni recatesi recentemente in Cina — ha dato le seguenti risultanze. La tecnica idraulica, nel senso più esteso del termine, può trovare in territorio cinese ampie prospettive di espansione.

Seguono le fabbriche di concimi, soprattutto fertilizzanti artificiali, e in genere tutta l'industria chimica nelle sue applicazioni all'agricoltura. Infine, il campo dei tessili, benché si sappia che in questo settore la Cina va ormai orientandosi verso lo sfruttamento delle risorse locali mediante imprese che si adattino al clima e alle condizioni del mercato.

Il segretario del "Board of Trade" britannico, F. J. Errol, che a suo tempo guidò una de-

legazione inglese, ha indicato anche altre prospettive. A suo avviso, vi sarebbero infatti possibilità di incremento per macchinari speciali e per alcuni tipi di materie prime.

Esportazioni e importazioni

Nei primi 3 mesi del 1958 le importazioni sono ammontate, in Italia, a 500,7 miliardi di lire con una diminuzione del 13,3 per cento rispetto allo stesso periodo del 1957, e le esportazioni a 379,9 miliardi di lire con un aumento del 3,1 per cento rispetto al corrispondente periodo del 1957. Il deficit della nostra bilancia commerciale è risultato pari a 120,8 miliardi di lire con una diminuzione del 42,2 per cento rispetto allo stesso periodo del 1957.

Le importazioni dai Paesi della Oeece (Organizzazione economica europea) sono ammontate a 237,2 miliardi di lire con una diminuzione del 4,5 per cento rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente; le esportazioni a 214,2 miliardi con un aumento dell'1,3 per cento. Le importazioni dai Paesi del Mec (Mercato comune europeo) sono ammontate a 107 miliardi con una diminuzione del 15,3 per cento, e le esportazioni a 91 miliardi con una diminuzione del 7,5 per cento.

Le importazioni dall'area della sterlina sono ammontate a 25,4 miliardi con una diminuzione del 5,2 per cento, le esportazioni a 28 miliardi con un aumento del 19,7 per cento.

Le importazioni dai Paesi non partecipanti all'Oeece sono ammontate a 263,2 miliardi con una diminuzione del 19,9 per cento e le esportazioni a 160,9 miliardi con un aumento del 5,5 per cento. Fra tutti i Paesi le importazioni dagli Stati Uniti sono ammontate a 91,5 miliardi con una diminuzione del 18,1 per cento e le esportazioni a 31,7 miliardi con un aumento dello 0,3 per cento.

Turbine a gas su navi inglesi

Recentemente in un cantiere inglese è stata varata la "Brave Swordsman", seconda unità del gruppo "Brave" della flotta veloce della Marina da guerra britannica.

Questa nave, come la "Brave Bordered" varata il 7 gennaio, è fornita di turbine a gas "Bristol Marine Proteus" sviluppati ognuna 3500 HP., che costituiscono l'intero complesso propulsore della nave, eliminando l'uso del Diesel o di altre macchine alternative.

Il gruppo "Brave" della flotta veloce da guerra è stato progettato per l'uso di cannoniere o motosiluranti per operazioni costiere. L'equipaggio di queste veloci unità sarà composto da 3 ufficiali e 17 uomini.

Il consumo del vino

Com'è distribuito il consumo del vino nel mondo? Una recentissima statistica attribuisce il primato assoluto alla Francia. I francesi infatti bevono in un anno, a testa, 140 litri di vino; gli italiani ne bevono 115 litri, e gli spagnoli, i greci, gli argentini e i cileni, 50 litri. Seguono, notevolmente distanziate, la Svizzera con 34 litri, la Germania con 8, gli Stati Uniti con 4. L'Olanda e gli stati nordici hanno consumi che si aggirano sul litro all'anno per ogni abitante.

La produzione di vino in Italia nel 1956 è stata di 63 milioni di ettolitri, di cui 55 milioni consumati in loco e 2 milioni esportati (il rimanente non ha trovato compratori). La produzione del 1957, data la scarsità dell'ultima vendemmia, è calcolata tra i 47 e i 50 milioni di ettolitri.

Auto a propulsione nucleare

La Ford ha presentato il modello di una vettura a propulsione atomica: la "Nucleon". Il reattore nucleare sarà sistemato nella parte posteriore.

VITA DI CASA

La "classifica" degli abiti estivi

Gli abiti delle donne si dividono in quattro grandi categorie: gli inutili, gli utili, gli indispensabili, i superflui.

I più affascinanti sono, naturalmente, i superflui che vengono presentati dai grandi sarti nelle sfilate di stagione e che fanno parte dello spettacolo. Ad essi le donne dedicano lunghe cupide occhiute, seguite da profondo sospiri di rammarico. Gli abiti superflui sono i tubetti falsamente semplici con la cintura bassa, stile 1925, che impediscono nel modo più assoluto, non dico l'andatura normale ma il semplice gesto di alzare la gamba. Sono i meravigliosi

mantelli da sera con cappuccio, magari foderati di raso verde o scarlatto, che non vanno bene per nessuna evenienza, neanche per l'unico veglione di Carnevale. Sono i « trapezi » esage-

questa categoria, specialmente quelle ampie e disinvoltate che con una camicetta indovinata fanno « vestito ».

Ultimi gli abiti inutili: è impossibile sbagliare quando ven-

Tramonto del "due pezzi"



Il « due pezzi » è definitivamente tramontato. I costumi da bagno quest'anno hanno una linea molto castigata. Notare il particolare delle spalline piuttosto pronunciate

rati o gli abiti con tutta la ricchezza portata sul dorso e fittuante come una camicia da notte che tutt'al più possono essere indossati dalle cantanti al Festival napoletano suscitando la perplessità di migliaia di telespettatori. Sono i lunghi abiti ricchissimi da garden parties, sostenuti da almeno tre sottogonne, quando si sa benissimo che non si danno mai veri garden parties ed eventualmente ci si andrebbe in tailleur. Sono infine gli splendidi accappatoi da spiaggia in spugna gialla quando si sa perfettamente che non si potrà andare un solo giorno a vedere infrangersi le onde del mare comodamente sdraiate sulla rena sottile.

I capi indispensabili sono i più antipatici e i più noiosi. Quest'anno si presentano sotto forma di camicia o di sacco che vanno bene un po' per tutte le occasioni: mattino, pomeriggio, sera. Esigono una garnizione appropriata ed un contorno che « spieghi » il perché l'abito è stato messo; cioè cappellino fiorito per un matrimonio o una Comunione, lunga collana di perle per un ricevimento al pomeriggio, scarpe scollate e borsetta da sera per uno spettacolo importante.

Gli abiti utili sono quelli che si indossano il primo di giugno e si tolgono in settembre. La moda in questo campo concede ogni arbitrio: cioè lascia libere di portare il largo e lo stretto, lo chemisier o l'abito grembiule, a seconda delle preferenze di ciascuna. Di solito hanno colori neutri o, viceversa, smaglianti in modo da classificarsi subito entro o fuori i confini del classico e dell'attuale. Gli abiti utili sono realizzati in cotone, popeline, canapa a disegni minuti e simpaticamente allegri, nei quali sono compresi righe e quadretti. Anche le gonne possono essere classificate in

gono visti o presentati. Semplicemente perché sono gli abiti brutti che una donna di gusto riconosce al volo e naturalmente si guarda bene dal portare.

L'acqua fonte di bellezza

A anche chi non ha mai messo piede in un istituto di bellezza sa benissimo che non giova alla pelle lavarsi il viso con acqua e sapone. Ma la proibizione vale solo per il sapone; l'acqua non fa mai male, anzi è una sorella, una alleata, un'amica.

L'acqua fa bene alle bionde, alle giovani ed alle meno giovani perché rende bella ogni carnagione. E' un po' il segreto di Pulcinella: la pelle ha bisogno di una grande umidità e dopo essere stata ben pulita con crema detergente sarà avvantaggiata da un risciacquo con acqua fresca e ciò tenendo conto del fatto che l'acqua calda pur ammorbidendo i tessuti li sibra un pochino e li rilassa. Se si vuol fare, invece, una buona reazione sul viso allora è ottimo sistema usare l'acqua bollente poi quella gelata.

E' importante non privare mai la pelle dell'umidità necessaria. Del resto abbiamo constatato più di una volta che le donne che vivono in zone molto umide hanno una pelle stupenda, mentre chi abita in luoghi asciutti o ventosi risente dell'azione poco benefica del clima. La controprova della meravigliosa opera dell'acqua sulla pelle del viso, è data da un istituto di bellezza che consiglia alle sue clienti di uscire nelle giornate di pioggia lasciando che l'acqua piovana, che non è affatto calcarea, bagni il volto.

Il corpo, a sua volta, ha bisogno quanto il volto di acqua. Più dei massaggi e persino della ginnastica per mantenere il corpo giovane e sano occorrono i bagni. Bagni di tutti i generi, ma specialmente in vasca quella con striglia e brusca che stimolano la circolazione del sangue e rendono la pelle trasparente.

L'acqua infine non si limita ad un'azione benefica solo all'esterno. Per restare belle, giovani, fresche, tutto quello che volete, bevete acqua. Non durante i pasti, si capisce, che il viso ne risentirebbe, ma a digiuno, al mattino. Poi durante la giornata un bel bicchiere di acqua è la migliore merenda della signora che tiene alla linea, all'alto fresco, alla bugia prolungata degli eterni vent'anni.

La Lombardia

(continua da pag. 7)

raccolte a Milano: del resto tutti conoscono l'importanza di questa città nell'attività editoriale e giornalistica del Paese.

Anche nelle industrie chimiche il peso della Lombardia è assai notevole. Inutile poi insistere sull'intensità dei trasporti in questa regione. Secondo i dati di un paio d'anni fa assumendo le linee statali e quelle private, la Lombardia contava 9,5 Km. di ferrovia ogni 100 Kmq., contro i 7,5 del Piemonte e della media di tutta Italia. Circa la rete stradale, nel dicembre del '56 la Lombardia contava 1.320 Km. di strade statali, 3.435 di strade provinciali e 15.421 di comunali, cioè la rete più vasta dopo il Piemonte. Del resto Milano sarà il capolinea della costruenda autostrada del sole e già oggi vi fanno capo le più lunghe autostrade d'Italia, che sono la Torino-Milano; la Milano-Laghi; la Milano-Bergamo-Brescia. Gli autoveicoli erano, sempre a fine '56, 296.545, pari a uno ogni 23 abitanti (media superata solo dal Piemonte, con un'auto ogni 20 abitanti).

Il traffico aereo si concretizza nell'attissimo smistamento di passeggeri a Milano-Malpensa (superato solo da Roma-Ciampino), integrato da Milano-Linate.

Il grande sviluppo industriale che abbiamo veduto fa sì che anche il traffico commerciale, tanto che la Lombardia è la regione più commerciale d'Italia, dopo la Liguria. Della sua popolazione attiva, un decimo circa è dedita al commercio.

La Lombardia ha registrato nel 1956 un reddito medio per abitante di 249.640 lire annue, contro ad esempio, le 246.930 della Liguria e le 105.772 della Lucania.



Due graziosi abitini che appartengono al genere « utile »

AD AUGUSTA

te, mentre la nuova unità costruita dall'Ansaldo tratterà da sola circa 7.000 tonnellate di greggio al giorno. Mediante successiva distillazione in «colonne di frazionamento» si ottengono i seguenti prodotti: benzine pesanti e leggere, petrolio bianco e per turbogetti, nafta leggera e pesanti, ed un residuo, per il cui ulteriore sfruttamento si deve ricorrere ad altre unità di processo che si avvalgono del vuoto spinto, del calore, della pressione e di catalizzatori per ottenere altre benzine, gas liquidi, lubrificanti, asfalti, resine sintetiche, detersivi, insetticidi, paraffine, una serie imponente di prodotti che sono ormai entrati nella nostra vita e divenuti cose comuni, cui non si presta più attenzione. Queste unità si chiamano, come al solito, con caratteristici termini inglesi di *cracking*, *catforming*, *platform-*

ing, *polimerizzazione* ed altri ancora che molti di noi hanno udito o notato e che danno origine, ciascuno, ad una nuova serie di prodotti di grande interesse ed utilità.

Come si è accennato, il pezzo più importante di queste unità è la torre di «topping» che raggiunge i 52,50 m. di altezza, appoggia su una invasatura di cemento armato alta 13 metri, ha un diametro di circa 6 metri e pesa 250 tonnellate.

Le fasi di montaggio di questa enorme torre hanno richiesto particolare cura in quanto, data la mole, le vire si sono dovute saldare in posto e montare una sull'altra fino a formare la torre completa. Si noti che le norme americane generalmente seguite in questo genere di costruzioni sono particolarmente severe e minuziose, anche

per quel che riguarda i materiali. La torre, a seconda della zona, è rivestita con acciai speciali ed anche monel, gli interni sono di particolari caratteristiche e la tecnica della saldatura è quindi particolarmente impegnativa.

Altro complesso notevole è il forno, costituito di una ossatura in portali ad anima

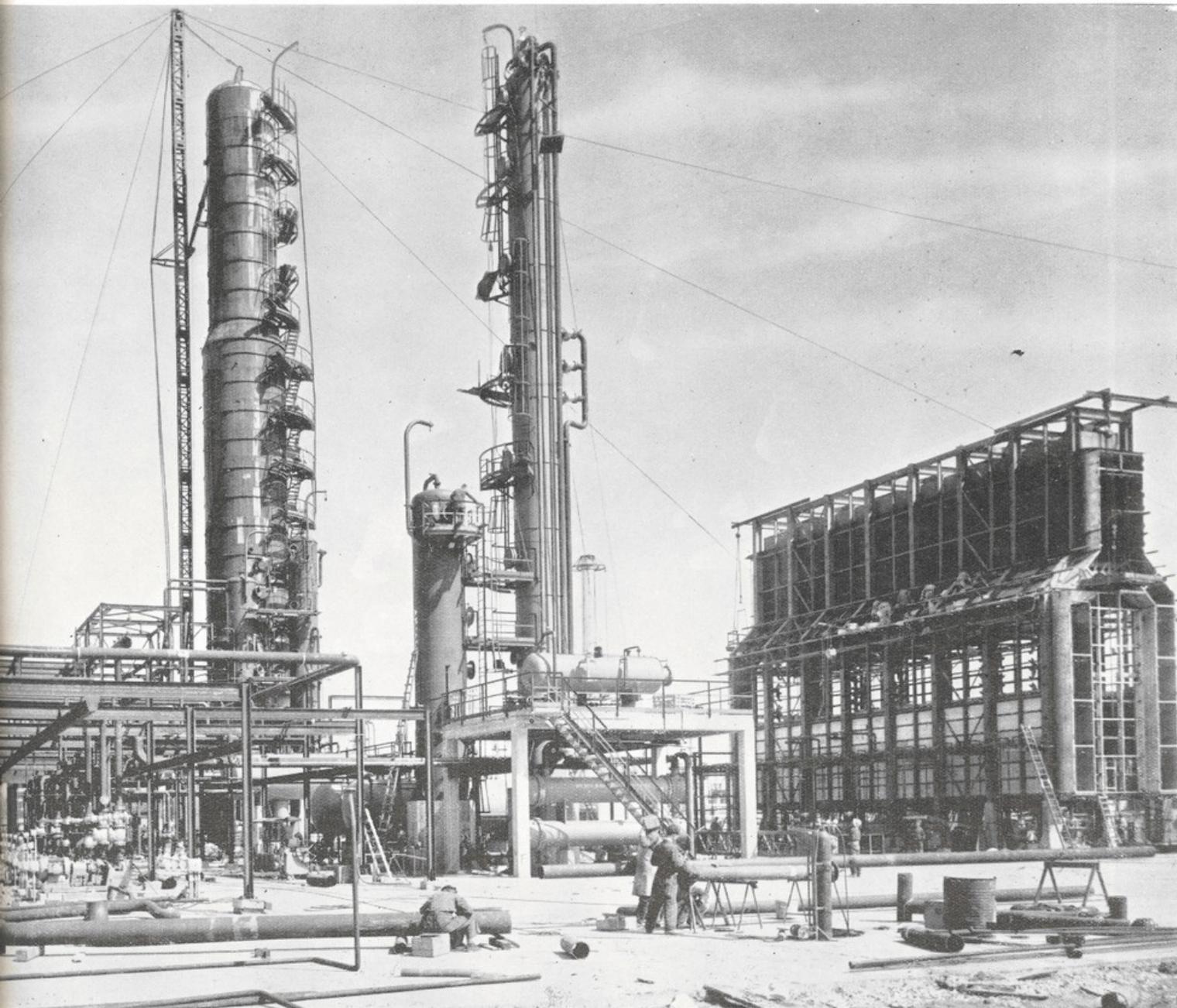
piena che serve di sostegno alle murature, ai bruciatori ed ai tubi; il forno è alto 20 metri e lungo 25 metri, ed è munito di tutti i più moderni accessori.

Vengono poi elementi di minore mole comparati ai primi: colonne, torri di stabilizzazione e scambiatori di calore. L'impianto è dotato di un

moderno sistema di strumentazione ed è realizzato in modo da permetterne la condotta automatica e centralizzata, e costituisce un altro buon lavoro eseguito in Italia in un campo in cui è acuta la concorrenza delle ditte straniere specializzate.

Ettore Gabetta

ggio. - Sotto: struttura supporto tubazioni; torre T1; torre T6 e T7; struttura E8, E18A e B, D4; forno F1. - Sopra: montaggio tubi e coibentazione forno F1



La programmazione e i suoi compiti in un cantiere navale

La struttura di un'organizzazione industriale è il risultato del suo sviluppo. Il punto di partenza è in genere di minuscole proporzioni: gradualmente si espande. Una o due persone esplicano agli inizi tutte le mansioni e si interessano di ogni cosa: ogni attività dell'azienda ruota intorno a loro. Come lo sviluppo continua, questo metodo di operare diventa inefficiente e si rende necessaria una struttura pianificata di organizzazione.

Per soddisfare questa necessità di organizzazione del lavoro e per adempiere alle varie funzioni ad essa connesse sono stati creati degli appositi uffici, che nella nostra azienda prendono il nome di « Uffici Produzione ».

Quali sono i compiti della « Programmazione » di un cantiere navale, nell'ambito della sopra accennata organizzazione del lavoro? « Programmazione » è, in linea generale, preparare in anticipo, rispetto all'esecuzione, tutto quanto è necessario per il raggiungimento di traguardi fissati. Costruire una nave, in un determinato spazio di tempo, presuppone l'aver a disposizione la mano d'opera necessaria, i materiali adatti allo scopo e i

disegni di tutti i particolari da eseguire. Ovviamente questi tre fattori sono legati l'uno all'altro da stretti legami, e sono dipendenti da moltissimi altri fattori che ne rendono complessa la reciproca corrispondenza.

Per coordinare tali fattori e formulare programmi generali del Cantiere e particolari per le varie sezioni, è necessario avere abbondanti documentazioni ed esperienza sulle possibilità dei vari reparti, sui costi dei vari tipi di costruzioni e sulle possibilità di approvvigionamenti dei materiali. E' pertanto opportuno creare, per tutti i particolari principali di ogni tipo di commessa, un archivio di dati statistici di costo ovvero di consuntivi assai particolareggiato per pesi e manodopera, di ogni nave costruita. Con tale materiale a disposizione, l'Ufficio Programmazione controlla con continuità i carichi di lavoro delle varie sezioni onde avere la certezza, sopperendo per le eventuali deficienze con manodopera di terzi, di poter completare, alla data fissata, le varie costruzioni.

Contemporaneamente, è indispensabile mettere le varie sezioni in condizioni di poter



sviluppare con continuità e con il minor numero possibile di intralci, il lavoro nelle sue varie fasi. Tale fattore implica un normale afflusso di materiali da parte dei nostri fornitori e di disegni da parte dell'Ufficio Studi. E' pertanto necessario essere quotidianamente al corrente delle precise date di consegna previste per i letti materiali, delle eventuali variazioni di tali date, di ogni difficoltà che sorga ad intralciare l'approvvigionamento di tali prodotti lavorati o semilavorati, presso le innumerevoli officine che espletano fornitura su nostri ordinativi. Occorre

ottenere dall'Ufficio studi tutti i disegni costruttivi, in tempo utile e con la sequenza desiderata onde poter preparare tempestivamente distinte base, piani di prefabbricazione di scafo e cottimi, cioè tutti i « documenti di lavoro » indispensabili alle Officine per eseguire qualsiasi lavorazione.

L'Ufficio Programmazione è composto al Cantiere di Sestri da tre ingegneri, cinque capi gruppo, circa settanta impiegati ed una quindicina di operai (la maggior parte colaudatori).

In questi anni, in cui il ritmo di lavoro in Cantiere si è

assai intensificato, la capacità del nostro Ufficio Programmazione è stata messa a dura prova. Si deve curare l'organizzazione del lavoro per più di dieci costruzioni contemporanee; abbiamo avuto, nei periodi di fine allestimento della M/n. « Gripsholm » e della T/n. « Costa », una cinquantina di ditte operanti nell'ambito del Cantiere: ognuna aveva i suoi problemi e le sue necessità, ognuna doveva essere messa in condizioni di lavorare senza possibilità di avanzare proteste compromettenti il completamento del lavoro nel tempo fissato. Abbiamo dovuto seguire il regolare affluire dei materiali pervenuti da molte centinaia di ditte ed a fronte di migliaia di ordinazioni: la sola mancanza di alcuni pezzi può compromettere il programma di approntamento e consegna di una nave (e solo le valvole, su una turbocisterna da 31.500 t.p.l., assommano a circa 2500 pezzi!).

Nell'anno 1957 sono state compilate distinte base di scafo per più di 40.000 tonn. di materiale imbarcato. Nello stesso anno sono state consegnate 8 costruzioni. La manodopera diretta spesa in Cantiere nello stesso periodo (compresi gli appalti) supera gli 11 milioni di ore lavorative.

Se è stato possibile sviluppare, con gli ottimi risultati che tutti conosciamo, tale ingente quantità di manodopera, ciò è almeno in parte dovuto al lavoro preparatorio svolto tempestivamente e con la massima scrupolosità possibile, dall'Ufficio Programmazione. E poiché tale lavoro del PRO in sede di preparazione si risolve, durante l'esecuzione, in una maggior facilità di operare da parte delle officine e quindi in un minimo costo delle commesse, possiamo concludere che, se è pur vero che le navi si fanno nelle officine ed a bordo, è anche vero che al PRO si opera fattivamente per la loro costruzione.

Giorgio Traverso

Nelle due fotografie: due vedute dell'Ufficio Produzione del nostro Cantiere di Sestri



DOPOLAVORO

SEZIONE CALCIO

La squadra ansaldina è la migliore della 2ª edizione del "Trofeo del Lavoratore"

La squadra calcistica del Dopolavoro Ansaldo ha ormai chiaramente dimostrato di essere la compagine tecnicamente migliore nella seconda edizione del «Trofeo del Lavoratore», organizzato dal «C.S.I.».

Essendo la manifestazione prettamente dilettantistica e ricreativa, il regolamento stabilisce che non possono partecipare giocatori che, durante la corrente stagione calcistica, abbiano disputato più di tre partite in squadre partecipanti ai vari campionati o tornei organizzati dalla «Federazione Italiana Giuoco Calcio» o dal «Centro Sportivo Italiano».

Gli elementi che rispondono a questi requisiti sono stati «peccati» nei diversi stabilimenti della nostra Società. Il Meccanico ha dato Baronti, Beleno,

Bruzzone, Garzino, Chiara, Idili, Pittaluga, Rossi, Sacconi e Zampilli; il Cantiere di Sestri Bellafonte, Cagna, Del Bene, Fane, l'arodi e Tacchino; il C.M.I. Barile.

Al torneo partecipano ben undici squadre suddivise in due gironi; le partite vengono disputate «all'italiana» con incontri di andata e ritorno, al termine dei quali le prime due squadre di ogni girone disputeranno le finali (sola andata).

La squadra è diretta dal Direttore tecnico della «Sezione calcio» sig. Adriano Burlando, che ha trovato nell'allenatore Franco Verdacchi un prezioso collaboratore.

Alla fine del girone di andata, testè concluso, gli ansaldini occupano il primo posto. Ecco la classifica:

classifica, seguita dalla «Volley», mentre in terza e quarta posizione sono, rispettivamente, la «SIAC» e la «S. Cecilia».

Dopo la pausa del 15 giugno gli atleti dell'Ansaldo si prepareranno per il «ritorno», che certamente non sarà facile come la prima parte del campionato in quanto, per tutte le avversarie, la squadra dell'Ansaldo è ora la squadra da battere.

SEZIONE ATTIVITÀ MONTANE

Il trasporto dei partecipanti ai soggiorni alpini

Come già annunciato, il Dopolavoro organizzerà il trasporto dei partecipanti ai «Soggiorni alpini» in autopullman, purché venga raggiunto un minimo di 25 partenti.

Il prezzo di andata e ritorno è fissato in lire 4.000 sia per Andalo e Pinzolo che per La Thuile.

Si invitano pertanto coloro che intendono usufruire del viaggio in autopullman riservato, ad effettuare al più presto la prenotazione onde facilitare la organizzazione.

SQUADRE	PARTITE				RETI		PUNTI
	G	V	N	P	F	S	
Ansaldo	5	4	1	0	9	1	9
Consorzio del Porto	5	2	2	1	6	5	6
Teti "B"	5	1	3	1	6	9	5
Italia Soc. di navigaz.	5	0	4	1	3	4	4
Italnavi - Linea C	5	1	1	3	2	7	3
Dipendenti Provincia	5	1	1	3	5	5	3

SEZIONE FOTOGRAFIA E CINEMA A PASSO RIDOTTO

Concorso cinematografico a premi per films a colori o in bianco e nero

La «Sezione fotografia e cinema a passo ridotto» indice ed organizza un concorso cinematografico a passo 8, 9½ e 16 mm., a colori oppure in bianco e nero, riservato agli iscritti al Dopolavoro aziendale Ansaldo.

I films, che dovranno essere inediti e di durata inferiore ai 12 minuti di proiezione, potranno essere iscritti ad uno dei seguenti gruppi: «A» (schema libero); «B» (documentari).

Il regolamento-programma è in corso di stampa e sarà distribuito appena possibile. Il concorso si chiuderà improrogabilmente il 15 ottobre p. v. e sarà dotato di ricchi premi.

Tutti i dopolavoristi che hanno intenzione di parteciparvi, sono vivamente pregati di dare una adesione di massima, puramente indicativa e senza impegno, entro il 20 giugno, rivolgendosi alla sede della sezione in via Sestri 33/2, nelle sere di mercoledì e venerdì dalle ore 21 alle ore 23, oppure alla Segreteria del Dopolavoro Aziendale a Sampierdarena (dove potranno avere ulteriori informazioni) tutti i giorni nelle ore d'ufficio.

SEZIONE MOTORISMO

Ottime affermazioni ai raduni di Cortemilia e Imperia

L'attività della «Sezione motorismo» si sta facendo sempre più intensa. Recentemente, infatti, la sezione ha preso parte, con largo numero di partecipanti, alle seguenti manifestazioni: **Raduno di Cortemilia.** Il gruppo motociclistico si è presentato

a Cortemilia, percorrendo 120 chilometri, con 44 macchine e 68 partecipanti. E' stato classificato primo del gruppo B.

Raduno nazionale motociclistico di Imperia. Al nostro gruppo sono state assegnate le coppe del Ministero della Difesa quale primo classificato del gruppo B e dell'ENAL Provinciale di Imperia per il gruppo più numeroso. Il gruppo si è presentato con 40 moto e 67 artecipanti.

Quote d'iscrizione

Per l'adesione alla «Sezione motorismo» (Gruppo motociclisti), in relazione anche al necessario tesseramento alla «Federazione Motociclistica Italiana» sotto l'egida della quale si svolge l'attività, la quota d'iscrizione annuale è di lire 1.000.

SEZIONE PALLAVOLO

I pallavolisti dell'Ansaldo primi nel campionato di serie C

Nella serie C del campionato di pallavolo la compagine del Dopolavoro Ansaldo sta collezionando lusinghieri successi.

I tecnici sostengono che è la squadra più forte in virtù principalmente dell'esperienza dei suoi atleti, e che gli ansaldini, se spingeranno a fondo la loro preparazione, non dovrebbero faticare per conseguire la vittoria finale. Infatti le nette vittorie finora ottenute, specie contro la «SIAC» (3-0), la «Volley» (3-0) e la «S. Cecilia» di Albisola (3-0), sono state assai indicative.

Il girone d'andata si è concluso con la squadra del Dopolavoro Ansaldo al comando della

SOCIETÀ EDITRICE INTERNAZIONALE

SEDE CENTRALE: TORINO FILIALE DI GENOVA
CORSO MARGHERITA, 176 VIA PETRARCA, 24 R.

I libri di viaggio più richiesti dal pubblico

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

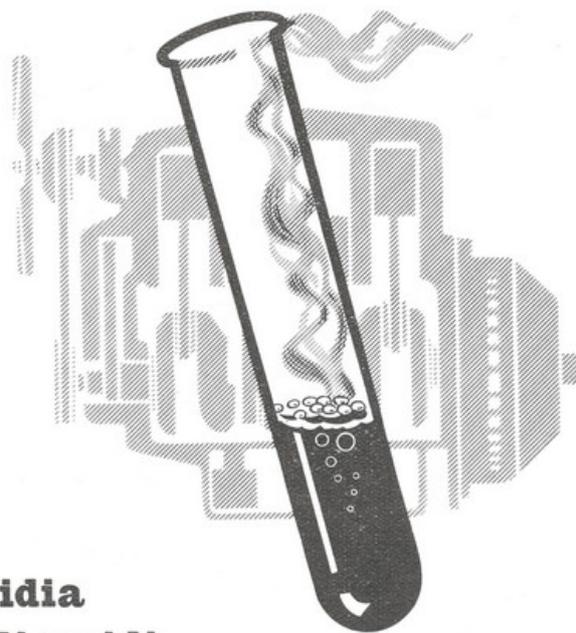
MALATTIE REUMATICHE

ARTROSI - ARTRITI - NEURALGIE - FIBROSITI - SCIATICHE - LOMBAGGINI

Dot. FUMAGALLI

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

alpi 1173



L'insidia degli acidi

Acidi nel motore? Certo: la combustione ne lascia giorno per giorno una notevole quantità nei cilindri. I loro effetti sono dannosi: quando il motore è fermo corrodono il metallo e, quando è in moto, ne accentuano l'usura.

Ecco perché è indispensabile un lubrificante che neutralizzi gli acidi a mano a mano che si formano, oltre a combattere insidie altrettanto pericolose come l'attrito e gli sbalzi di temperatura.

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

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



L'olio per tutte le temperature

LA RUOTA DEL TEMPO

Sono nati

6 marzo: CINZIA, di Unico Barghi (Liv) e di Piera Di Fusco - 26 marzo: SILVIO, dell'ing. Ilio Miragoli (Dig) e di Maria Vivaia - 15 aprile: FRANCO, di Ilio Sarti (Liv) e di Franca Lemmi - 25 aprile: GIOVANNI, di Vincenzo Aiello (Can) e di Maria D'Ippolito - 30 aprile: ANNA, di Candido Novello (Can) e di Maria Traverso - 1.0

NOZZE D'ARGENTO



Il preventivista Silvio Sini del Cantiere di Sestri e la sua gentile consorte Mafalda Gonella hanno festeggiato recentemente le nozze d'argento. Alla lieta ricorrenza del 25.º anno di matrimonio erano presenti i tre figli Adriana, Albina e Giovanni ed altri parenti.

Alla felice coppia, unita nel più profondo affetto, formuliamo gli auguri più fervidi.

maggio: SUSANNA, dell'ing. Luigi Stelluto (Can) e di Marcella Miglietta - 4 maggio: SILVANA, di Alberto Pesce (Can) e di Bianca Alvaro - 5 maggio: IVANO GIUSEPPE, di Carlo Curtarelli (Fon) e di Maria Parodi - 6 maggio: MARIA, di Antonino Greco (Can) e di Domenica Potenzoni; LUCA, di Vittorio Cappagli (Liv) e di Lida Pachetti; ROBERTO, di Romano Trastullo (Liv) e di Miria Lavoratori - 7 maggio: MAURA, di Giovanni Callea (Can) e di Orsolina Cleutlin - 8 maggio: SERGIO, di Celestino Giffra (Can) e di Pellegrina Oliveri - 9 maggio: MASSIMO, di Edoardo Amabili (Can) e di Rosa Rehora - 11 maggio: GIUSEPPINA, di Angelo Capurro (Mec) e di Rosa Capurro - 15 maggio: ROSANNA, di Giacomo Carosio (Cml) e di Caterina Cavo - 16 maggio: MARCO, di Alfredo Cerri (Liv) e di Flora Del Mazza - 17 maggio: GIOVANNI BATTISTA, di Nicola Chiappori (Can) e di Maria Molinari - 19 maggio: GIOVANNI, di Giorgio Percevale (Cml) e di Adriana Grottin.

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

Si sono sposati

7 aprile: Sergio SALTARELLI (Mec) con Piera Martinengo - 13 aprile: Giacinto BERNARDI (Mec) con Angela Veardo - 26 aprile: Giuseppe PIOMBO (Fon) con Maria Ponte - 17 maggio: Giuseppe ANTONINI (Mec) con Giuseppina Lavagetto; ing. Pietro MANGRAVITI (Can) con Rosetta Gatto; Vincenzo MERELLO (Can) con Maria Del Piano.

Agli sposi i nostri vivissimi auguri.

Pensioni di guerra

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

GIUSEPPE ALOI. Abbiamo controllato ancora la Sua pratica presso il Ministero del Tesoro — Servizio Infortunati Civili, e abbiamo appreso che Lei fruisce di pensione di 6,4 ctg. — tabella D — a vita, più assegno di incollocamento per il periodo 1-7-1953 - 31-1-1957. Poiché non risulta pervenuta alcuna domanda di aggravamento, che Lei afferma di avere inoltrato nel 1956, La preghiamo controllare dai dati di cui sopra se trattasi proprio della Sua pratica oppure di un caso di omonimia. Se i dati si riferiscono invece proprio alla Sua pratica, si consiglia rinnovare la domanda di aggravamento non pervenuta al Ministero. In caso contrario, ci invii tutti gli elementi in Suo possesso allo scopo di poter rintracciare la pratica giusta.

TERESIO GIANNACCHINI. Siamo lieti di comunicarLe le buone notizie circa la Sua pratica, e cioè che il Ministero del Tesoro — Servizio Dirette N. G. — in data 8 maggio 1958 ha compilato il Progetto concessivo n. 2817 a Suo favore e lo ha inoltrato al Comitato di Liquidazione per l'approvazione. Seguiamo ancora la pratica e ci riserviamo di darLe ulteriori notizie.

GIOVANNI SANTINI. In riferimento alla Sua richiesta, Le comunichiamo che il Ministero del Tesoro — Direzione Generale Pensioni di Guerra — in data 11 marzo 1959 ha fatto richiesta al Distretto Militare di Massa del Suo foglio matricolare e ne è in attesa. Facca sollecitare al Distretto di Massa l'inoltro di detto documento.

CESIRA CANDIA ved. PONTINI. In riferimento alla Sua recente richiesta di chiarimenti circa la liquidazione ottenuta in base al Decreto Ministeriale n. 1202371 del 26

giugno 1957, con il quale Le veniva rilasciato il libretto di pensione numero 5490593, possiamo comunicarLe di avere appreso al Ministero che il provvedimento in parola era a carattere provvisorio, e pertanto in data 18 febbraio '58 il Servizio competente ha provveduto a compilare il Progetto concessivo numero 54828 a favore della vedova e dell'orfano, inoltrandolo al Comitato di Liquidazione per l'approvazione e successivo Decreto definitivo. Con la prossima edizione contiamo di comunicarLe il numero del Decreto e ulteriori notizie.

piccoli annunci

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

LETTINO di legno, seggiolone e triciclo a bassissimo prezzo venduto. Telefonare al n. interno 462 dello stabilimento Meccanico.

MOTO « Bianchi » 125 c.c. in buonissimo stato, gomme nuove, batteria nuova, bollo scadenza gennaio '59, assicurazione a tutto il 1958, occasione vendesi. Telefonare al n. 473585 dalle 20 alle 21.

OCCASIONE! Vendesi vestito per comunione completo. Telefonare al sig. Scarpatò, n. interno 357, stabilimento Meccanico.

VENDO macchina per cucire « Necchi » B.F. Supernova, mobile in radica di noce, ancora imballata con piombo e garanzia. Telefonare al n. 201197.

VENDO motocicletta « Guzzi » 250 c.c., quattro marce. Telefonare al n. 462566 alle ore 20.



Luigi, figlio di Umberto Ricci del Cantiere di Livorno



Giuseppe, figlio di Fortunato Santi del Cantiere di Livorno

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

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

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

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

LA SPEZIA - Ditta Dr. F. A GABBIO - Via Biassa, 5 - Telefono 22.685

LIVORNO - Ditta ULRICO ROMEI - Via Ippolito Nievo, 4-6 - Telefono 22.062

I NOSTRI CONCORSI



Un disegnatore è stato da noi incaricato di scenografare cinque note canzoni e il risultato è la vignetta sopra riprodotta. Il concorso consiste nell'indovinare, basandosi sugli elementi del disegno, i titoli esatti delle cinque canzoni. Le soluzioni devono essere inviate entro il 15 luglio. Tra coloro che avranno risposto esattamente sono in palio, per sorteggio, i seguenti premi: un servizio di piatti per sei persone; un ferro elettrico da stiro; un servizio di tovaglie per sei persone; due scatole di cacao «Perugina»

ATTO DI ONESTÀ

L'operaia Edda Maffei del Cantiere di Livorno, rinvenuto un portafoglio contenente documenti e denaro, si affrettava a restituirlo al proprietario, l'impiegato Emilio Rossini del coordinamento.

Segnaliamo a tutti, con vivo compiacimento, l'atto di onestà della signora Maffei.

MEMENTO

Franco MUSSO

di 50 anni, dipendente del Cantiere di Sestri, deceduto il 20-5-1958. Era stato assunto nel 1946. Lascia la moglie e due figli.

Renato SOBRERO

di 26 anni, dipendente del Cantiere di Sestri, deceduto il 30-5-1958. Era stato assunto nel 1956.

Oliviero BRUNO

di 57 anni, dipendente dello stabilimento C.M.I., deceduto il 24-5-1958. Era stato assunto nel 1923. Lascia la moglie e una figlia.

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

CINESELEZIONE

Nel fango della periferia

Siamo nel porto di New York. Un bianco che ha un passato da far dimenticare cerca lavoro, e lo trova tra gli scaricatori del porto, grazie ad un altro bianco che in compenso gli preleverà sullo stipendio una certa taglia.

Ad un certo punto il nostro uomo ha la pretesa di sottrarsi allo sfruttamento del suo capo bianco, e va perciò a lavorare con un capo negro, che non gli preleva nessuna taglia. Senonché il capo bianco non scherza, ed è facile immaginare che il negro finirà male, e il bianco la passerà liscia grazie all'omertà e alla paura dell'ambiente.

Ma, tutto sommato, il finale non sarà così pessimistico come ci si poteva aspettare.

Il film ha il pregio di mettere a nudo molte situazioni scottanti, del resto già largamente affrontate dal cinema «neo-realista» americano, e lo fa con una tecnica ineccepibile, con una fotografia davvero raffinata. Ma il regista non mantiene tutte le promesse: il film ha più di una caduta, più di una lungaggine, più di una incoerenza. Tutte cose gravi, che valgono a ridurre di molto il valore dell'opera.

Ed è perciò che un film che doveva essere importante proprio sul piano contenutistico finisce per salvarsi solo grazie ai suoi valori formali.

IL PORTOGHESE

Cartotecnica

LUCE

S. R. L.

GENOVA

Telef. 580.314
PIAZZA DELLA VITTORIA 150 r.

TUTTO PER IL DISEGNO
E PER L'UFFICIO

• CARTE PER USI TECNICI

• ALLESTIMENTI
IN PLASTICA

Libreria Internazionale Di Stefano

già TREVÉS - S. P. A.

GENOVA

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

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.

BIANCHERIA - BIANCA E DISINFETTATA

Non vi illudete di ottenere risultati sostanzialmente efficaci coprendo odori con profumi, facendo apparire bianco ciò che non è pulito, ritenendo disinfettato ciò che è solo pulito. Con

ANTISAPRIL

si distruggono gli odori, si sbiancano le macchie e si disinfetta efficacemente la biancheria senza deteriorarla. **ANTISAPRIL** non è velenoso ed è registrato alla Direzione di Sanità, Reg. Min. Int. 99/41. **ANTISAPRIL** per ogni disinfezione in casa, in negozio, nel bar, nel ristorante, negli allevamenti.



■ **HIESTE UN FAMOSO RE ALLA FAVORITA:**
"QUAL'E IL SEGRETO DELLA TUA BELLEZZA,
LA CREMA O LA LOZIONE PREFERITA
CHE TI DA QUESTA ETERNA GIOVINEZZA?,,

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

Usate anche voi mannite Dufour!

ANSALDINI MOBILI

ARREDATE COMODAMENTE
E BENE LA VOSTRA CASA
con
MODERNI SOLIDI
GARANTITI

A RATE di Lire

5 - 6.000 MENSILI

rivolgendoVi alla Ditta

CARDONA & GINOCCHIO

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

FATEVI RICONOSCERE
VI FAVORIREMO

ICCEA CARTA CANCELLERIA

ARTICOLI PER UFFICIO TECNICO

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

CONTINI

BORSE

VALIGIE

BAULI

PORTICI XX SETTEMBRE, 172 r.

ARTICOLI

VIAGGIO

TUTTE le NOVITÀ
di STAGIONE

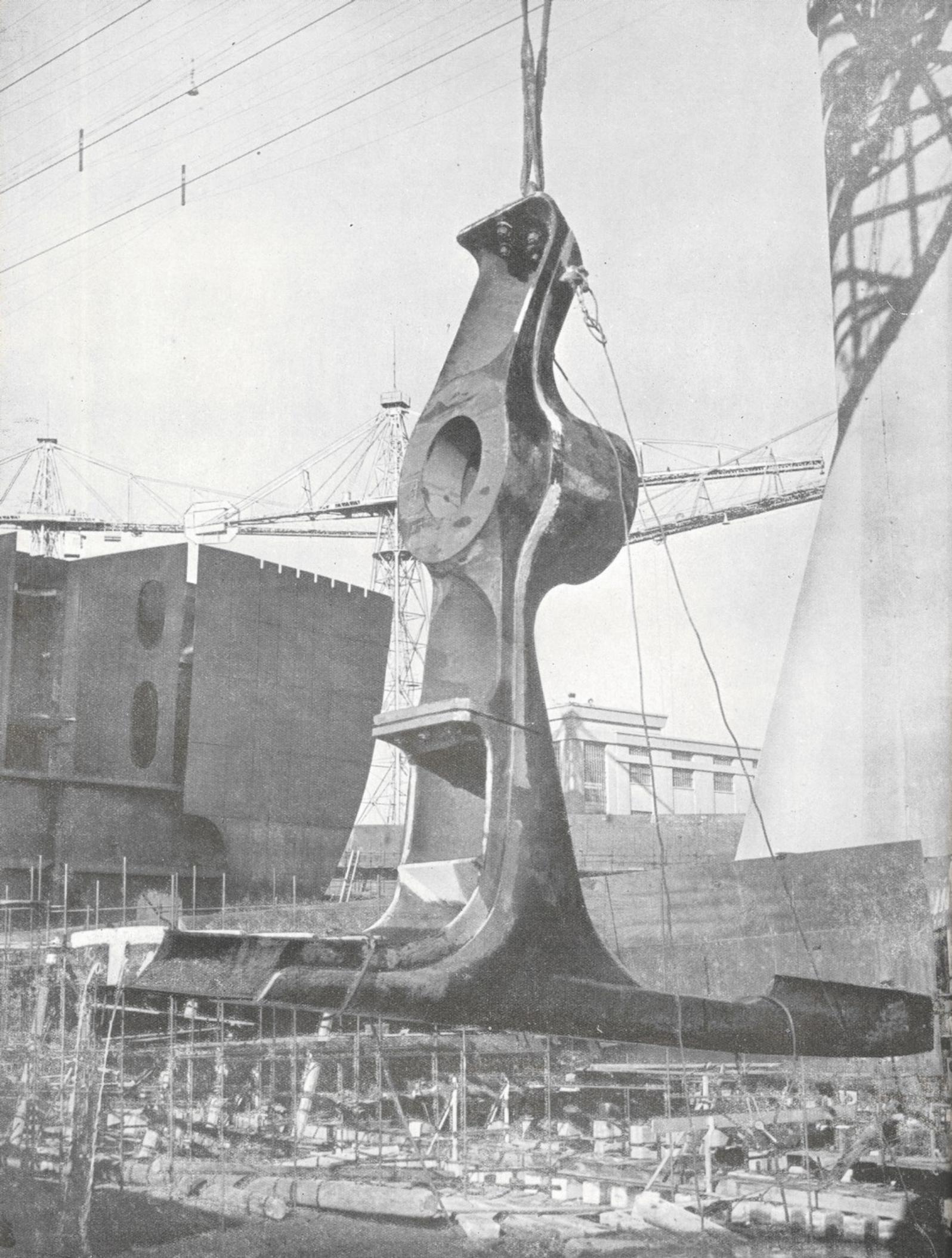
CONFEZIONI

di alta classe

CALZE

SCONTO 10%
PRESENTANDO IL TAGLIANDO
DI QUESTO AVVISO

GUANTI ecc.



Il dritto di poppa di una turbocisterna da 34.500 t.d.w. pronto per il montaggio al Cantiere di Sestri