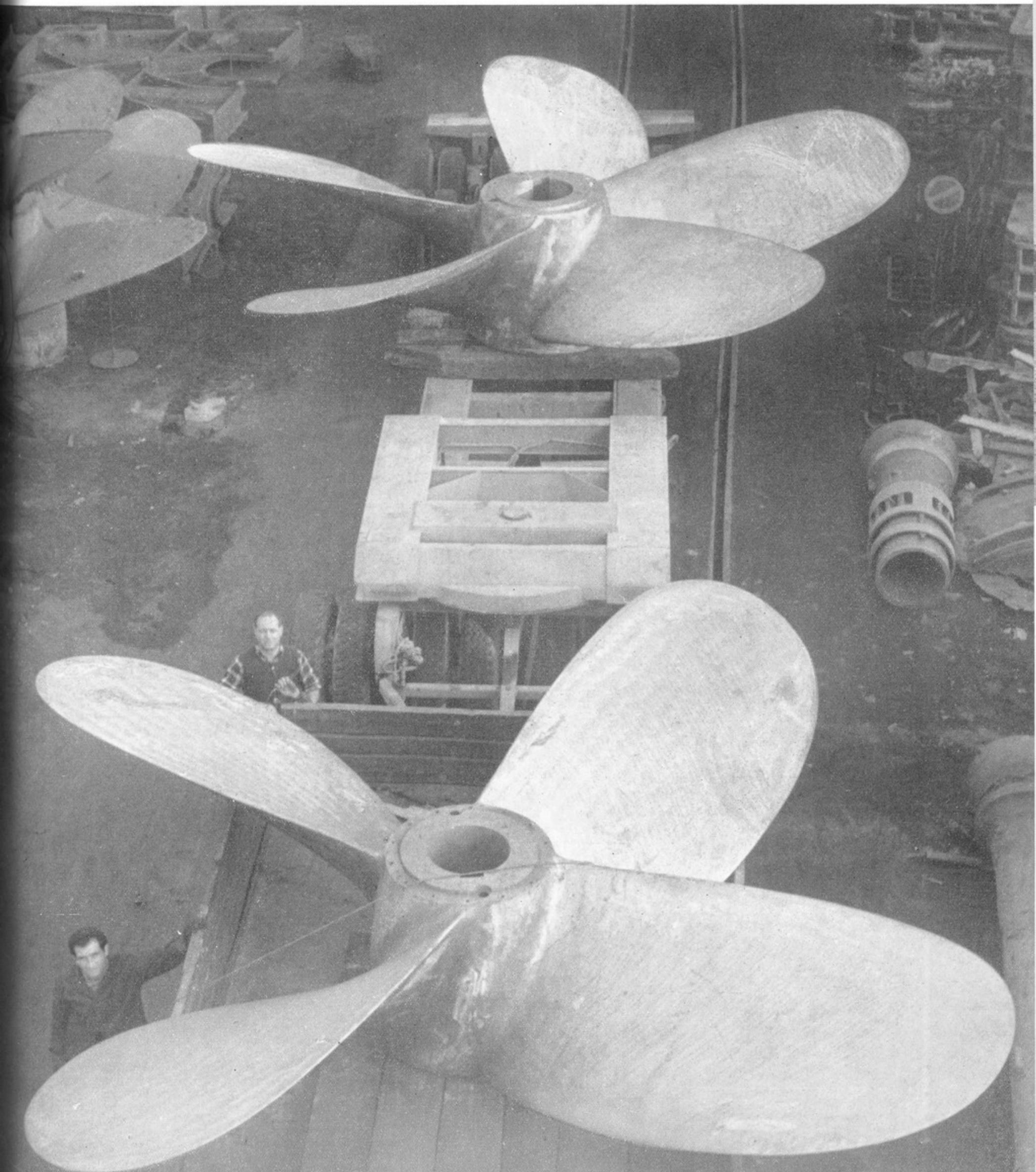


l'ansaldino

no VI - n. 4 — 15 marzo 1959
abbonamento gratuito ai dipendenti

QUINDICINALE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO

spedizione in abbonamento
postale — gruppo secondo



Eliche di bronzo a quattro e cinque pale fuse alla nostra Fonderia



Prove della "Santa Isabella"

La turbocisterna «Santa Isabella», costruita al nostro Cantiere di Muggiano per conto della Società «Messana» di Messina, ha superato felicemente le prove a mare con viva soddisfazione dell'armatore comm. Angelo Scinicariello e dell'Ansaldo, in particolare dei dirigenti, dei tecnici e delle maestranze del cantiere spezzino.

La nave, che era stata impostata il 1.º marzo e varata il 5 ottobre dell'anno scorso, è stata realizzata col sistema a due paratie longitudinali, ha un ponte dotato di copertini infe-

riori con castello al centro e cassero poppiere ed è mossa da un'elica azionata da un gruppo turboriduttore Ansaldo da 14.500 cavalli, capace di imprimere alla nave una velocità a pieno carico di nodi 16,30. Il vapore è fornito da due caldaie tipo Foster Wheeler a tubi d'acqua.

Le prove preliminari, comprendenti taratura e compensazione di bussole, apparecchi di navigazione, prove del radar, argano a salpare, giropilota, hanno avuto luogo il 18 febbraio.

Il 21 febbraio, alle 6,30, agli

ordini del comandante Beretta, capitano d'armamento dell'Ansaldo, la nave ha salpato le ancore verso la base misurata di Portofino per effettuare le prove di velocità a mezzo carico.

Erano presenti a bordo l'armatore Scinicariello, l'ing. Verde, il comm. Fassio, il dr. Casinghini, l'ing. Micillo, il com.te Scaramellino, il direttore di macchina Foti, l'ing. Grossi, il dr. Taliercio, il sig. Alinghieri e il sig. Giunchi per la Società armatrice; gli ingg. Pannunzio, Gallo e Scarpa per il «Registro Italiano Navale»,

il sig. Lemmi e l'ing. Coppeti per l'«American Bureau of Shipping»; l'ing. Iraci per la «Vasca navale»; il direttore del Cantiere di Muggiano ing. Palenzona con i vice direttori ingg. Grillo e Gradoli e il dirigente amministrativo dr. Migone, il direttore centrale ing. Mori, gli ingg. Bozzo, Parodi, Celentano, Mortola e Tamassi per l'Ansaldo.

Nel corso delle prove a tutta velocità sulla base misurata, la nave ha raggiunto la velocità media di nodi 17,56, notevolmente superiore a quella contrattuale. Questa media sarebbe risultata anche superiore, se un forte vento e il mare mosso a forza 2 e 3 non avessero investito lo scafo al traverso per tutta la durata delle prove, influenzando certamente in modo notevole sulla navigazione.

Anche le prove del timone e dei consumi hanno dato un esito soddisfacente, particolarmente questi ultimi, che sono stati sensibilmente inferiori al previsto.

La nave è poi rientrata nello specchio d'acqua prospiciente il Cantiere di Muggiano, in attesa di partire per il suo primo viaggio.

Cinque giorni dopo lo svolgimento delle prove ufficiali, il 26 febbraio, la turbocisterna «Santa Isabella» è stata consegnata alla Società armatrice.

La cerimonia della firma dei documenti di passaggio di proprietà s'è svolta a bordo della nave attraccata al molo di al-

lestimento del Cantiere di Muggiano. Per l'occasione erano presenti: l'armatore comm. Angelo Scinicariello, l'ing. Verde, l'ing. Micillo e il com.te Scaramellino per la Società armatrice «Messana»; il condirettore commerciale ing. Di Pietrantonio, il direttore del Cantiere di Muggiano ing. Palenzona con i vice direttori ingg. Grillo e Gradoli e il dirigente amministrativo dr. Migone per l'Ansaldo.

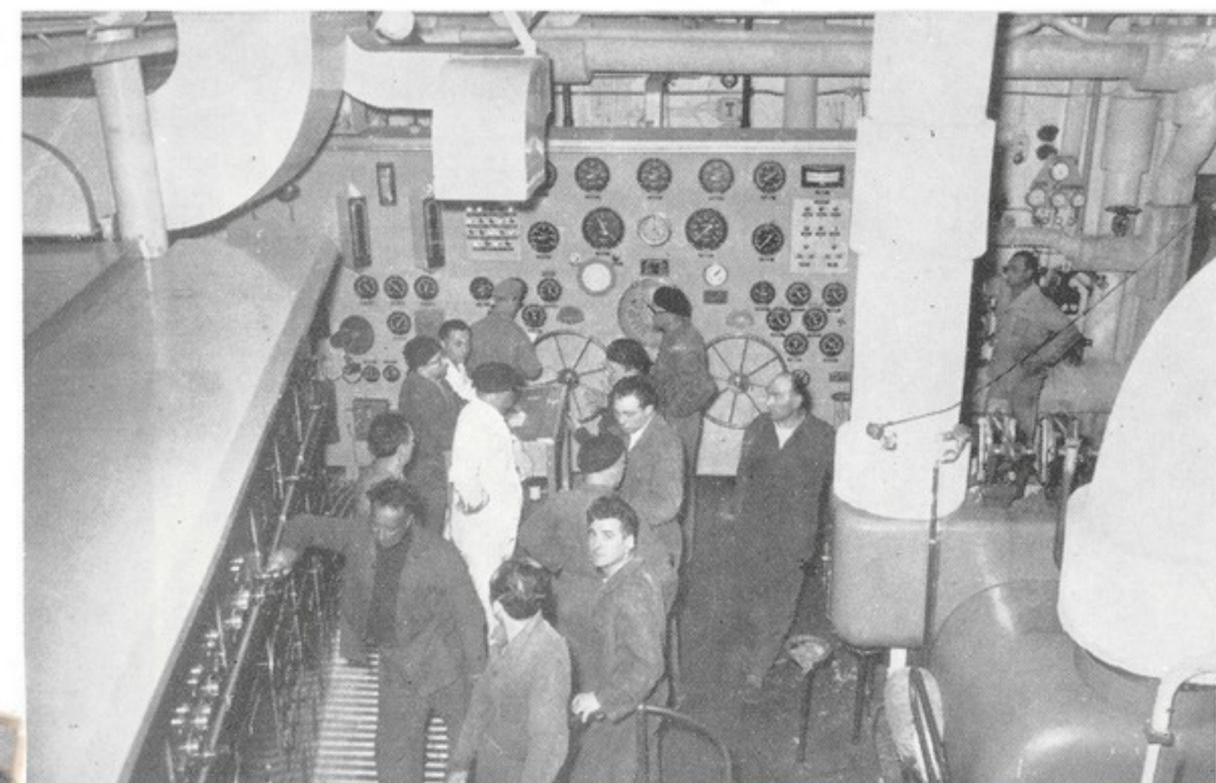
Due ore dopo la firma dei documenti la «Santa Isabella» ha lasciato il Cantiere di Muggiano diretta, per il suo viaggio inaugurale, verso il Golfo Persico.



Il 7 marzo la turbocisterna «Ginevra Fassio» ha superato brillantemente le prove a pieno carico. La nuova unità continua, come è noto, la riuscitissima serie di petroliere da 31.500 tonnellate di portata lorda ed è la quinta, in ordine di consegna, delle quindici navi commesse all'Ansaldo dalla «Villain & Fassio e Compagnia Internazionale di Genova - Società Riunite di Navigazione».

La «Ginevra Fassio» ha iniziato le prove il 25 febbraio con i giri sugli ormeggi e le ha continuate il 28 con quelle preliminari in mare; quindi ha sostato in bacino di carenaggio e il 3 marzo ha affrontato le prove ufficiali di registro a

La T/c. «Santa Isabella» (in alto) e il suo quadro di manovra in sala macchine (sotto)





e della "Ginevra Fassio"

mezzo carico. Il 7 marzo ha sostenuto le prove contrattuali a pieno carico e due giorni dopo è stata consegnata all'armatore. Infine, il 12 marzo, ha mollato gli ormeggi iniziando il suo viaggio inaugurale.

Durante le prove preliminari sono anche state eseguite le prove del macchinario di coperta e, al collaudo del 3 marzo, a mezzo carico, si è raggiunta la velocità massima di nodi 18,666 con una media di nodi 17,65 e con una potenza dell'apparato motore di 14.567 cavalli.

Il 7 marzo, come si è detto,

GESTO MUNIFICO della Società "Italia"

La Società di navigazione «Italia», armatrice della turbonave passeggeri «Leonardo da Vinci» varata al Cantiere di Sestri il 7 dicembre dell'anno scorso, ha fatto pervenire alla nostra Società la somma di lire 1.000.000 a favore delle opere assistenziali degli stabilimenti interessati alla costruzione.

La somma è stata assegnata come segue: lire 700 mila al Cantiere di Sestri, lire 250.000 allo stabilimento Meccanico, lire 50.000 alla Fonderia.

Ringraziamo sentitamente, anche a nome delle maestranze, la Società «Italia» per questo munifico gesto.

sono state effettuate le prove contrattuali a pieno carico. Bruttissima la giornata, uggioso il tempo. A bordo, oltre al direttore del Cantiere sestrese ing. Boero e agli altri maggiori dirigenti dello stabilimento, erano il comandante Beretta al timone, gli ingg. Bozzo, Parodi e Durante, i sigg. Bigi ed Emanuelli (che ha diretto con la solita competenza e signorilità i servizi logistici). Per la società armatrice erano presenti l'ing. Martinoli, il comandante Selvatici, l'ing. Donnini, i comandanti Pezzolo, Ferreri-Caputo e Pallazzi. Ospite graditissimo il vice console U.S.A. a Genova sig. Kennon, che si è dichiarato entusiasta della nave e del suo comportamento.

Ben poco registra la cronaca. Le prove si sono effettuate sulla solita base di Portofino con un dislocamento pari a 41.310 tonnellate. La velocità massima raggiunta è stata di nodi 17,952, la media è risultata di nodi 16,91 con una potenza dell'apparato motore di 14.500 cavalli.

Rientrando alla calata Olii Minerali del porto di Genova donde eravamo partiti, abbiamo chiesto all'ing. Boero alcune dichiarazioni. Egli ci ha detto:

«La turbocisterna "Ginevra Fassio" era stata varata il 7 settembre dello scorso anno in un momento nel quale il Cantiere di Sestri non aveva navi in allestimento. Infatti l'ultima nave allestita al no-

stro Cantiere, la motocisterna "Sicilmotor", da 31.500 t.p.l., aveva lasciato la nostra darsena il 30 agosto dello stesso anno per effettuare il normale ciclo di prove in mare. Il varo della "Ginevra Fassio" era stato pertanto salutato con vivo entusiasmo perchè chiudeva un sia pur breve periodo di completa inattività delle nostre banchine di allestimento dopo anni di intensissimo lavoro.

I lavori di allestimento della "Ginevra Fassio" si sono svolti con ordinata successione. Le prove di collaudo degli

impianti di scafo, di coperta e degli ausiliari di macchina, erano state tutte completate con soddisfazione dell'armatore e dei Registri di classificazione prima della uscita della nave dalla nostra darsena per le prove preliminari a mare.

Durante le prove in mare aperto nelle varie condizioni di assetto nave stabilite dai regolamenti e dal contratto, i risultati conseguiti per velocità, funzionamento di tutti gli impianti in generale, assenza di vibrazioni, ecc. hanno riscosso il più vivo compiaci-

mento dei tecnici e delle personalità che hanno partecipato alla prova, ospiti della nostra Società e dell'armatore».

PRECISAZIONE

Nella cronaca delle prove della motonave «Bernina» è stato detto che l'apparato motore di questa unità è di provenienza «C.R.D.A.». Precisiamo ora, per correttezza, che i due motori della «Bernina» (tipo 605 T e della potenza di 2.200 cav. ciascuno) pur essendo stati costruiti dal «C.R.D.A.», sono stati progettati e disegnati dalla «F.I.A.T.».

La turbocisterna «Ginevra Fassio» (in alto) e la consegna della «Santa Isabella» (sotto)



Uno stabilimento chimico sarà realizzato dall'Ansaldo e dalla Montecatini in Jugoslavia

Una importante trattativa tra la nostra Società e la Società importatrice jugoslava « RUDNAP » è stata conclusa il 28 febbraio scorso a Belgrado dai delegati della nostra Società e della « Montecatini ». Si tratta di realizzare a Lukavac (paese a un centinaio di chilometri da Sarajevo) uno stabilimento per la produzione di fertilizzanti azotati. Il nuovo stabilimento sarà realizzato per conto della cokeria « Boris Kidric » di Lukavac. Il gas residuo della cokeria sarà appunto utilizzato quale materia prima dell'erigendo stabilimento. Le produzioni saranno le seguenti:

| | |
|--------------------------------------|-------------------|
| — ammoniaca | 100 tonn./giorno; |
| — acido nitrico al 53% | 335 tonn./giorno; |
| — nitrocalcario al 20,5% N | 375 tonn./giorno; |

ed è previsto un raddoppio dello stabilimento in un futuro abbastanza prossimo. Lo stabilimento di Lukavac sarà realizzato sulla base dei procedimenti e della tecnica della Società « Montecatini » di Milano, ben nota ed apprezzata in tutto il mondo. La « Montecatini », con la quale l'Ansaldo ha collaborato fin dalle prime fasi

dell'iniziativa « Lukavac », curerà quindi la progettazione delle installazioni, darà l'assistenza per la direzione tecnica del montaggio e dirigerà inoltre le operazioni di messa in marcia.

L'Ansaldo fornirà l'impianto completo ad eccezione di alcune parti che verranno costruite direttamente dall'industria jugoslava. La Società jugoslava curerà invece la progettazione e la esecuzione delle opere civili e la esecuzione del montaggio, il tutto sotto la direzione tecnica e coordinatrice dell'Ansaldo e della « Montecatini ». Il costo completo dell'opera si aggira sui 9 miliardi di lire; di questi, circa 5 miliardi rappresentano l'importo relativo al contratto stipulato dall'Ansaldo. Per la completa realizzazione e la messa in marcia dello stabilimento di Lukavac sarà necessario un periodo di circa tre anni; si tratterà di mettere in opera, con solo riferimento alle parti meccaniche, circa 5.500 tonnellate di materiali di cui 4.000 circa saranno di fornitura della nostra Società. Il binomio Montecatini-Ansaldo continua così con successo quella cordiale e proficua collaborazione in atto e che già ha dato concreti risultati nella realizzazione del grande impianto di Sindri in India.

Consegnate alle Ferrovie le due nuove locomotive Diesel

Il 17 febbraio scorso, alla stazione di Roma-Tiburtina, sono state presentate all'ing. Rissone, direttore generale delle Ferrovie dello Stato, le due locomotive prototipo Diesel idrauliche da 1600 HP di potenza installata, progettate e costruite dall'Ansaldo.

Per le Ferrovie dello Stato erano presenti, oltre al direttore generale, il vice direttore generale ing. Florena, il capo compartimento di Roma ing. Rubino, il capo divisione trazione di Roma ing. Cavagnaro,

gli ingg. Martarelli e Melani del servizio materiale e trazione di Firenze, il capo stazione di Roma-Tiburtina sig. Izzo ed altri funzionari; per l'Ansaldo il vice direttore generale ing. de Vito, l'ing. Slaghek, il comandante Ventura, l'ing. Damini e il sig. Michellini. Inoltre era presente l'ing. Cantù della Finmeccanica.

Le principali caratteristiche delle locomotive sono: tipo a due carrelli a due assi ciascuno; peso in ordine di marcia con 2/3 scorte, tonn. 64 (16

tonn. per asse); lunghezza tra i piatti dei respingenti, m. 14,5; due motori Diesel Maybach a 8 cilindri sovralimentati, della potenza complessiva di 1600 HP; due cambi idrodinamici Maybach-Mekydro; freno Westinghouse rapido e moderabile; velocità massima 140 km. ora; calderina riscaldamento treno tipo Spanner.

Nel corso della cerimonia della presentazione il direttore generale delle Ferrovie dello Stato ha ricordato che l'Ansaldo deve considerarsi pio-

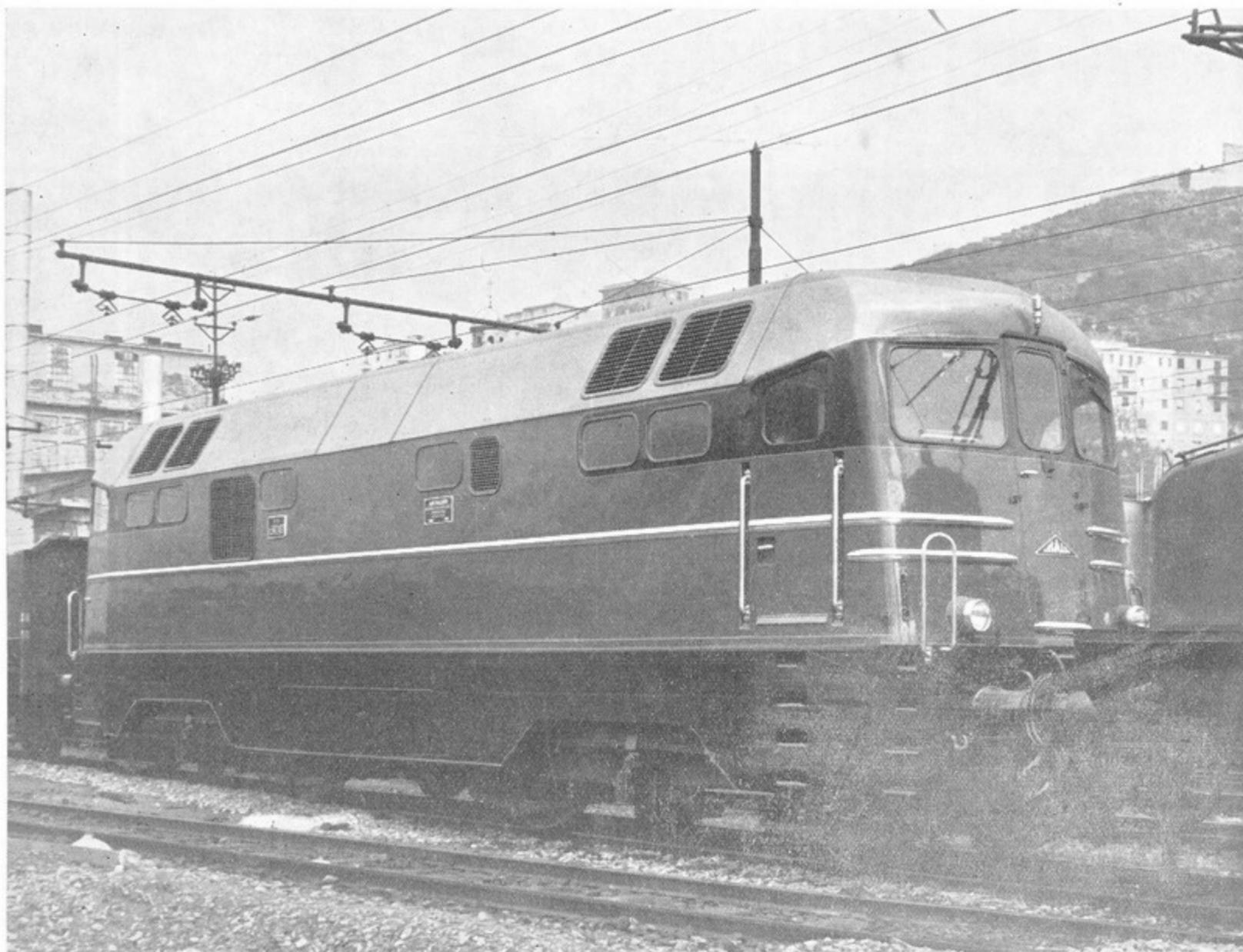
niera nella costruzione di locomotive Diesel, perchè nel 1928 costruì un prototipo di locomotiva Diesel a trasmissione meccanica diretta. L'ing. de Vito, a sua volta, ha aggiunto che egli entrò a far parte dello stabilimento Meccanico Ansaldo proprio a quell'epoca e che la locomotiva fu costruita sotto la direzione del compianto ing. Nossardi, su progetto dell'ing. Hocke, anch'egli purtroppo scomparso.

L'ing. Rissone ha visitato accuratamente le locomotive e

si è vivamente compiaciuto sia dell'aspetto esterno e sia, soprattutto, delle caratteristiche tecniche. Ha rilevato quindi l'importanza che la locomotiva stia entro il limite di peso di 16 tonn. per asse per lo speciale servizio della linea jonica e come la sistemazione della calderina sulla motrice consenta di evitare l'aggiunta del carro riscaldamento treno, con conseguente apprezzabile risparmio di peso trainato e di personale, e ha messo inoltre in evidenza l'ottima visibilità della cabina di manovra, la razionale disposizione delle macchine e degli apparecchi, che lasciano ampio spazio al personale di manovra.

Il giorno dopo le due locomotive, una delle quali ha già percorso 25.000 km., sono partite per il deposito di Bari per essere messe in servizio regolare con treni passeggeri sulla linea Bari-Taranto-Lecce.

Come è noto, lo stabilimento CMI ha in costruzione per conto delle Ferrovie dello Stato altre quindici locomotive Diesel idrauliche dello stesso tipo. Di esse tre avranno due motori Maybach a 8 cilindri con sovralimentazione raffreddata, per la potenza complessiva di 2.000 HP.



Mobilificio

GIORDANO COSTA

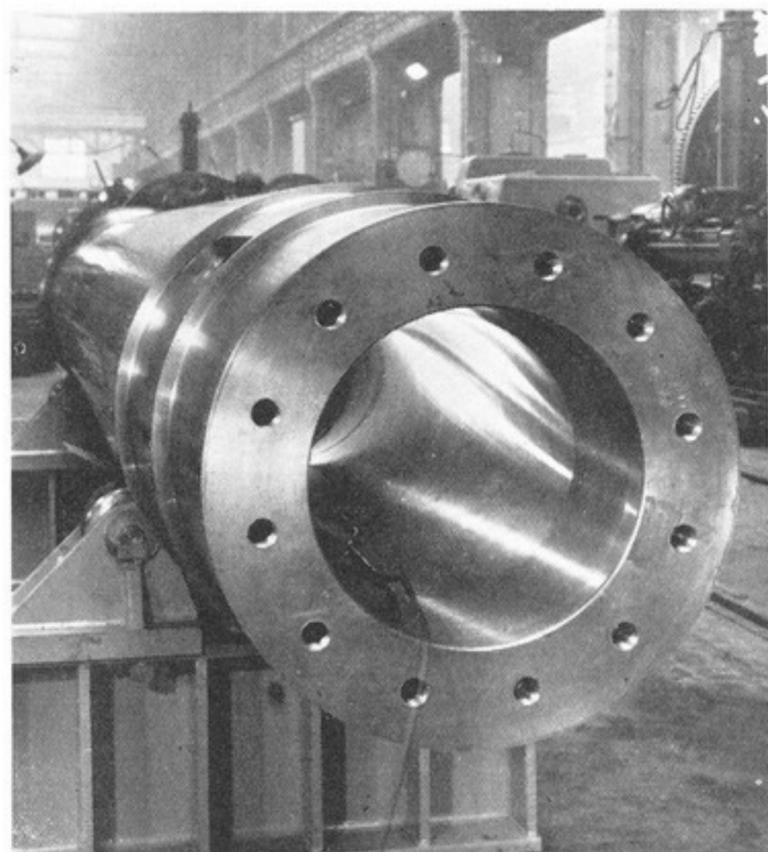
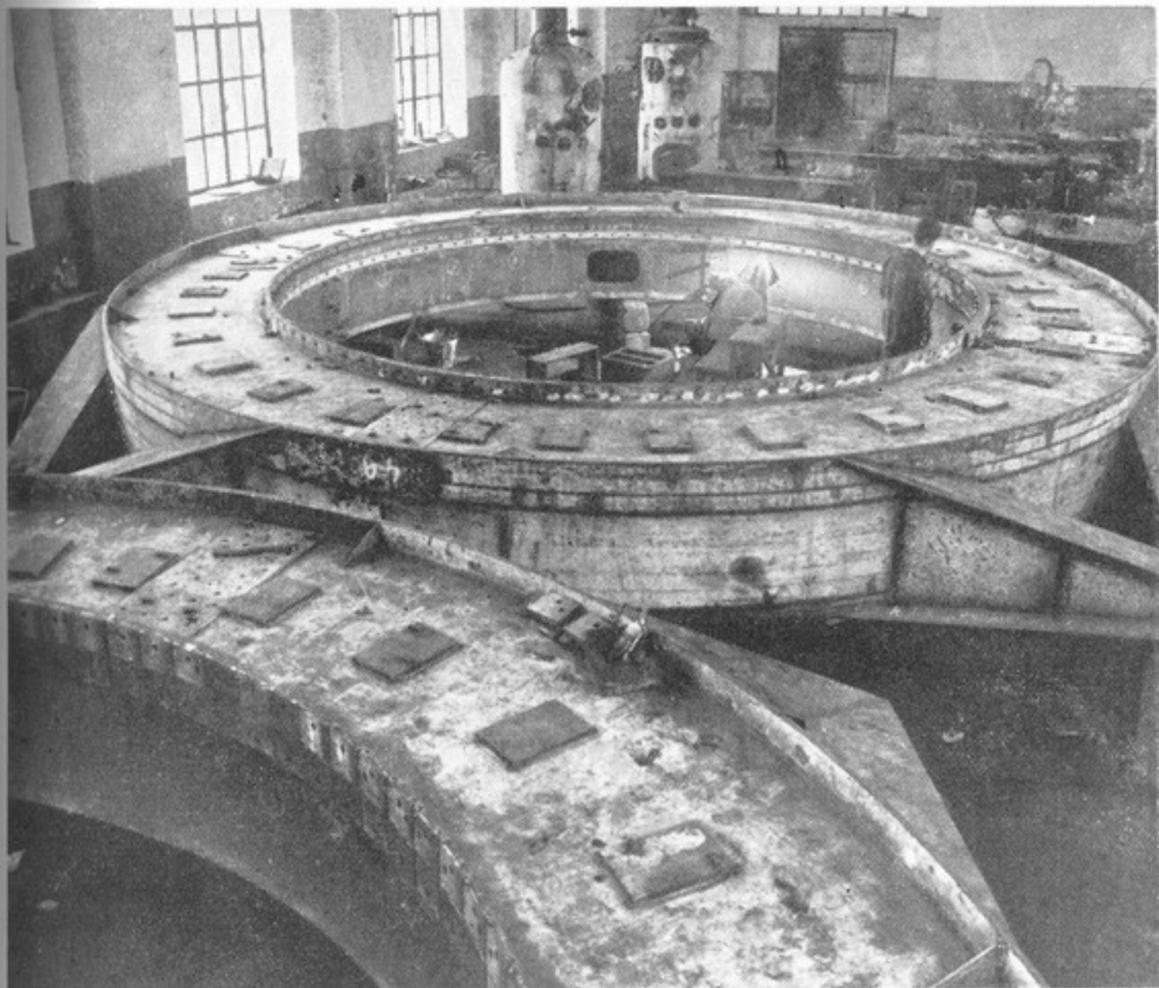
GENOVA - SESTRI

Via Hermada N. 18 r.

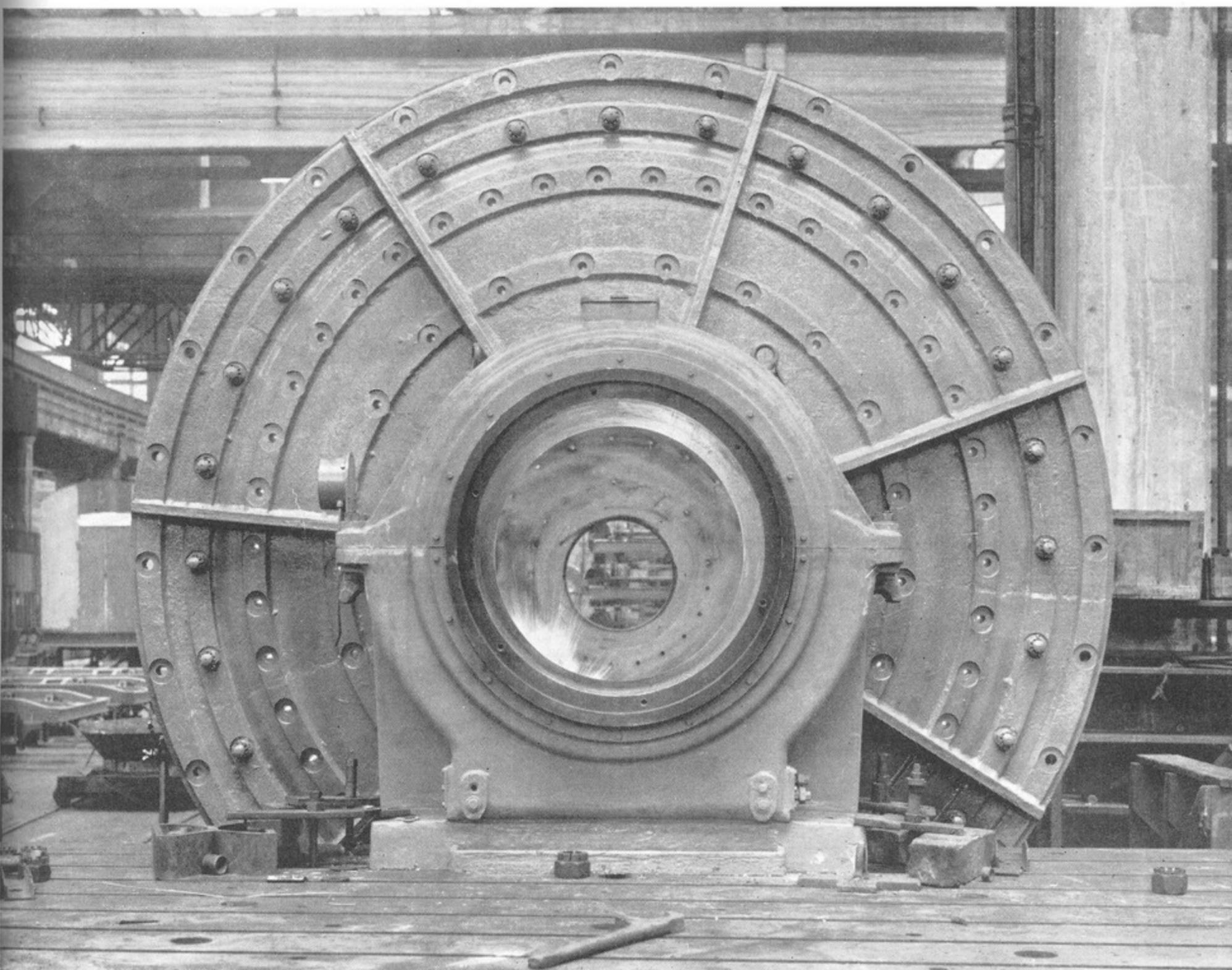
Telefono 471-234

Concessionario materassi:

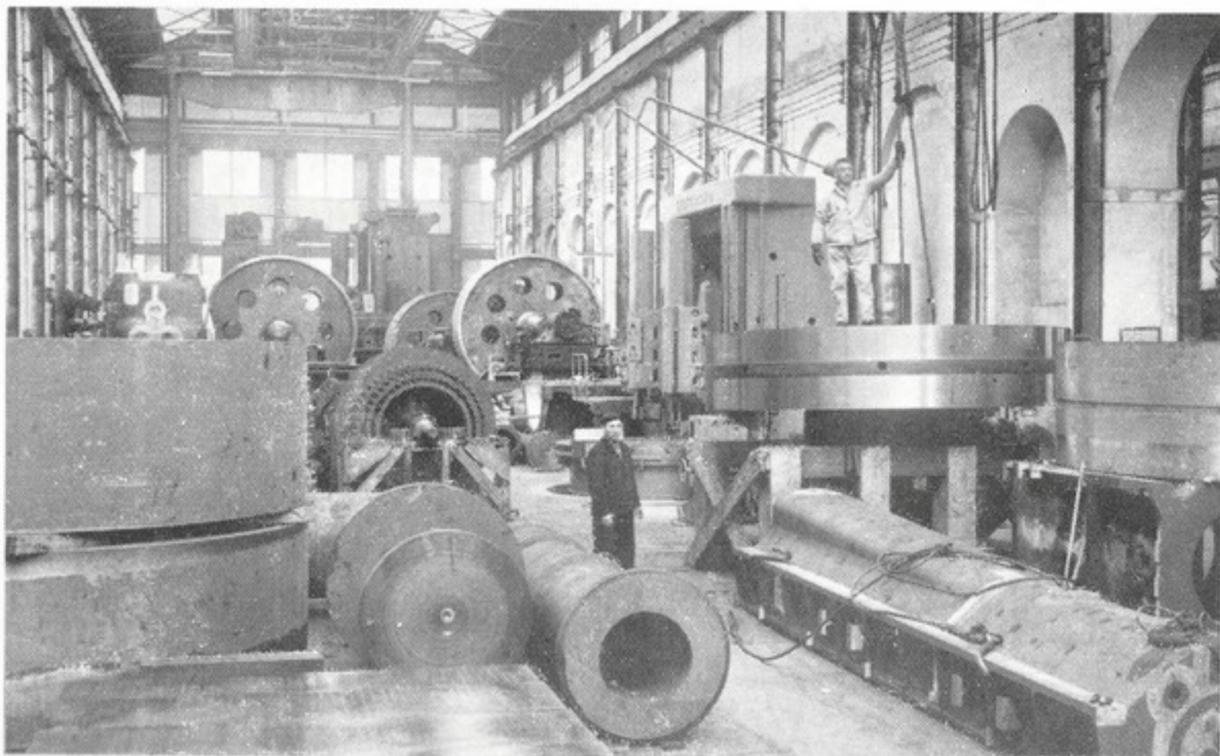
Permaflex



Lavorazioni dello stabilimento CMI: anelli di sostegno per corona dentata di gru a braccio variabile (a sinistra); albero per impianto stabilizzazione rollio «Denny Brown» (sopra); mulino per impianto cementifero visto frontalmente (sotto)



MECCANICO



Un recente aspetto della terza navata dello stabilimento (Officina MAGR) dove vengono lavorate le ruote lente per i gruppi turboriduttori degli apparati motori marini

CASSETTA DELLE IDEE

Le proposte della 1ª quindicina del mese di marzo

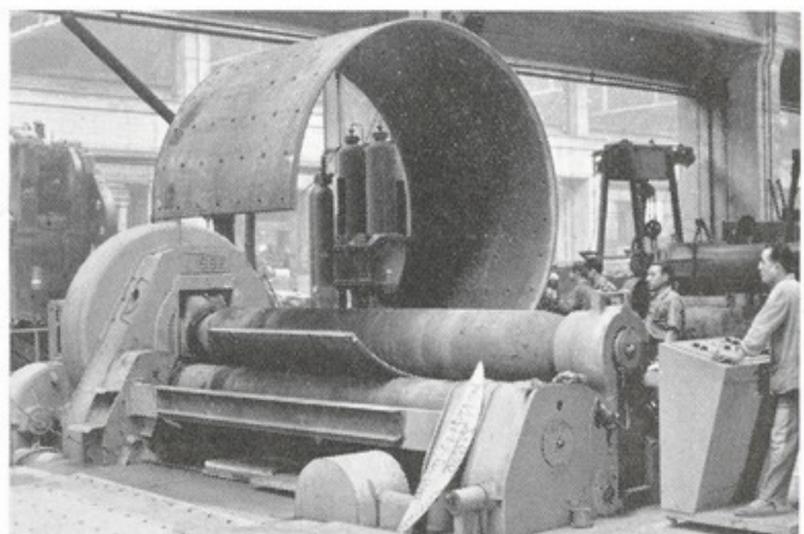
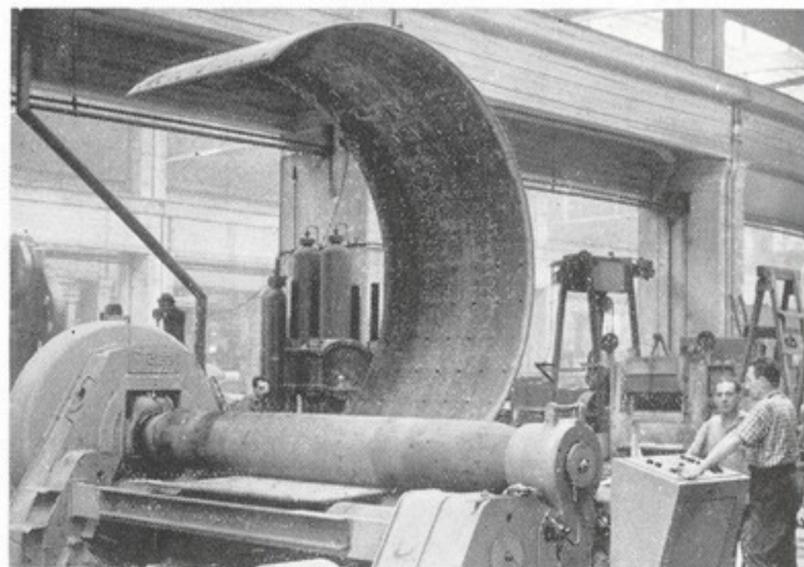
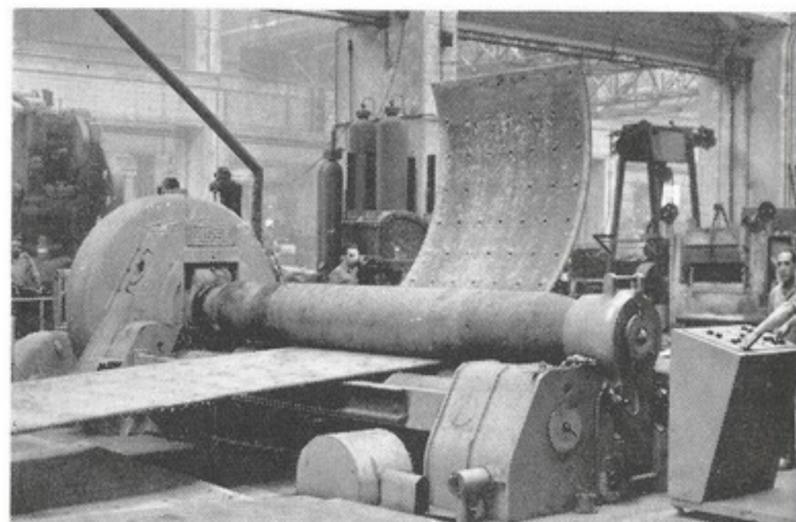
Durante la prima quindicina del mese di marzo sono state esaminate dai comitati della «Cassetta delle idee» 91 proposte, di cui 28 sono state premiate. Ecco il dettaglio:

CANTIERE DI MUGGIANO. Proposte esaminate 8, di cui 5 premiate.

MECCANICO. Proposte esaminate 83, di cui 23 premiate.

L'ammontare complessivo dei premi è stato di lire 46.500.

C. M. I.



Lavorazione di lamiera per serbatoi alla nuova calandra «Lisse» (larghezza max. lamiera mm. 3.600 - spessore mm. 30)

LIVORNO

Navi in bacino

— Dal 24 gennaio al 6 febbraio ha sostato la motonave «Brennero», nuova costruzione del Cantiere di Livorno, per lavori di allestimento.

— Dal 6 al 7 febbraio ha sostato la motonave «Genepeca I» di 1.650 t.s.l., della Società «Genepeca» di Livorno, per carenaggio.

— Dal 9 all'11 febbraio ha sostato il piroscafo «Isola di Sardegna» di 1.884 t.s.l., della Compagnia di navigazione «Sardamare» di Sassari, per lavori da parte di ditte esterne e carenaggio.

— Dall'11 al 12 febbraio ha sostato la motonave «Cristi-

na I» di 488 t.s.l., della Società «Fratelli Armani» di Milano, per carenaggio.

— Dal 12 al 13 febbraio ha sostato la motocisterna «Montegualdone» di 598 t.s.l., dell'armatore Ottavio Novella di Genova, per carenaggio.

— Dal 16 al 18 febbraio ha sostato la motonave «Aethalia» di 1.307 t.s.l. della «Navigazione Toscana» di Livorno, per lavori da parte di ditte esterne e carenaggio.

— Il 19 febbraio hanno sostato i rimorchiatori «Algerina Neri» e «Giuseppe Orlando» di 135 t.s.l. della ditta «Fratelli Neri» di Livorno, per carenaggio.

— Dal 20 al 23 febbraio ha sostato il piroscafo «Maria

Bibolini» di 7.167 t.s.l., della Società «Trasporti Marittimi Mercantili» di Genova, per lavori da parte di ditte esterne e carenaggio.

— Dal 24 al 25 febbraio ha sostato la motonave «Capo Faro» di 1.915 t.s.l., della Società «Gestione Esercizio Navi» di Palermo, per carenaggio.

— Dal 25 al 26 febbraio ha sostato la motonave «Nicola Chiesa» di 270 t.s.l., dell'armatore Leonardo De Giosa di Bari, per carenaggio.

— Dal 26 al 28 febbraio ha sostato la motonave «Aegilium» di 286 t.s.l., della «Navigazione Toscana» di Livorno, per lavori da parte di ditte esterne e carenaggio.



Gru a ponte da 10 tonn., costruite al CMI, in funzione al Cantiere di Livorno

VISITE AGLI STABILIMENTI



Un gruppo di giovani ingegneri argentini ha visitato il 23 febbraio lo stabilimento Meccanico e il Cantiere di Sestri, soffermandosi a lungo nelle varie officine e presso gli scali. Ecco il gruppo al Cantiere di Sestri

CANTIERE

SISTEMI DI CALAFATAGGIO



Ci sono vari sistemi moderni che non solo facilitano il lavoro del calafato, ma che ne moltiplicano in modo elevato il rendimento. Nella fotografia si vede ancora il vecchio sistema di calafataggio a mano relegato in una piccola zona di ponte da riparare.

Il comando di canapa e le due stoppe regolamentari che costituiscono i primi ingredienti del calafataggio vengono sistemati a mano dall'operaio con un ferro appropriato e introdotti nel cemento delle tavole.

Verrà poi colata sopra le stoppe entro il cemento la pece greca e in seguito il tavolato verrà piattato di finitura.

Un buon operaio potrà calafatare in media da 40 a 50 m. al giorno di cemento, mentre le macchine attuali che sistemano la stoppa automaticamente fanno anche 80 m. all'ora.

Alla pece attualmente si sostituiscono mastici applicati meccanicamente, e si hanno pure esempi di ponti eseguiti applicando nel cemento delle tavole guarnizioni di gomma.

FONDERIA

Commesse

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

— Getti vari di ghisa, per complessive 458 tonn., per i nostri stabilimenti Meccanico e CMI, per i nostri Cantieri di Sestri, Muggiano e Livorno, per aziende del gruppo I.R.I. e per clienti diversi.

— Eliche e getti di bronzo per complessive 83 tonn., per i nostri stabilimenti Meccanico e CMI, per i nostri Cantieri di Sestri, Muggiano e Livorno, per aziende del gruppo I.R.I. e per clienti diversi.

Dette commesse comportano circa 33.000 ore lavorative.

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

— Getti vari di ghisa, per complessive 445 tonn., per i nostri stabilimenti Meccanico e CMI, per i nostri Cantieri di Sestri, Muggiano e Livorno, per aziende del gruppo I.R.I. e per clienti diversi.

— Eliche e getti di bronzo, per complessive 162 tonn., per i nostri stabilimenti Meccanico e CMI, per i nostri Cantieri di Sestri, Muggiano e Livorno, per aziende del gruppo I.R.I. e per clienti diversi.

Dette commesse comportano circa 62.000 ore lavorative.

Consegne

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

Ai nostri stabilimenti Meccanico e CMI e ai nostri cantieri di Sestri, Muggiano e Livorno: 284 tonn. di getti vari di ghisa e 38 tonn. di getti di bronzo e di eliche. - Ad aziende del gruppo I.R.I.: 320 tonn. di getti vari di ghisa e 39 tonnellate di getti di bronzo. - A clienti diversi: 25 tonn. di getti

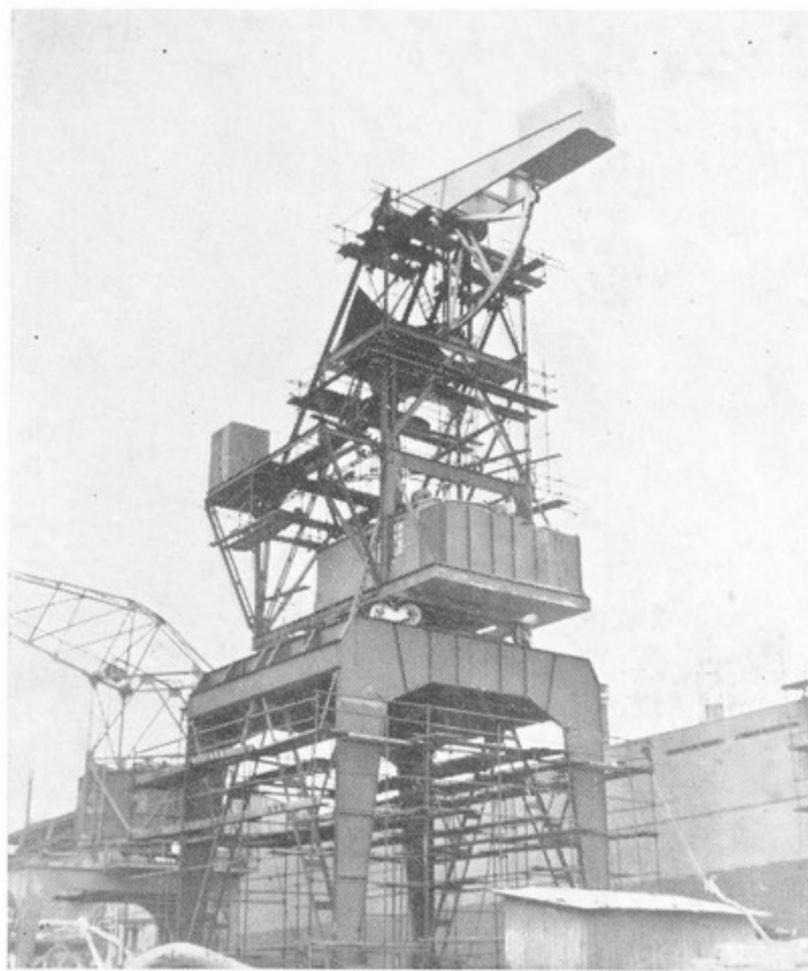
di ghisa e 98 tonn. di getti di bronzo e di eliche. fica.

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

Ai nostri stabilimenti Meccanico e CMI e ai nostri Can-

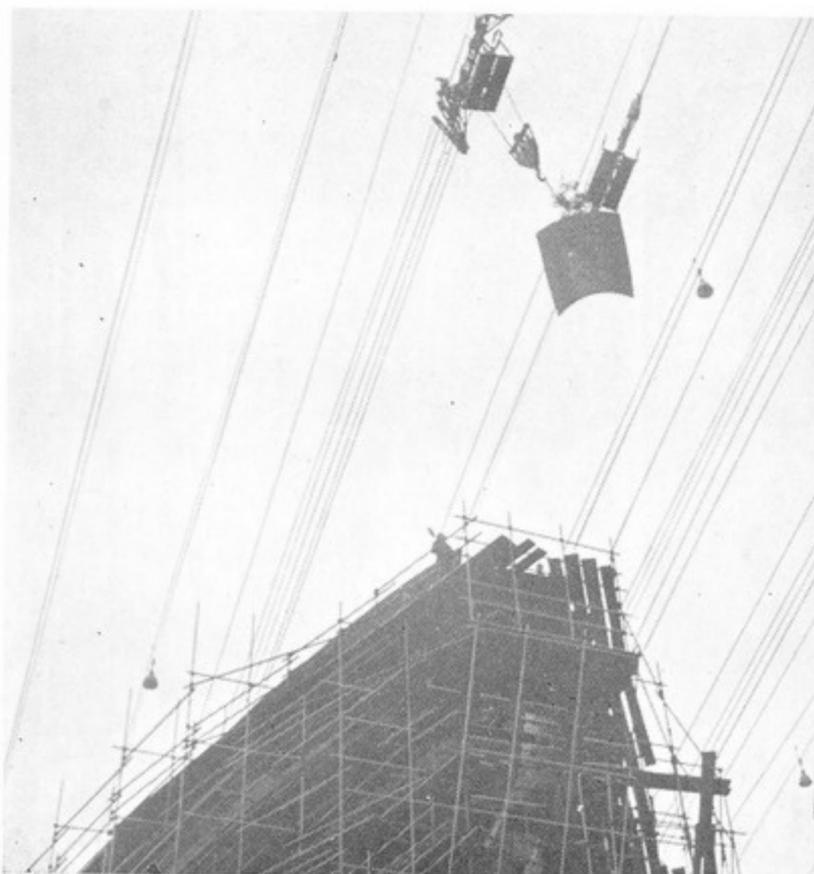
tieri di Sestri, Muggiano e Livorno: 210 tonn. di getti vari di ghisa e 45 tonn. di getti di bronzo e di eliche. - Ad aziende del gruppo I.R.I.: 324 tonn. di getti vari di ghisa e 28 tonn. di getti di bronzo ed eliche. - A clienti diversi: 35 tonn. di getti vari di ghisa e 32 tonn. di getti di bronzo e di eliche.

MUGGIANO



Un aspetto dei lavori di montaggio di una nuova gru da 15 tonn. installata al Cantiere di Muggiano (banchina Mahroussa)

Costruzione 1531



6 marzo: montaggio dell'ultima lamiera sullo scafo della costr. 1531, turbocisterna inglese da 34.500 tonn. portata lorda



Interni

A sinistra, dall'alto: sala di scrittura e lettura; bar del salotto
dall'alto, alloggio del direttore di



Il nuovo museo del cinema a Torino

Ho fatto un viaggio nella prima capitale del cinema italiano, nella Torino degli anni eroici del cinema, dei primi anni del secolo, quando poche scene si allestivano in fretta nei preistorici teatri di posa della « Ambrosio », e le scene in esterno erano girate nel parco del Valentino, con le primissime « Fiat », anch'esse ai primi passi.

Ho visto (proprio « visto » al cinema, comodamente seduto in poltrona) Emilio Ghione nelle vesti di « Za la Mort », in alcuni episodi dei celebri « Topi grigi ». E poi André Deed nei panni di « Cretinetti », in quei buffi inseguimenti che finivano con un tuffo generale nel Po.

Erano tempi in cui pochi credevano alla « settima arte », e quei pochi passavano magari per « fissati ». Non c'erano dive, allora, ma noi italiani le inventammo presto, come noto. Comunque i guadagni non erano così favolosi, e il cinema faceva i suoi primi passi con quelle pellicole « rigate » dove sembrava sempre che piovesse, e i movimenti erano a scatti e spesso accelerati.

Ma il cammino fu poi assai rapido, e si arrivò ad incassi straordinari, come per il famoso « Cabiria », e così fino ai nostri giorni, quando una stella del cinema è nota in tutto il mondo, più nota di Einstein.

Questo cammino, questa « lunga via » del cinema è mostrata qui, dalla sua preistoria fino ad oggi, appunto nel Museo del Cinema, recentemente inaugurato a Palazzo Chiabrese, in un angolo della Piazzetta Reale.

Bisogna dire subito che il museo è una cosa eccezionale

(non se ne contano che tre in tutto il mondo) e di enorme interesse, quindi, non solo per il pubblico torinese.

Si comincia con alcune sale che vorrei chiamare « delle premesse scientifiche » (perché non dimentichiamo che il cinema, se è arte e se è spettacolo, è soprattutto una industria, ed una industria basata sulla tecnica, perché solo i progressi della tecnica lo hanno reso possibile!), dove sono esposte pagine e stampe degli studi scientifici che riguardano le macchine ottiche, il problema della proiezione delle immagini, ecc., come la celebre « Enciclopedia » del Diderot, gli esperimenti e gli studi di Giovan Battista Della Porta, di Atanasio Kircher, ecc.

Poi si passa agli strumenti della « preistoria », come magnifici ed unici esemplari di « lanterna magica » del '700, con tutti i loro repertori, colorati, barocchi, fastosi e contemporaneamente ingenui.

Vi è un bell'esemplare di lanterna magica veneziana del '700 con la sua brava scritta: « In sta casseta mostro el mondo novò ».

Con dentro lontananze e prospettive Vogio un soldo per testa, e ghe lo trovo ».

Vi sono poi pantoscopi, fantasmagorie e le celebri « ombre cinesi », compreso appunto il teatrino di ombre cinesi di Carlo Alberto fanciullo.

Poi vi è un reparto destinato alla fotografia, la tappa di partenza obbligatoria per il cinema. Vi sono tantissimi tipi di macchine fotografiche primitive, comprese quelle lun-

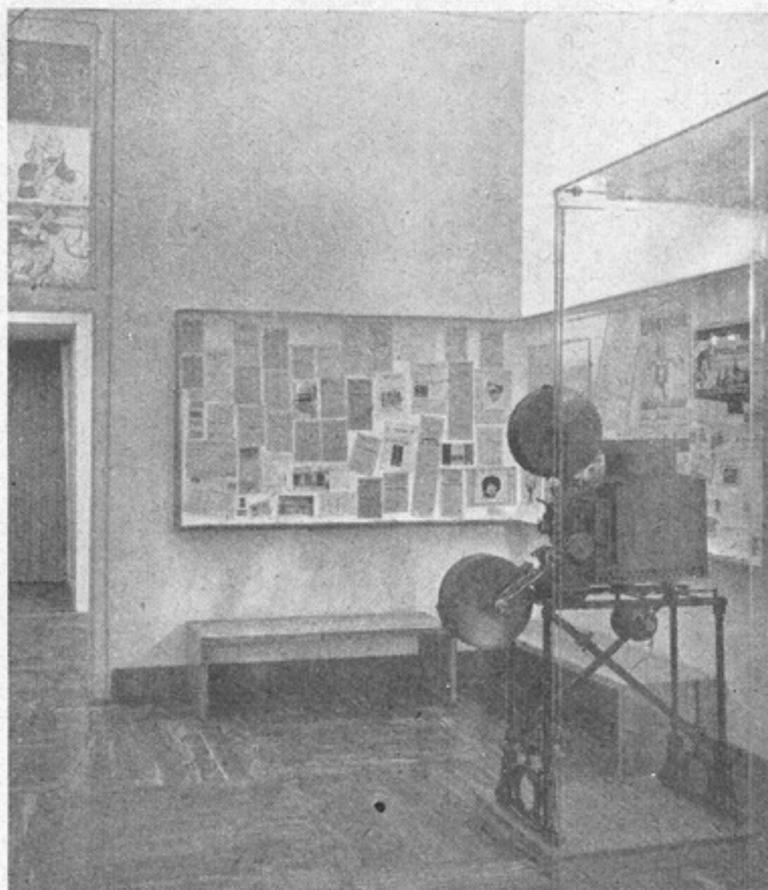
ghissime e pesantissime, per i primi professionisti. Ecco i numerosi e romantici « dagherrotipi », e via via gli strumenti un po' più leggeri, più maneggevoli.

In un'altra sala gli antenati più diretti del cinema, anche se ancora disegnati a mano, e non fotografati: il cinematoscopia, il prassinoscopia di Reynaud, che in sostanza consisteva in un cerchio di disegni che giravano attorno ad uno specchio.

Ed ecco poi la prima serie di fotografie, come quella famosa che riprendeva i vari momenti del galoppo di un cavallo.

Ed infine, il cinema, la nascita del cinema vero e proprio: i fratelli Lumière. Vi è una saletta a loro dedicata, dove oltre a vari cimeli e documenti si conserva una delle loro prime macchine. E su un piccolo schermo si proietta, in continuazione, qualcuna delle loro prime e celebri pellicole, che duravano due o tre minuti, come le famose « Uscita dalla fabbrica » e « Arrivo di un treno in stazione » e « L'innaffiatore innaffiato », la prima comica del cinema.

Ampliamente illustrata, con materiale e fotografie di estremo interesse, è poi la fase pionieristica del cinema italiano, nato appunto a Torino. Vi sono foto delle prime sale di posa, degli stabilimenti, degli attori e dei registi, e materiale pubblicitario dell'epoca. Il dovuto rilievo è dato a « Cabiria », con le didascalie di Gabriele D'Annunzio, e le pose erculee di Maciste, il genovese scaricatore del porto.



L'ingresso del museo del cinema

« Cabiria » segnò il più alto successo del film storico italiano, che come noto durò parecchio, forse troppo. Poi abbiamo il periodo del « divismo », le celebri dive del muto italiano, dai guadagni già allora strepitosi: Francesca Bertini, Pina Menichelli, Rina de Liguoro, Lyda Borelli.

Si arriva quindi alla rivoluzione del « sonoro » e alle sue prime affermazioni, per continuare in una produzione sempre più massiccia, che si era trasferita ormai negli stabilimenti romani.

Interessantissimi sono i macchinari, dalle primissime macchine da presa « a manovella » fino agli ultimi modelli, attraverso una gamma di macchine e di accessori tecnici che costituiscono la delizia del competente. Si arriva così alle macchine a formato ridotto, per dilettanti, fino alle recentissime « Pathè baby ».

Alcune vetrine sono poi dedicate alle cineteche, ai circoli del cinema, alle riviste qualificate di tutto il mondo, insomma agli istituti e alle organizzazioni della cultura cinematografica mondiale.

Infine vi sono disegni dei « cartoni animati » e vari tipi di pubblicità cinematografica.

Col biglietto d'ingresso alla mostra si ha diritto anche all'accesso alla sala di proiezione, un vero gioiello con 120 posti, dove due volte al giorno (pomeriggio e sera) vengono proiettati films di tutti i tempi, forniti dalle cineteche di tutto il mondo. Iniziativa di una tale portata culturale e di un tale interesse artistico, che è inutile insistervi. E' lì che ho potuto vedere « Za la Mort », è lì che il pubblico torinese potrà vedere come in un vero e proprio « cine club » permanente, tutte le più famose pellicole di tutti i tempi.

Questo è quanto si può vedere con una visita a quel Museo del Cinema, nato dalla instancabile iniziativa della sua appassionata iniziatrice, la si-

gnorina Maria Adriana Prolo e quindi incoraggiato dal Comune, che oggi onora la città di Torino.

Lucio Bozzano

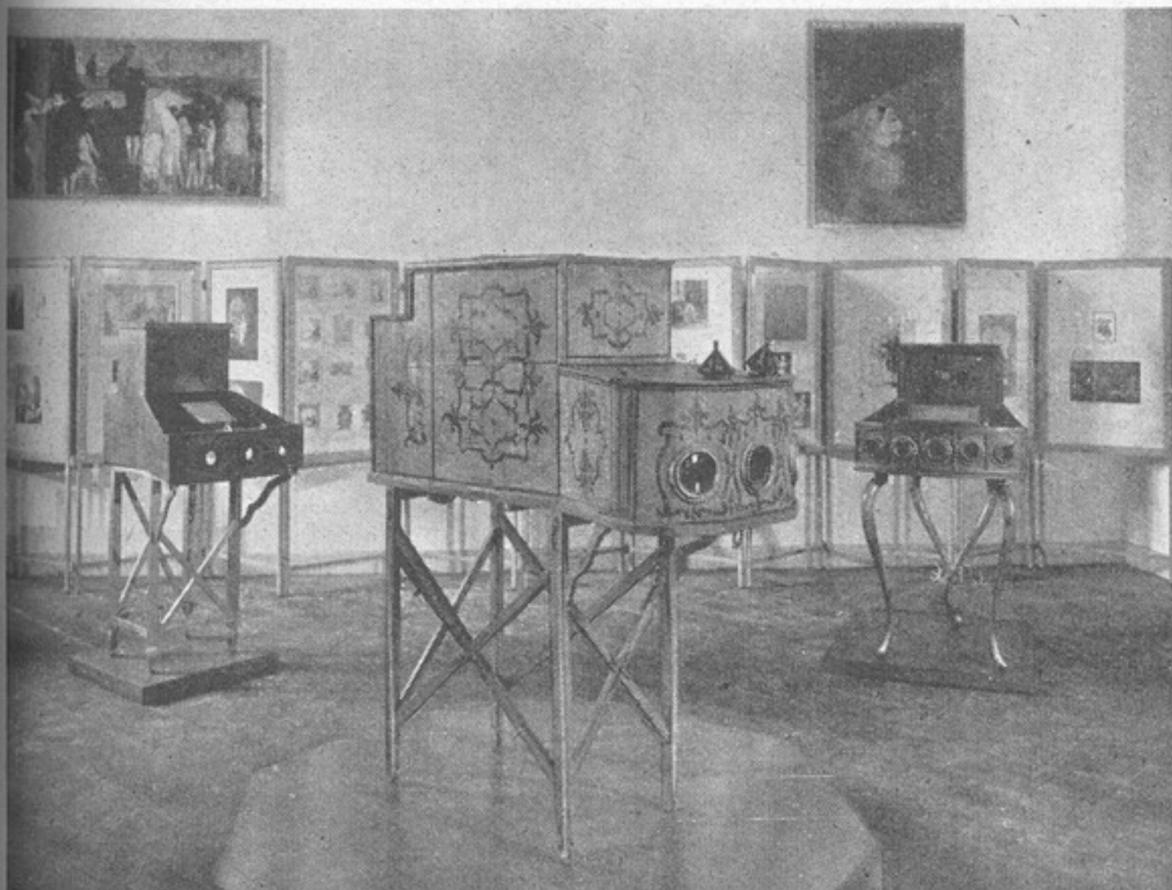
« Coltivò il deserto »

Il resoconto biblico di come il re Uziah coltivò il deserto e lo rese, per una certa parte, terra fertile e fiorente, è stato confermato da nuovi ritrovamenti archeologici nel Negev, il cuore della penisola del Sinai. Lo ha reso noto il professor Michael Evenari, vice-rettore dell'Università ebraica e organizzatore della spedizione archeologica che ha scoperto e identificato i resti trimillenni di alcune fattorie ebraiche presso Mitzpe Ramon, nel deserto.

Egli ha detto che il celebre versetto, « Egli (il re Uziah) costruì le torri nel deserto e scavò molti pozzi, perché aveva molto bestiame... », è stato ribadito dal ritrovamento di resti di stalle intorno a quella che è da considerare una fattoria dell'età del ferro, risalente a circa il 900 avanti Cristo. Poiché il monarca regnò tra il 775 e il 735 avanti Cristo, è pensabile che le costruzioni più recenti innalzate a fianco dell'antico nucleo siano state opera della sua gente.

Gli scavi sono stati condotti sotto la guida di 19 scienziati, tra cui archeologi, botanici e ingegneri, guidati dallo Evenari. Secondo lo studioso « l'importanza delle scoperte fatte consiste nella possibilità di provare per la prima volta che gli israeliani praticarono per primi un tipo di agricoltura desertica, continuata più tardi con successo dai Romani e dai Bizantini in località più settentrionali del Negev ».

Una delle fattorie ritrovate era circondata da campi su cui rimangono le tracce di un sistema di canali a terrazza che, appoggiandosi al fianco di un'altura desertica, convogliavano nel terreno e in cisterne le acque piovane invernali. Altre cisterne e resti di fortificazioni della stessa epoca sono stati scoperti nelle vicinanze, giustificando l'ipotesi di una vasta comunità vera e propria.



Una sala del museo; in primo piano una lanterna magica veneziana del '700

Le nubi di Venere

Per noi che intraprendiamo questi viaggi — sia pure immaginari — nell'immensità dello spazio, assumono particolare interesse certi odierni avvenimenti e tentativi di esplorazione spaziale e ci poniamo talvolta domande a cui è impossibile dare risposta senza prima averle ben studiate ed avere chiesto spiegazioni ai vari specialisti.

Moltissime persone si pongono oggi numerosissimi interrogativi, la maggior parte dei quali, almeno per ora, resta senza risposta: gli «Sputnik», gli «Explorer», i «Vanguard», i «Pioneer», i razzi che dovrebbero esplorare l'emisfero oscuro della Luna, i razzi pronti per essere lanciati su Venere, tutti avvenimenti che ci imbandiscono i giornali e che fanno sorgere in noi una spontanea domanda alla quale tutti vorremmo dare una risposta soddisfacente: oggi con i modernissimi mezzi a nostra disposizione, possiamo distaccarci dalla Terra per intraprendere il sia pur breve viaggio Terra-Luna? Molto complicata e difficile è la risposta, perché essa non dipende da un singolo scienziato, ma da schiere di scienziati, medici, biologi, ingegneri meccanici, elettrotecnici ed in elettronica, ecc. ecc.: perciò per rispondere a questi interrogativi sono necessari profondi e scrupolosi esami di tutti quegli elementi indispensabili coinvolti, affinché la vita umana possa continuare durante il volo spaziale. Si può quindi rispondere soltanto in parte a questo appassionante ed arduo quesito esaminando alcuni dei tanti importanti aspetti della vita spaziale.

Come ho già accennato brevemente nel viaggio immaginario Terra-Luna, le variazioni, o la mancanza, di pressione atmosferica hanno sul corpo umano una notevole influenza deleteria. Cerchiamo adesso di approfondire questo concetto. Un litro di aria pura e priva di umidità, pesa grammi 1,29276: tutta l'atmosfera esercita sulla superficie del corpo umano una pressione complessiva di 15.000 Kg. che fortunatamente ci comprime da ogni parte, ed anche dall'interno in modo da bilanciare

quella esterna che altrimenti ci schiaccerebbe. Però, quanto più saliamo in alto, tanto più diminuisce l'altezza della massa d'aria sopra di noi determinando una diminuzione della pressione atmosferica ed una conseguente e proporzionale rarefazione dell'aria (la cosiddetta «aria fina di montagna»); infatti, i gas che compongono l'atmosfera, al diminuire della pressione alla quale sono assoggettati, si dilatano, cioè si rarefanno. Un uomo che si solleva da terra è assoggettato ad una pressione sempre minore, che cesserà completamente negli spazi siderali.

Chi sale su montagne molto elevate, sarà soggetto al cosiddetto male di montagna, o male degli aviatori; ad una altezza di 4-5 chilometri, per la rarefazione dell'ossigeno, l'ossigenazione del sangue diviene insufficiente; ad otto chilometri di altezza il male di montagna si manifesta in tutta la sua gravità. Esso inizia con respirazione a scatti e molto frequente perché, mancando l'ossigeno ai polmoni in quantità sufficiente, l'organismo reagisce con una respirazione più rapida; seguono quindi perdita della volontà, sete insopportabile, appesantimento delle membra, accelerazione del polso, parziale perdita di memoria, emissione di sangue da orecchie, naso e bocca, quando la pressione interna del corpo supera sufficientemente quella esterna. All'altezza di 15 chilometri la pressione interna del corpo è talmente più elevata di quella esterna che l'aria non può entrare nei polmoni. Inoltre, dato che col diminuire della pressione si abbassa il punto di ebollizione dei liquidi, mano a mano che saliamo in alto (e troviamo perciò pressioni più basse) i liquidi bollono a temperature sempre minori: oltre i 19 chilometri di altezza il nostro sangue, che è a 37 gradi, entrerebbe in ebollizione fuoriuscendo dagli occhi, dalle orecchie, dall'intestino e dal naso, vaporizzandosi subito in nuvolette rosa; anche il corpo umano si gonfierebbe e si lacererebbe in più punti, esplodendo come un pallone che sale troppo in alto dove la sua pressione interna su-

pera quella esterna. Si è tentato di porre rimedio a questi inconvenienti mediante vesti spaziali aderentissime e resistentissime che esercitano sul corpo una pressione eguale a quella naturale e mediante la respirazione artificiale con inalatori che iniettano nei polmoni aria a pressione naturale, oppure mediante cabine pressurizzate, cioè chiuse ermeticamente e con una sufficiente pressione interna.

Nei voli spaziali, oltre alla pressione, entra in gioco anche la velocità: le velocità raggiunte dopo sforzi inauditi e spese enormi, con mezzi comandati da esseri umani sono all'incirca di 2.000 chilometri orari, ad altezze di più o meno 20.000-25.000 metri; per eseguire questi voli occorrono infinite precauzioni acciòché l'organismo dell'esploratore spaziale non subisca gravi danni: voli più veloci e più alti sono per ora difficilissimi, se non impossibili. I razzi tipo «Titan», «Thor», «Jupiter», «Vanguard», «Snark» ecc., con a bordo strumenti scientifici, hanno raggiunto quote molto superiori: il Bumper-Wac americano raggiunse il 24-2-1949 i quattrocento chilometri di altezza (da «Uomini nello spazio», pagg. 32-33, di H. Oberth e da «Missili e satelliti», tav. 4a, di C. Mennella). Gli esseri umani, per salire oltre i 25 chilometri, dovrebbero essere protetti dai pericoli mortali costituiti da rarefazione e mancanza di atmosfera, oltre i 35 chilometri dai raggi cosmici, oltre i 200 chilometri dalle radiazioni a onde corte, raggi X ed ultravioletti (che alle quote inferiori sono assorbiti dall'atmosfera). Un altro grave pericolo è costituito dalle meteore che a sciami circolano al disopra dei 120 chilometri.

Per superare il periodo critico rappresentato dal volo ad altissime quote, l'esploratore spaziale deve concentrarsi e mettere in atto tutti i mezzi protettivi disponibili per assicurare il buon andamento del volo. Perciò occorrerà preventivamente tenere conto dei suddetti squilibri organici e psichici equipaggiando il razzo di cervelli



La coltre di nubi che avvolge Venere

elettronici che aiutino lo spaziale a risolvere tutti i problemi che questo momento critico del volo richiede: questi mezzi riguardano naturalmente la tecnica elettronica.

Benchè tutti i suddetti accorgimenti possano sembrare più che soddisfacenti, l'interrogativo persiste all'inizio non ha avuto ancora risposta: troppi fattori, spesso molto contrastanti, sono in gioco. Un altro problema è costituito dalle alte velocità da raggiungere per superare l'attrazione terrestre (11,3 chilometri al secondo, pari a circa 41.000 Km./ora), dalle altissime temperature che il razzo raggiunge durante il volo atmosferico e dalle condizioni ambientali che potremmo trovare su altri pianeti (mancanza di pressione e temperature oscillanti tra +400 e -270 gradi). Un problema di notevole gravità è costituito dalle forti pressioni alle quali il corpo umano è assoggettato durante le elevate accelerazioni: le prime velocità riportate nella tabella benchè molto elevate ed attualmente irraggiungibili, non sono sufficienti per superare l'attrazione terrestre: per poter sfuggire a questa attrazione, come ho già spiegato, occorrono elevatissime e per ora irraggiungibili velocità. Per altro, le forti accelerazioni occorrenti per raggiungere queste velocità sono tali da provocare lo schiacciamento e la morte dell'esploratore spaziale.

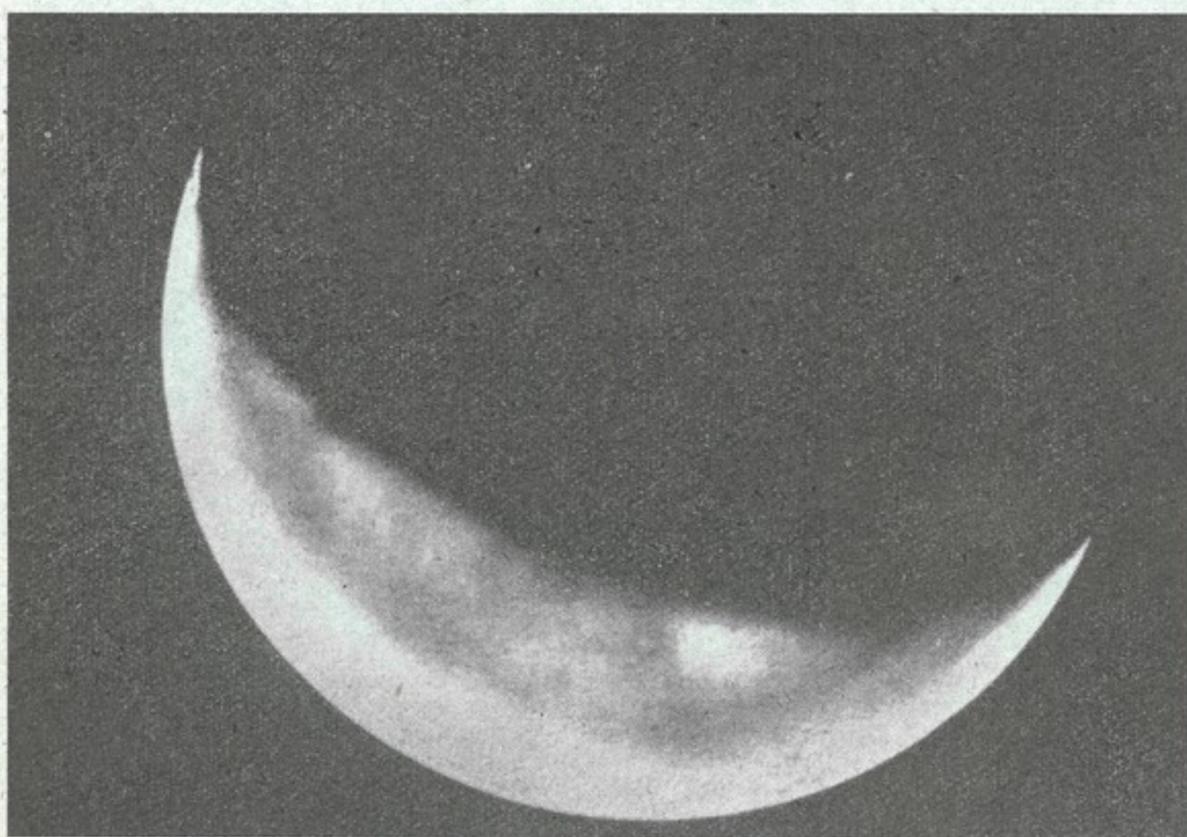
Un'altra considerevole difficoltà è costituita dall'enorme distanza che ci separa dagli altri pianeti, e perciò dal tempo enormemente lungo occorrente, con le attuali velocità, per raggiungerli e tornare in-

dietro. Benchè oggi la parola «impossibile» sia quasi inesistente, parlare di razzi guidati a velocità di oltre 50.000 chilometri all'ora sarebbe come aver parlato cento anni fa di reattori, sommergibili atomici e di velocità di 1.500 chilometri orari, tutte cose adesso esistenti. Alla velocità di 41.000 chilometri orari, per raggiungere Marte occorrono 77 giorni, Giove 623 giorni, Saturno 3 anni e mezzo; i tempi riportati nella tabella sono approssimativi e le distanze sono medie.

Molti di questi problemi sono ancora da risolvere, almeno per quanto è a nostra conoscenza, e di conseguenza, alle condizioni attuali della tecnica e per quello che ci è dato di sapere, l'uomo spaziale ed i viaggi interplanetari — per non parlare di quelli extragalattici — sono purtroppo da relegare nel regno della fantasia.

Inoltre, poichè tutti i corpi si attraggono in ragione diretta delle masse ed in ragione inversa del quadrato delle distanze (legge della gravitazione universale), quanto più ci allontaniamo dal centro della Terra, tanto meno saremo soggetti alla sua attrazione. Oltre i 20 chilometri di altezza comincia a manifestarsi perciò sensibilmente — per la diminuita attrazione terrestre — il fenomeno della graduale scomparsa del peso, la mancanza di gravità si manifesta mano a mano che l'attrazione terrestre diminuisce e quella del pianeta su cui siamo diretti aumenta. Nel viaggio Terra-Luna l'equilibrio tra le due attrazioni, cioè la totale assenza di peso, dovrebbe teoricamente verificarsi a 39.000

Venere alla massima elongazione col massimo splendore



chilometri dalla Luna: a questo punto può cessare la propulsione, divenuta inutile, ed il razzo procede in caduta libera; in questo periodo ogni cosa che non sia saldamente fissata galleggerà in aria nell'interno del razzo; sarà penoso il bere ed il mangiare per la difficoltà di inghiottire; ogni liquido potrà uscire dal recipiente che lo contiene e formare una pallida galleggiante nella cabina. Anche l'esploratore spaziale sarà soggetto a questi noiosi inconvenienti che potranno essere talvolta anche dolorosi: egli si sentirà strappare gli organi interni del corpo ed il suo respiro resterà mozzato in gola.

Per questi voli interplanetari occorrono perciò speciali addestramenti affinché il corpo umano si abitui alla mancanza di gravità ed alle altre suddette anormali condizioni. Gli esami ai quali vengono sottoposti i candidati ai voli spaziali sono talmente severi, scrupolosi e difficoltosi che su mille candidati appena due o tre risultano abili.

Questi ed altri inconvenienti che possono insorgere durante il volo spaziale sono ancora materia di studio e costituiscono perciò un altro interrogativo che, nonostante tutto quello che si dice e

sario fare un balzo di 50 milioni di chilometri per raggiungere questo secondo misterioso pianeta: tale è la distanza che separa Mercurio da Venere. Come ho già accennato, Mercurio e Venere sono due pianeti interni, cioè interni all'orbita della Terra e quindi più vicini di noi al Sole: infatti rispetto alla distanza dal Sole, Mercurio è il primo, Venere il secondo, la Terra il terzo; Marte che è il quarto si dice pianeta esterno.

Veduto dalla Terra, Venere è, dopo il Sole, l'astro più brillante del cielo, ed è, dopo la Luna, il pianeta più vicino alla Terra. L'orbita che esso descrive attorno al Sole è quasi circolare con una lievissima eccentricità, cosicché le sue variazioni di distanza dal centro di attrazione, sono pressoché nulle: la minima distanza (perielio) è circa 106.500.000 Km., mentre la massima (afelio) è poco più di 108 milioni di Km. Le sue variazioni di distanza dalla Terra sono invece notevoli: alla distanza minima Venere si avvicina alla Terra fino a 41 milioni di Km. (in questa posizione esso si trova fra il Sole e la Terra formando una linea ideale Sole - Venere - Terra), alla distanza massima esso si al-

lontanità di 29.500 Km./sec. pari a 106.200 Km./h.

Per chi avesse con molta attenzione letto il viaggio su Mercurio, dirò che Venere si presenta in tutto esattamente come Mercurio, e come si presenterebbe la Terra se noi potessimo osservarla da Marte, dato che per Marte la Terra è il 3.0 pianeta interno. Venere presenta fasi simili a quelle di Mercurio e come Mercurio lo vediamo la sera dopo il tramonto ed il mattino prima dell'alba, ad eccezione che, essendo Venere più vicino alla Terra, esso ci appare con un maggior diametro e la visibilità è molto migliore e di maggiore durata.

Si sarà notato che le velocità orbitali di Venere e della Terra sono all'incirca uguali; di conseguenza i due pianeti si troveranno nella stessa posizione ogni 584 giorni e cioè ogni 2 anni di Venere più 134 giorni in cui la Terra si è avvantaggiata sulla sua orbita.

Come Mercurio, Venere può essere osservato durante il suo passaggio davanti al Sole e quando, come Mercurio, esso ci rivolge il suo emisfero completamente rischiarato, esso è alla massima distanza di 257 milioni di chilometri, il suo diametro è esiguo e

| DISTANZE MEDIE | 1 Km. / sec. = 3.600 Km. / h | 5 Km. / sec. = 18.000 Km. / h | 300.000 / Km. sec. = 18.000.000 Km. al 1' = 1.080.000.000 Km. / h |
|---|---------------------------------|----------------------------------|---|
| Terra-Sole distanza 150.000.000 di Km. | circa 5 anni | circa 1 anno | 8' |
| Terra-Luna distanza 385.000 Km. | circa 5 giorni | circa 1 giorno | 1" e 1/2 |
| Terra-Mercurio distanza 91.000.000 di Km. | circa 3 anni | circa 7 mesi | 5' |
| Terra-Venere distanza 41.000.000 di Km. | circa 15 mesi | circa 3 mesi | 2' e 1/2 |
| Terra-Marte distanza 78.000.000 di Km. | circa 2 anni e 1/2 | circa 6 mesi | 4' e 1/2 |
| Terra-Giove distanza 628.000.000 di Km. | circa 20 anni | circa 4 anni | 35' |
| Terra-Saturno distanza 1.275.000.000 di Km. | circa 40 anni | circa 8 anni | 1 ora e 1/2 |
| Terra-Urano distanza 2.718.000.000 di Km. | circa 86 anni | circa 18 anni | 2 ore e 1/2 |
| Terra-Nettuno distanza 4.344.000.000 di Km. | circa 144 anni | circa 28 anni | circa 5 ore |
| Terra-Plutone distanza 5.771.000.000 di Km. | circa 180 anni | circa 36 anni | circa 6 ore |

che si stampa, non ha ancora avuto risposta.

A 42.000 Km./h., in un giorno si percorrono 1.008.000 chilometri, in un anno si percorrono 367 milioni e 920.000 chilometri.

Chi credesse di poter visitare il secondo pianeta del Sistema Solare, Venere, come è stata visitata la Luna, commetterebbe un grande errore e proverebbe una forte delusione. Per le ragioni che dirò in seguito, molte caratteristiche di Venere sono rimaste nascoste dietro un velo di mistero; perciò come per Mercurio, per poter spiegare i fenomeni ed i segreti di Venere, si procede con deduzioni logiche, ma per quanto logiche, restano sempre deduzioni e non fatti constatati e perciò è opportuno procedere con cautela per non incappare in conclusioni illogiche e fantasiose. Ciò premesso addentriamoci subito nei particolari sicuri. Lasciando Mercurio è neces-

lontana dalla Terra fino a 257 milioni di Km. (in questa posizione esso si trova al di là del Sole, formando una linea ideale Venere - Sole - Terra).

Abbiamo detto che l'orbita di Venere intorno al Sole è quasi circolare: il pianeta percorre questa orbita esattamente in 224 giorni, 16 ore, 49' e 8". Questa è la durata dell'anno di Venere. Come ricorderemo Mercurio, primo pianeta del Sistema, compie il suo anno in 88 giorni, percorrendo la sua orbita alla velocità di 47 Km./sec. Noteremo perciò che i pianeti hanno le velocità orbitali tanto minori quanto più sono distanti dal Sole: così Venere, secondo pianeta, percorre la sua orbita alla velocità media di 35 Km./sec. uguale a 126.000 Km./h., mentre la Terra, terzo pianeta, percorre la sua orbita esattamente in 365 giorni, 5 ore, 48' e 46" con velo-

perciò le condizioni di osservazione sono pessime. Però questo pianeta, dato il suo forte splendore, può essere osservato al telescopio anche di giorno; ad occhio nudo esso si vede splendere — dopo che è uscito dalla radiazione luminosa del sole — per 70 giorni ogni sera fino ad un massimo di 4 ore dopo il tramonto ed ogni mattina — prima che rientri nella radiazione del Sole — 4 ore prima dell'alba. Dopo 35 giorni, cioè quando raggiunge la sua massima fase e sta per iniziare il suo percorso a ritroso per scomparire al disotto del Sole, Venere si mostra in tutto il suo splendore: non vi è niente di più luminoso nell'oscurità notturna. Questo pianeta, quando raggiunge il massimo della sua corsa (massima elongazione) si trova quasi a 2/3 di cammino verso lo zenit, ed è tanto luminoso che è possibile eseguire con la sua luce delle stupende fotografie. Durante

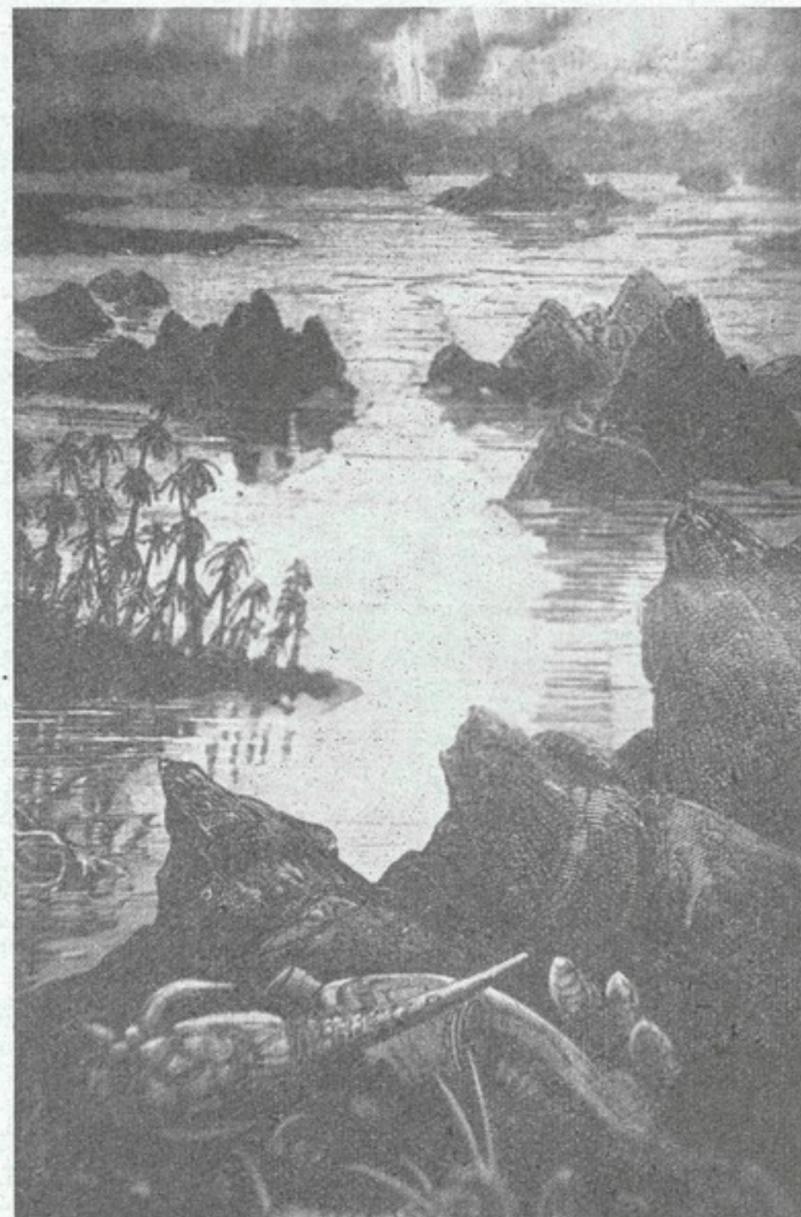


Venere potrebbe presentarsi così, oppure come nel disegno sotto; ma potrebbe anche essere completamente diverso

i passaggi di Venere sul Sole (molto rari poiché l'ultimo si è avuto nel 1882 ed il prossimo avverrà nel 2004) il suo disco nero si presenta circondato da una bellissima aureola luminosa, dimostrando così di possedere una atmosfera che in queste circostanze viene illuminata.

Questo straordinario pianeta, ha caratteristiche simili a quelle del-

la Terra: il suo diametro è di 12.300 chilometri (Terra circa 13.000), la sua densità è in media 5 (Terra 5,52), la sua massa è 85/100 di quella della Terra, ed un chilogrammo terrestre portato su Venere vi peserebbe 850.880 grammi. In passato si credeva che Venere avesse una rotazione su sé stesso simile a quella della Terra: successivamente, dopo molte pole-



niche, il nostro grande Schiaparelli nel 1877-78, in base a minuziose osservazioni dedusse che Venere aveva — come Mercurio — un tempo di rotazione eguale a quello di traslazione, cioè un emisfero con notte eterna ed uno con eterno giorno. Tuttavia, fino ad oggi, questo spinoso problema non è stato ancora definitivamente risolto. Le grandi difficoltà per l'osservazione e lo studio di Venere non sono, come per Mercurio, causate dalla piccolezza del disco, ma sono invece causate dalla forte luminosità del pianeta e dal fatto che esso è completamente e permanentemente ricoperto da una impenetrabile coltre di dense nubi che non ne lascia vedere la superficie. La forte luminosità di questo pianeta è causata proprio da questa cappa di nubi che riflettono la radiazione luminosa del Sole. Su questo straordinario splendore si notano alcune macchie grigie, ma non si può distinguere se esse sono formazioni atmosferiche o cime di montagne prodigiosamente alte che oltrepassano le nubi. Data la mobilità di queste macchie, si potrebbe anche pensare che esse possano essere delle aperture della cappa di nubi, che per brevi istanti lasciano intravedere la superficie del globo.

In un lontano passato si era propensi a credere che Venere fosse un pianeta come era la Terra nell'era paleozoica o carbonifera (dai 500 ai 185 milioni di anni fa); in quella lontana epoca il nostro pianeta era allo stato selvaggio: folte vegetazioni, alberi giganteschi, terreno paludoso, squassato da terremoti, cosparsi di vulcani in piena attività, ricoperto interamente da dense nubi, originate dalla intensa evaporazione delle acque, che provocavano continue piogge; tuoni e fulmini rombavano e solcavano il cielo incessantemente, gli elementi erano scatenati, il nostro pianeta era sconvolto ma in via di assestamento. Così si credeva fosse per Venere, ma oggi queste ipotesi sono modificate e si tende a credere che questo pianeta sia un deserto di crepacci e rocce arroventate dalla enorme radiazione solare. Come ho già detto, vi sono spesse nubi ma si ignora da che cosa esse siano prodotte; logicamente esse dovrebbero essere il frutto di evaporazione di acque, ma ripetute analisi spettrografiche dell'atmosfera di Venere non hanno rivelato la presenza né di vapore acqueo, né di ossigeno, pur rivelando una quantità di anidride carbonica 250 volte maggiore che nell'atmosfera terrestre. Come è noto, questo gas è molto nocivo per noi terrestri. Si deve però notare che queste analisi si riferiscono all'atmosfera esistente al disopra della cappa di nubi; anche la nostra atmosfera, al disopra dei 10-15 Km., è molto rarefatta e non contiene né ossigeno, né vapore acqueo. Perciò le suddette analisi dell'atmosfera di Venere non escludono che al disotto della cappa di nubi che ricopre il pianeta, possa esistere una atmosfera del tutto simile alla nostra. Come si vede, queste sono soltanto ipotesi, ma ipotesi logicissime. Magari Venere si scoprisse e ci lasciasse ammirare i suoi emisferi e le sue bellezze misteriose! Ma purtroppo questi pii desideri di molti scienziati sono destinati a restare tali forse per sempre. Venere è tanto vicino al Sole che la esistenza di forme di vita simili a quelle terrestri è da relegare nel regno delle fantasie. Il Sole si vede da Venere di dimensioni circa doppie di quelle con le quali lo vediamo dalla Terra: perciò la temperatura esistente sull'emisfero sempre illuminato è oltre il doppio di quella esistente sulla Terra: si pensa infatti che tale temperatura possa aggirarsi sui +100 gradi e, anche ammettendo che l'atmosfera possa mitigare questo calore la

temperatura non dovrebbe essere inferiore ai +60 gradi.

Forse però col passare degli anni, di milioni, di miliardi di anni, il Sole raffreddandosi diminuirà la sua radiazione calorifera ed allora l'emisfero illuminato di Venere avrà una temperatura simile a quella che attualmente ha la Terra e forse, mentre la vita starà per estinguersi sulla nostra Terra, su Venere potrà avere inizio una analoga forma di vita. Questa è soltanto una mia ipotesi e può perciò essere errata, ma può anche darsi che allora i nostri successori, dotati di potentissimi mezzi di osservazione possano osservare su Venere l'immagine della passata giovinezza della ormai decrepita Terra.

Premesse le suddette informazioni indispensabili, avventuriamoci nella nostra esplorazione. Supponiamo di essere sbarcati su Venere, però come descriverlo? Si fanno supposizioni, tutte plausibili, ma nessuna certa. Vedremo un cielo completamente coperto da dense nubi, un globo ricoperto probabilmente per 4/5 oppure completamente dalle acque; nella atmosfera selvaggia di Venere saremmo probabilmente sferzati da imponenti cicloni che imperversano con inaudita violenza: in quel cielo sempre oscuro i fulmini si susseguono continuamente, la pioggia cade violentemente ed incessantemente: ogni tempesta è un infuriare di elementi scatenati, con impensabili, diluviali acquazzoni, con un caldo opprimente, un caldo umido di serra. Condizioni simili, sebbene molto più sopportabili, potremmo trovarle in una grande foresta equatoriale della Terra, in una calda giornata, con un cielo coperto da nubi temporalesche, durante un temporale in cui cadesse una pioggia torrenziale tiepida, un vero diluvio di acqua tiepida da un cielo coperto di una cappa di plumbee nubi, un temporale con lampi, tuoni, vento da stradicare gli alberi, in un mare che con cupo fragore infrangesse le sue onde in un terreno paludoso. Così la fantasia, che logicamente potrebbe essere però anche realtà.

Secondo altre ipotesi, su Venere troveremmo invece un deserto bruciato dal Sole, un immenso Sahara: rocce e polvere, montagne alte oltre 50-80 Km. (Scruter, astronomo tedesco, 1790), venti caldi che sollevano immense nubi di polvere che sarebbero poi tenute in sospensione dall'atmosfera venusiana; la temperatura, sebbene attenuata dalle nubi, è elevatissima e raggiunge i +60° - +80° e sarebbe perciò per noi difficilmente sopportabile.

Se Venere ruotasse su sé stessa in 30 giorni, come naturale, essa avrebbe un giorno della durata di 15 giorni terrestri, una notte della durata di 15 notti terrestri. Se invece Venere avesse una rotazione più lenta, come quella dedotta dallo Schiaparelli, allora essa avrebbe un emisfero con un eterno giorno e l'altro con una eterna notte, ma i freddi della notte sarebbero addolciti dai venti caldi provenienti dall'emisfero sempre illuminato, e viceversa, il caldo di questo sarebbe temperato dai venti freddi provenienti dall'altro emisfero.

Comunque, sia che Venere abbia una rotazione lenta di 225 giorni, che una rotazione rapida di 30 giorni, essa avrà, come Mercurio, una zona di temperatura media, detta zona di transizione, nella quale regnerà una temperatura forse sopportabile per un ipotetico visitatore terrestre.

Non dobbiamo però meravigliarci parlando di questi terribili caldi o di questi freddi: le temperature sono tutte convenzionali e relative: lo zero del nostro ghiaccio è una temperatura elevatissima in confronto alla temperatura dell'aria liquida (-190 gradi), che posta in un recipiente sopra un

blocco di ghiaccio vi bolle. I nostri pochi gradi al disotto dello zero ci fanno tremare, ma un eschimese, ad esempio, quando ha 10 gradi sotto zero sbuffa dal caldo. Inoltre bisogna pensare che se su Venere esiste una temperatura insopportabile e su Mercurio vi è piombo fuso, anche sulla Terra vi è un metallo fuso a temperatura ambiente: il mercurio. Un ipotetico abitante di Giove (-135° - -155°) apprendendo che sul pianeta Terra vi è mercurio fuso penserebbe con terrore alla terribile temperatura che i terrestri devono sopportare, oppure penserebbe ad una vita impossibile come noi pensiamo per Mercurio. Per poterci immaginare il terribile gelo di -273° che regna negli spazi siderali e forse sul lato oscuro di Mercurio e della Luna, dirò che i nostri più terribili freddi polari non arrivano a -60°, dirò che a -190° il piombo diviene sonoro come il più puro acciaio e tanto

fragile che al minimo urto va in frantumi come vetro, citerò una frase del grande chimico francese Lavoisier, 1743-1794: « Se la terra si trovasse esposta alla temperatura di -273° l'acqua dei mari e dei fiumi si trasformerebbe in durissima roccia, la maggior parte dei gas che compongono l'atmosfera (ossigeno, azoto, elio, neon, argo, cripton, xenon) diverrebbero liquidi ». Mi sembra che queste parole siano più che sufficienti a dare l'idea di ciò che può essere la temperatura di -273°, lo zero assoluto.

Ci siamo così di nuovo allontanati dalla nostra esplorazione per perderci nei vicoli ciechi della fisica, ma d'altra parte che dire di più su un pianeta di cui si conosce poco o niente? Si potrebbe parlare della sua abitabilità, ma le condizioni che abbiamo esaminate non sono le più propizie per lo sviluppo di una vita come noi la concepiamo: Venere sebbene sia

chiamato il gemello della Terra, è probabilmente, per clima e condizioni fisiche, un pianeta molto dissimile dal nostro.

Il nostro prossimo viaggio sarà più dettagliato e quindi più soddisfacente; andremo su un pianeta che conosciamo molto bene: partiremo da Venere e, oltrepassando la Terra, andremo sul famoso quarto pianeta del Sistema Solare, Marte, e ne ripartiremo molto soddisfatti dopo aver appreso molte cose interessantissime.

Tulio Mazzantini

RETTIFICA. Nel precedente articolo (« Le galassie, vortici di stelle »), pubblicato nel numero 21 - anno V del 25 dicembre 1958, alla quarta colonna, ultima riga, è scritto che dalla Terra al Sole vi sono 8 secondi di luce. L'autore precisa che va letto, invece, 8 minuti di luce. L'involontario errore era sfuggito anche a noi, e pertanto ci scusiamo con i nostri lettori.

I cento anni del Canale di Suez

Il 16 gennaio scorso delegati egiziani ed inglesi hanno firmato al Cairo un accordo finanziario, col quale si concludeva la triste vicenda dell'ottobre 1956 per il Canale di Suez che aveva portato il mondo intero, non solo alla soglia della guerra, ma ad una critica situazione economica, le cui conseguenze ancora oggi sono palesi. Tutto questo naturalmente è accaduto, perchè il Canale di Suez ha una importanza immensa per la vita commerciale mediterranea. Infatti lo scopo per cui fu costruito fu proprio quello di dare la possibilità alle nazioni europee di svolgere i traffici con maggiore rapidità e con i migliori vantaggi economici.

La stampa egiziana ha annunciato in questi giorni che per il 25 aprile prossimo sarà celebrato, con grandi manifestazioni, il centenario dell'inizio dei lavori del Canale di Suez. Infatti il primo colpo di zappa sarebbe stato dato il 25 aprile 1859 presso le rive del Golfo di Pelusio, dove sorge oggi la città di Por-

to Said, alla presenza dello stesso visconte Ferdinando di Lesseps, diplomatico francese, molto amico del Viceré di Egitto ed iniziatore della grande impresa. Ferdinando di Lesseps però fu solo colui che riuscì a persuadere il suo amico Viceré ad iniziare i lavori, avendo raccolto, per sottoscrizione, un capitale di 200 milioni di franchi. Il progetto del taglio dell'Istmo di Suez era dell'ingegnere trentino Luigi Negrelli, il quale, superando tutti i precedenti progetti, era riuscito a far comprendere che la lunga striscia di territorio che univa l'Egitto alla penisola del Sinai, doveva essere tagliata presso la baia del Pelusio.

L'idea del taglio dell'Istmo di Suez e della costruzione di un canale navigabile ha origini lontanissime. Nel 650 avanti Cristo il Faraone d'Egitto Neco II aveva fatto iniziare un tronco di canale, che fu poi continuato dal re di Persia Dario, il quale dovette poi far interrompere i lavori perchè im-

pegnato in troppe lotte. Nel 250 avanti Cristo il re Tolomeo riprese i lavori del canale e lo condusse a termine. Molti anni più avanti l'imperatore romano Traiano fece apportare parecchie migliorie al canale. Si ha poi notizia che nel 160 d.C., sotto l'imperatore Antonino Pio, il canale funzionava attivamente. In seguito alla caduta dell'Impero romano ed alle invasioni barbariche, il canale venne abbandonato ed a poco a poco la sabbia lo coprì.

Nel 640 il Califfo Omar lo riaperse al traffico, ma nel 775 il califfo Abu Giofer Al Masur ne fece chiudere l'imboccatura e troncò così il meraviglioso traffico che si stava sviluppando.

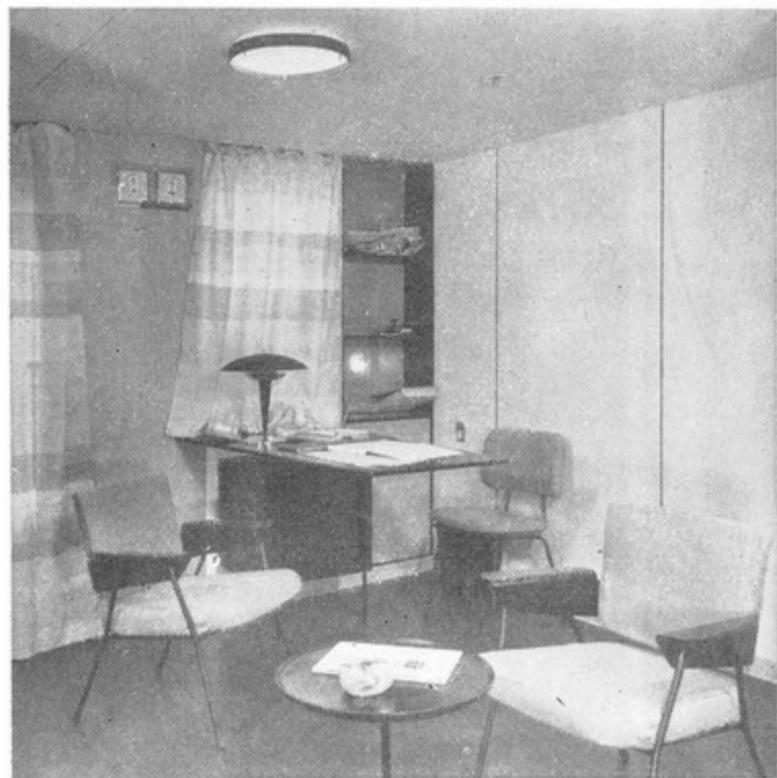
Dopo la scoperta del Capo di Buona Speranza (1498), la Francia, ma soprattutto la Repubblica di Venezia, ripresero il progetto del taglio dell'Istmo, in quanto i traffici commerciali, specialmente dei veneziani, venivano immensamente danneggiati. Ma l'impresa era troppo ardua e costosa. Con l'avvento al potere di Napoleone, in Francia si iniziò a studiare seriamente il progetto e gli studi furono continuati così profondamente che si costituì la Società per gli studi del canale di Suez. A questa società partecipò attivamente l'ingegnere italiano Luigi Negrelli, che divenne poi il vero progettista. Purtroppo però l'accanita opposizione inglese fece ritardare per più di dieci anni l'attuazione del progetto del Negrelli. Un anno dopo la morte dell'illustre ingegnere (1858), s'iniziavano i lavori.

Dieci anni durò l'ardua impresa ed il 17 novembre 1869 il Canale di Suez veniva festosamente inaugurato. Il Canale misura 161 km. di lunghezza, 70-125 metri di larghezza alla superficie e 45-100 metri di larghezza al fondo. Ha una profondità di 12 metri. Nel 1888 gli Stati interessati alla costruzione istituirono la Compagnia Internazionale del Canale di Suez che doveva amministrarlo per 99 anni.

Il Canale congiunge il Mediterraneo al Mar Rosso ed allo sbocco sorge la grande città dalla quale ha preso il nome.

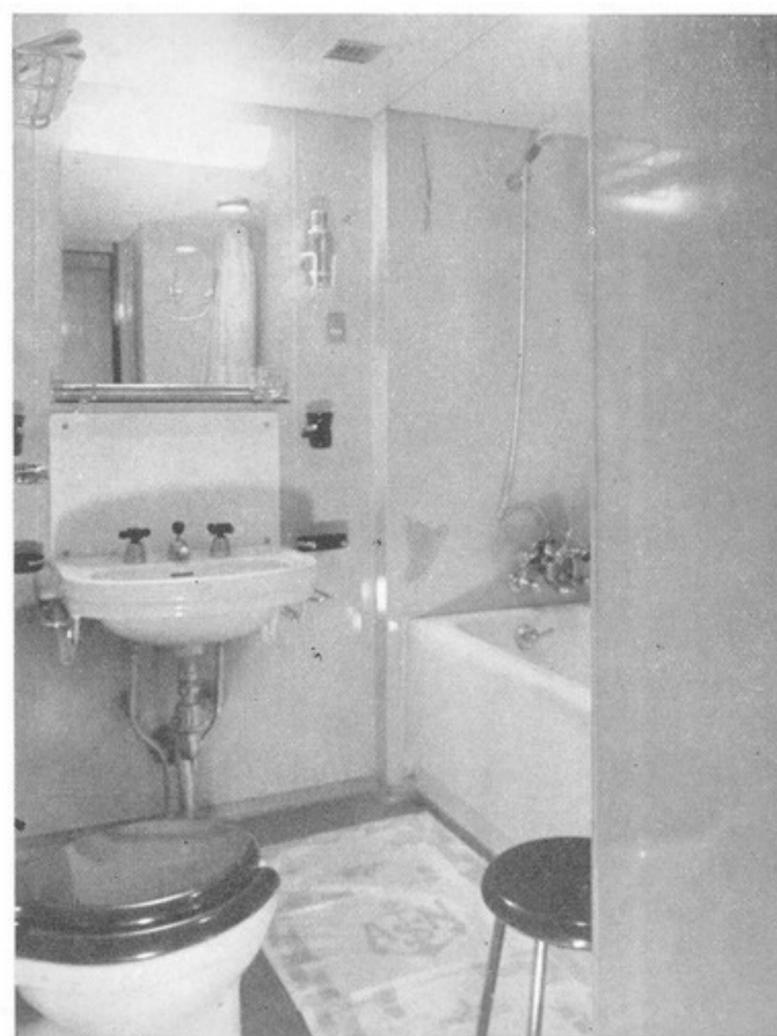
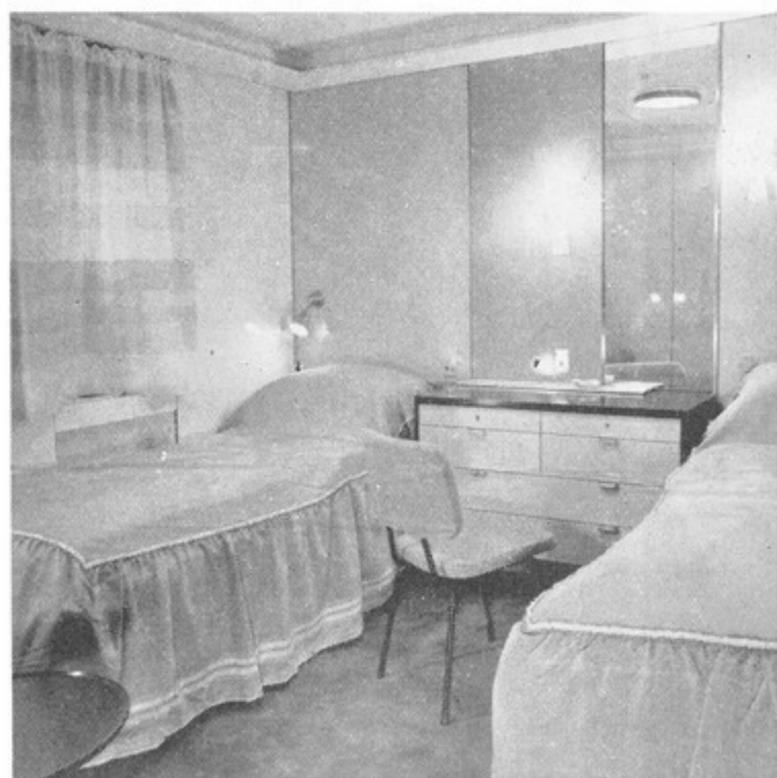
Paolo Tarenzi





ella "Bernina"

salone da pranzo. - Sopra: altra veduta del salone da pranzo. - Sotto: salone delle feste. - A destra, camera a due letti; locale d'igiene per camera a due letti



La sera di mercoledì 11 marzo, per la terza volta, uno spettacolo musicale organizzato dal nostro giornale ha portato alla ribalta i migliori dilettanti dell'Ansaldo, dando ad essi un pubblico da grandi occasioni che li ha meritatamente e vivamente applauditi.

La manifestazione che ha visto sulla scena del teatro «Verdi» di Sestri Ponente questi nostri compagni di lavoro, è stata chiamata «Carosello ansaldino» e fa seguito, con qualche variante nella formula, all'«Ancora d'oro» rappresentata, sempre al «Verdi», il 20 novembre 1957 e alla «Parata bianco-azzurra» rappresentata al teatro «Massimo» di Sampierdarena il 28 gennaio dell'anno scorso.

Le considerazioni che ci hanno spinto a curare in maniera particolare queste iniziative, fra le altre che affiancano l'attività de «L'ansaldino», sono molte.

In primo luogo sta il vivo desiderio di dare a quegli ansaldini che curano determinate attività artistiche, una giusta soddisfazione. Si tratta di operai ed impiegati che per otto ore al giorno stanno in piedi o curvi davanti a una macchina, nei doppi fondi di una nave, vicino a un forno di fusione o immobili dietro a una scrivania o in faccia a un tecnografo. Sono uomini quasi tutti giovani, che amano il proprio lavoro, a volte preoccupante o faticoso, ma che sentono pure il desiderio di evadere, sia pure per breve tempo, dalla realtà quotidiana facendosi protagonisti di un ideale artistico. E noi abbiamo inteso premiare questi valori spirituali con una dimostrazione pubblica di riconoscimento e di solidarietà.

In secondo luogo sta un altro obiettivo: offrire a un buon numero di ansaldini uno spettacolo dove essi stessi siano rappresentati, dove la maggior parte degli interpreti abbiano un talento e una preparazione di buon livello artistico e tecnico, dove si possano sinceramente apprezzare le finalità dell'iniziativa e trovare mo-



CAROSELLO ANSALDINO

tivi di interesse particolarmente vicini e sentiti.

Noi siamo certi — e in questo non c'è ombra di presunzione — di essere riusciti nel nostro intento, e ci riteniamo soddisfatti del nostro lavoro, che è al servizio di tutti i componenti dell'Ansaldo.

La presentazione dello spettacolo è stata affidata, come già per la «Parata bianco-azzurra», a Sandro Baldoni della

RAI-TV. E' un giovane, Sandro Baldoni, sinceramente affezionato alla nostra Società, simpatico, serio, colto. E soprattutto è un vero signore. Sua partner era, questa volta, la graziosa Mimma Di Terlizzi, a tutti nota come una delle due vallette della popolare rubrica televisiva «Il musicchiere».

Alle 21 precise si apre il sipario sul palcoscenico del «Verdi» e il pubblico, che già da quasi due ore, in forte anticipo sull'orario, gremisce ogni ordine di posti, può ammirare la grande scena elaborata da Glauco Poggi, impiegato al Cantiere di Sestri, una scena di ambiente efficacissima nel disegno e nel colore: due navi in costruzione che... strabuzzano gli occhi di cubia e... urlano col bulbo di prora, mentre la «Lanterna» del porto di Genova, sorpresa dalla stranezza del fatto, si agita e si tappa le orecchie.

Si sente quindi la sigla musicale del complesso di Eros Steganj schierato a sinistra del palco e compare in scena la signorina Maria Grazia Ferraro, impiegata della Direzione Generale, che non smentisce il suo nome e annuncia l'inizio dello spettacolo.

Un momento dopo entra, elegante e sorridente, Sandro Baldoni. Egli saluta gli intervenuti, accenna brevemente agli scopi, soprattutto sociali, che il «Carosello ansaldino» si prefigge, e presenta la concittadina Mimma Di Terlizzi, per l'occasione valletta del nostro spettacolo.

Cominciano così a susseguirsi alla ribalta gli interpreti, che sono stati scelti dai nostri corrispondenti e rappresentano gli stabilimenti sociali, la direzione generale e l'Ansaldo-Coke. Li annuncia

la Di Terlizzi e li presenta al pubblico Sandro Baldoni, che per tutti ha una parola di augurio e di incoraggiamento, un accenno scherzoso al lavoro che svolgono, una battuta di spirito sempre azzeccata e sempre gentile.

La prima esibizione è di Pasquale Pruzzo del Cantiere di Sestri, che canta con voce calda e composta «Buon anno, buona fortuna». Segue Armando Celso dello stabilimento CMI, che ci fa ascoltare lo spigliato «Mambo alla fiorentina» accompagnandosi con la chitarra. E via via si presentano gli altri che il regista ha incluso nel primo tempo del «Carosello»: Maria Lombaro della Fonderia, interprete di «Cantando con le lacrime agli occhi», i due bambini Armando Corsi e Claudia Malacarne che partecipano con gentile grazia infantile per i Servizi Ausiliari suonando la chitarra l'uno e cantando «Al chiar di luna porto fortuna» l'altra, presentati dalla piccola Marina Paganini, Benedetto Giglio per il Cantiere di Muggiano con una piacevole presentazione di «Suono a Marechiaro», Liborio Vultaggio della Direzione Generale che diffonde con pregevole tecnica e timbro di classe le note di «Incantesimo», Renzo Dalle Vegre del Meccanico che interrompe la serie delle canzoni con la seconda rapsodia di Liszt, suonata al pianoforte con la maestria di un virtuoso della tastiera, Gian Battista Cervetto in rappresentanza del Cantiere di Livorno, che ha affrontato con sicurezza e buoni mezzi vocali l'«Ideale» di Francesco Paolo Tosti, suonato al piano dal maestro Sardi.

A questo punto è comparso sulla scena Alberto Talegalli, il popolare «Sor Clemente» della Radio, che siamo riusciti

a portare fuori programma al «Carosello ansaldino» con l'interessamento di Mario Foscati, il nostro solerte corrispondente da Roma. E' bastato che Talegalli aprisse bocca perchè tutti sbottassero in sonore risate. La sua apparizione è stata però di breve durata, una specie di aperitivo per il piatto forte che ci avrebbe servito più tardi.

Cala il sipario sulla prima

Alberto Talegalli, il popolare «Sor Clemente» della RAI-TV



Il presentatore Sandro Baldoni e la valletta Mimma Di Terlizzi





Liborio Vultaggio, vincitore dell'« Ancora d'oro 1959 »

Vacchino e presieduta dal nostro collega Emiddio Loscalzo) si ritirava per lo scrutinio, non prima che i suoi membri si fossero fatti ammirare per una breve interpretazione, rivediamo Alberto Talegalli. La sua mimica, le sue parole, il suo gesticolare hanno fatto contorcere dalle risate più di uno. « Sor Clemente » è stato veramente grande e s'è divertito pure lui un mondo, ridendo a crepapelle col pubblico.

Lo spettacolo è terminato e tutti aspettano con impazienza il responso della giuria, che Baldoni introduce sul palcoscenico. Ecco il responso:

Premio del sindaco a Bruno Usai e Cesare Miglietta; coppa del presidente dell'Associazione Industriali a Renzo Dalle Vegre; targa d'argento del presidente del Consorzio Autonomo del Porto ad Anteo Dodi; premio del presidente della Amministrazione Provinciale a Piero Giorgi; coppa del Dopolavoro Ansaldo al duo Campisi; coppa Ansaldo per la migliore rappresentanza alla Direzione Generale; « Ancora d'oro 1959 » a Liborio Vultaggio.

Il pubblico sottolinea con vivi applausi le decisioni dei giudici e anche i premiati ci sembrano sinceramente soddisfatti per l'affermazione ottenuta.

Il presentatore invita sul palcoscenico il presidente dell'Ansaldo avv. Federico De Barbieri e lo prega di consegnare i premi ai migliori protagonisti del « Carosello ansaldino ». L'avv. De Barbieri, che segue con particolare sensibilità le nostre manifestazioni sociali, è visibilmente lieto dell'incombente e soddisfatto della bella prova fornita dai dilettanti; pertanto si compiace con ciascuno di essi. Anche l'ing. Domenico Zirilli, nella sua qualità di direttore dei servizi centrali, è invitato sul palcoscenico per ricevere dal presidente la coppa desti-



Nelle tre foto di destra, dall'alto: il presidente della nostra Società, avv. Federico De Barbieri, consegna al direttore centrale ing. Zirilli la « Coppa Ansaldo », vinta dalla Direzione Generale; il complesso di fisarmoniche Padovan; il trio Perri-Petei-Perri

parte dello spettacolo e dopo dieci minuti di intervallo incomincia il secondo tempo, inaugurato da Nico Balducci. « Ancora d'oro 1957 » e ospite festeggiatissimo. Il repertorio di Balducci, già buono, si è arricchito, ed ha acquistato ormai uno stile personale ed effervescente. Il pubblico non ha lesinato gli applausi alle sue canzoni, alle barzellette, alle imitazioni presentate. Vittorio Centanaro ha accompagnato Balducci con la chitarra.

vornese, che ha condotto le note di « Giamaica » con intermezzi di velluto e finale di puro cristallo.

Le esibizioni dei dilettanti sono terminate e mentre la giuria (composta dal soprano Carmen Repetto, dai cantanti Mario Bertorello, Franco Franchi e Rosemary Minella, dall'attore dialettale della RAI Andrea Salvo, dall'attrice di prosa Anna Torretto, dal critico musicale dr. Pier Luigi

E' cominciato quindi l'avvicendamento degli altri dilettanti: il complesso di fisarmoniche Padovan, con l'intermezzo della « Cavalleria Rusticana », suonato con bella sicurezza per far bene figurare l'Ansaldo-Coke, Sergio Papi del Cantiere di Sestri con la canzone « Mamma nu raggio e' sole » condotta con stile « confidenziale », i due fratelli Perri alla chitarra e il cantante dialettale Mario Petei del CMI con la « Cansun da chéullia » che ha mandato in brodo di giuggiole i veri genovesi, Anteo Dodi della Fonderia con « Boccuccia di rosa » dedicata alla figlia Fulvia con un « patos » che ha ottenuto calorosi consensi e anche un po' di commozione, Piero Parodi per i Servizi Ausiliari con « Piove » di personale interpretazione (Parodi aveva già cantato magistralmente « Galopera » nel primo tempo, ma incluso nel numero di Corsi-Malacarne-Paganini), il brillante duo Campisi per il Cantiere di Muggiano, che si è sbizzarrito su « Butta la chiave » con i virtuosismi delle chitarre elettriche, Cesare Miglietta con la contagiosa « Risata » a lungo metraggio, che ha fatto crollare a terra lui perchè gli altri erano seduti, Bruno Usai del Meccanico con « Io sono il vento » che solo la sua nota classe poteva affrontare, e Piero Giorgi, modesto e valoroso cantante li-





nata alla rappresentativa della Direzione Generale.

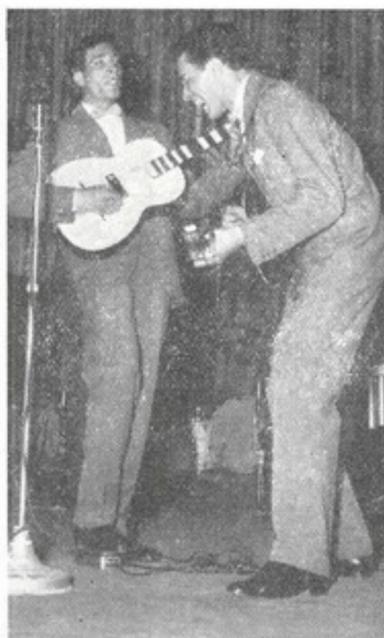
Tra il pubblico che, come abbiamo accennato, ha gremito il teatro, c'erano molte autorità e personalità cittadine, tra cui l'assessore prof.ssa Ines Boffardi; per il sindaco, il commissario capo di P. S. dr. comm. Marocco per il questore, il direttore provinciale dell'ENAL comm. Maffei. Dell'Ansaldo, oltre al presidente con la sua signora Donna Esther e al direttore centrale ing. Zirilli, sono intervenuti, anche in funzione rappresentativa, il direttore centrale ing. Casaccia, il vice direttore centrale dott. Ceruti e il dott. Enrico della Direzione Generale, il dr. Tomasi e l'ing. Parisi del Meccanico, il direttore del Cantiere di Sestri ing. Boero con i vice direttori ing. Avanzini e rag. Traversa, il vice direttore della Fonderia dr. Masperi con l'ing. Zagnoli, l'ing. Necchi dello stabilimento CMI, il dr. Migone del Cantiere di Muggiano, il direttore del Cantiere di Livorno ing. Mauceri e signora, il direttore dell'ufficio impianti ing. Arnaldi, il direttore tecnico dr. Ballerino e il vice direttore amministrativo dr. Spirito dell'Ansaldo-Coke e molti altri dirigenti. I Servizi Ausiliari erano rappresentati dal capo dei servizi amministrativi ragioniere Mignosi.

La numerosa partecipazione dei nostri dirigenti al « Carosello ansaldino » è stata commentata con grande simpatia perché ancora una volta dimostra come la Direzione segua attentamente ogni iniziativa atta a sviluppare quel nuovo spirito di solidarietà che da tempo si va affermando fra tutti i componenti della nostra azienda, e che ha già dato incoraggianti risultati.

Giungano quindi i nostri vivi ringraziamenti ai dirigenti dell'Ansaldo e a tutti i protagonisti, ai corrispondenti di stabilimento e agli altri collaboratori che hanno reso possibile il buon successo dello spettacolo che, ormai giunto alla terza edizione, ha sorpassato i confini aziendali attirando l'attenzione e i consensi di molti ambienti cittadini, e non solo cittadini.

Dante Jannone

In colonna, dall'alto: il cantante Gian Battista Cervetto; il duo Campisi con chitarre elettriche; il caratterista Cesare Miglietta; il cantante Piero Giorgi. - Sotto: Nico Balducci (Ancora d'oro 1957) col chitarrista Vittorio Centanaro



Impianti industriali d'illuminazione fluorescente

Abbiamo ricevuto dall'ing. Luciano Grassi del Meccanico la seguente lettera:

Mi riferisco alla relazione « Impianti industriali di illuminazione fluorescente a catodo caldo » da me presentata al « 3.0 Convegno dei capi servizio manutenzione » delle Aziende « Finmeccanica » (Trieste, ottobre 1958) e riportata sul numero 2 - anno VI del giornale con il titolo « Impianti industriali di illuminazione fluorescente ».

Vorrei fosse chiarito che le fotografie con cui è stata data veste giornalistica alla relazione, si riferiscono ad impianti del Meccanico che sono stati studiati dal sig. Guglielmina, capo del SET, della cui preziosa collaborazione

il servizio manutenzione sempre si è avvalso.

Vi sarò grato se vorrete pubblicare quanto sopra.

Il sig. Guglielmina, informato di questa lettera, ci ha fatto pervenire questo scritto:

La rettifica dell'ing. Luciano Grassi all'articolo sugli impianti industriali di illuminazione fluorescente, apparso sul n. 2 - anno VI del nostro giornale, nel mentre fa il punto su una involontaria inesattezza, torna a merito della nota serietà del predetto ingegnere e di ciò gli dò atto e lo ringrazio.

Colgo ora lo spunto per accennare brevemente a un nuovo tipo di apparecchio a tubi fluorescenti installato nei nuovi saloni Studi del Meccanico ed espressamente studiato da me per risolvere l'an-

noso problema delle ombre e particolarmente della riflessione speculare della scrittura a lapis sotto determinati angoli di incidenza.

Le prove preventive e la realizzazione su scala pratica nei predetti uffici di un impianto con gli apparecchi in argomento ha consentito di rilevare: a) basso costo dell'apparecchio in rapporto al flusso luminoso in lumen emesso; b) alto coefficiente di rendimento, pari a quello degli apparecchi del commercio a luce diffusa nonostante si tratti di illuminazione indiretta; c) coefficiente di uniformità dell'illuminamento, sul piano di lavoro, prossimo all'unità; d) qualità della illuminazione ottenuta assolutamente scevra da brillantezza.

La tabellina riportata dà un raffronto comparativo dei due sistemi a pari illuminazione ottenuta con apparecchi SET/G e con apparecchi del commercio.

L'apparecchio visibile nella foto (salone Studi) pubblicata da « L'ansaldino », consta di un supporto in lamiera di acciaio inferiormente e in alluminio anodizzato superiormente.

Nella parte superiore sono sistemati quattro tubi fluorescenti da 65 W. 4400 lumen su due linee parallele (bilinea). Le impedenze a 220 V. sono sistemate nell'interno dell'apparecchio. La sospensione, nel caso in esame, è ottenuta con catenelle, la distanza dal soffitto è di m. 1.

BORSE DI STUDIO del «Lloyd's Register»

È stata approvata dal Comitato Italiano del «Lloyd's Register of Shipping» l'istituzione di due Borse di studio, ciascuna della durata di tre anni in Italia onde conseguire la laurea, e del valore di lire 500.000 per anno, più un anno di esperienza pratica in Inghilterra del valore di lire sterline 500, per studenti in ingegneria navale meccanica di nazionalità italiana, di non oltre 23 anni di età, che abbiano già superato il primo biennio preparatorio presso una Università italiana.

Le domande e la richiesta documentazione per partecipare al concorso debbono pervenire all'Università di Genova entro il termine massimo del 30 aprile 1959.

| POS. | VOCE | c/apparecchi SET/G | c/apparecchi del commer. |
|------|---|--------------------|--------------------------|
| 1 | Spesa per acquisto n. 30 apparecchi e accessori (lamp. e reattori) 120 tubi da 65 W.-4000 l. cad. L. 22.120 | 663.600 | |
| 2 | Id. n. 60 apparecchi e accessori (lampade e reattori) 180 tubi da 40 W - 2400 l. cad. L. 16.100 | | 966.000 |
| 3 | Consumo orario a pari illuminamento kW | 8,76 | 9,90 |
| 4 | Consumo specifico/mq W/mq | 11,6 | 13,1 |
| 5 | Coefficiente di uniformità dell'illuminamento | 0,9 ÷ 1 | 0,80 |
| 6 | Costo dell'impianto | 0,9 (1) | 1,— |
| 7 | Illuminamento misurato: | | |
| | Salone STUDI lux | 400 | |
| | Salone ORG lux | 280 | |
| | Salone PRO-TEMPI lux | 280 | |

N. B. - Sono stati considerati i saloni Studi-ORG e Pro-Tempi
(1) Riduzione delle sezioni per cambio tensioni da 130-220 V.

Bleummer's

VIA PRE. 48r

È L'INDUSTRIA CHE VESTE BENE ELEGANTEMENTE CON POCHE SPESA

Bleummer's

CONFEZIONA SU TESSUTI E MODELLI ULTIMI DI GRAN MODA A PREZZI ECONOMICI

Bleummer's

GARANTISCE TUTTE LE CONFEZIONI BAGNATE IRRESTRINGIBILI

Bleummer's

HA SEMPRE PRONTO UN GRANDIOSO ASSORTIMENTO DI:

**Impermeabili - Soprabiti - Abiti
Giacche-Pantaloni-Articoli Sportivi
e da lavoro**

Bleummer's

DISPONE DI UNA ATTREZZATA SARTORIA PER
Uomini, Signore, Giovanetti e Bambini
SU MISURA DIRETTA DA ABILI TAGLIATORI
Con Maestranze Specializzate

BLEUMMER'S È in grado di soddisfare la sua Clientela DI INGROSSO E DETTAGLIO
BLEUMMER'S Dietro preventivi lavora qualsiasi grande o piccola fornitura in brevissimo tempo
BLEUMMER'S È richiesto e apprezzato in tutta Italia



DOPOLAVORO

SEZIONE ATTIVITÀ MONTANE

Le classifiche del campionato di sci

Favoriti da una magnifica giornata di sole, si sono svolti domenica 22 marzo a Monesi i campionati di sci del nostro Dopolavoro.

Alle gare, ottimamente organizzate dai collaboratori Rinaldi, Bruzzo e Dodi, hanno partecipato oltre 30 concorrenti.

L'ordine d'arrivo è il seguente:

Slalom femminile: 1) Luciana Baldini (campione sociale); 2) Maria Canepa; 3) Tina Toschetti; 4) Maria Loreni.

Slalom maschile: 1) Antonio Ferri (campione sociale); 2) Armando Sbarbo; 3) Guido Meola; 4) E. Cavicchioli; 5) Sergio Rinaldi.

Mezzofondo: 1) Sergio Rinaldi (campione sociale); 2) Luigi Baldini; 3) Giuseppe Dodi; 4) Giancarlo Osenga; 5) Pierluigi Dagnino.

SEZIONE FOTOCINEMA

Proiettate le diapositive del secondo concorso

Lunedì 9 marzo, in serata riservata ai concorrenti, sono state proiettate le 280 diapositive a colori partecipanti al secondo concorso diapositive organizzato dalla sezione.

L'apposita giuria, composta dai sigg. Barigelli, Della Casa e Goffis, ha giudicato il materiale secondo la seguente graduatoria:

- 1) Luigi Gestro del Meccanico;
- 2) Andrea Bruzzone del Meccanico;
- 3) Edoardo Goretti del Cantiere di Sestri;
- 4) Giorgio Denegri del Cantiere di Sestri;
- 5) Giuseppe Grosso del Cantiere

di Sestri; 6) Sergio Rinaldi del Meccanico; 7) Giulio Duca del Cantiere di Sestri; 8) Orlando Vendrame del Cantiere di Sestri; 9) Umberto Spirito della Direzione Generale; 10) Luigi Roncallo della Direzione Generale; 11) Antonio Bottino dei Servizi Ausiliari; 12) Carlo Pedrazzi del Cantiere di Sestri; 13) Vivetto Stefano dell'O.A. R.N.; 14) Guido Zambonini del Cantiere di Sestri.

Il 16 marzo, a sala gremita, le migliori diapositive sono state proiettate per i dopolavoristi.

SEZIONE TURISMO

Gita a Milano

per la Fiera campionaria

Il 18 aprile prossimo si svolgerà la tradizionale gita a Milano in occasione della XXXVII « Fiera campionaria ».

Le quote di partecipazione sono state fissate come segue:

- soci e famigliari a carico: L. 600;
- non soci: L. 1.000.

Le prenotazioni si accettano presso i delegati di stabilimento dal 6 al 10 aprile.

Riduzioni del 50%

per gli spettacoli della «Goliardica Baistrocchi»

Si comunica che, per accordi intercorsi con la direzione della «Compagnia Goliardica Baistrocchi», in occasione della rivista «A cavallo di un raggio di luna», che avrà luogo al «Teatro Margherita», i dipendenti potranno godere della ri-

duzione del 50% per i posti di platea, nelle seguenti serate: lunedì 30 e martedì 31 marzo; mercoledì 1, giovedì 2, venerdì 3 e domenica 5 aprile.

I tagliandi a riduzione sono in distribuzione presso i delegati di stabilimento del Dopolavoro.

SEZIONE MUSICA

La serata di jazz classico

Martedì 17 marzo, nella sede di Sampierdarena, ha avuto inizio la prima delle quattro serate di jazz classico. Il programma delle altre serate è il seguente:

- martedì 24 marzo, ore 21: New Orleans - Boogie Woogie;
- martedì 31 marzo, ore 21: Chicago - Harlem;
- Martedì 7 aprile, ore 21: New York - Revival.

Le riduzioni ferroviarie per i possessori della tessera ENAL

Si porta a conoscenza dei dopolavoristi che, mentre sono in corso trattative tra l'ENAL centrale e la direzione delle Ferrovie dello Stato per un miglioramento dei vantaggi, dal 1.º marzo sono entrate in vigore le riduzioni ferroviarie per i possessori della tessera ENAL 1959.

Pertanto ogni iscritto per l'anno 1959 ha diritto ad un viaggio individuale sulle FF.SS. in seconda classe con la riduzione di circa il 30 per cento (tariffa 4.a) per una distanza non superiore ai 250 Km. (andata) e 250 Km. (ritorno) attenendosi alle seguenti norme:

— i biglietti, soggetti alle modalità ed ai limiti previsti per i biglietti di andata e ritorno ordinari, verranno rilasciati dalle stazioni ferroviarie dietro presentazione della tessera ENAL per l'anno 1959 e della richiesta di «viaggio degli analisti», in doppia copia, compilata sul modulo apposito numerato e munito di timbro a secco delle FF.SS.;

— le persone richiedenti la riduzione devono essere munite oltreché della tessera ENAL 1959 di uno dei seguenti documenti di identificazione: carta di identità, tessera postale, porto d'armi, passaporto, patente automobilistica;

— all'atto del rilascio, la stazione dovrà apporre sulla tessera ENAL il timbro a data o l'indicazione degli estremi del relativo biglietto emesso;

— il biglietto può essere rilasciato per l'itinerario scelto dal viaggiatore anche se detto itinerario non costituisce la via più breve o una deviazione ammessa;

— il biglietto ha la validità di tre giorni e può essere richiesto in qualsiasi momento;

— il viaggio deve avere inizio nel giorno di emissione del biglietto;

— il viaggio di ritorno può avere inizio da qualunque stazione compresa nell'itinerario;

— possono essere effettuate fermate intermedie nella validità del biglietto;

— la validazione per il viaggio di ritorno oltreché alle biglietterie delle stazioni potrà essere eseguita, a richiesta del viaggiatore, dal guardasala o dal personale addetto alla controlleria sui treni, senza pagamento di alcuna penalità.

Contributo assistenziale e assicurazione extralavoro

Com'è noto i tesserati dell'ENAL, fra le altre facilitazioni, hanno i seguenti benefici:

Contributo assistenziale in caso di morte. Nella misura di Lire 30.000, viene concesso agli eredi degli iscritti che decedessero per malattia, purché si trovino nelle seguenti condizioni: 1) abbiano più di 25 anni e non superato i 60; la concessione viene estesa anche agli iscritti di età inferiore ai 25 anni se coniugati o capi famiglia; 2) risultino iscritti all'ENAL da almeno un anno.

Sono esclusi dalla concessione del contributo i casi di morte per le seguenti malattie: tubercolosi, can-

cro, tabe e tare costituzionali (malattie ereditarie).

La denuncia di morte deve essere effettuata presso i delegati di stabilimento o la segreteria del Dopolavoro entro 15 giorni dalla data del decesso e deve essere accompagnata dai seguenti documenti: denuncia di morte in tre copie (su moduli forniti dal Dopolavoro); certificato di morte; atto notorio rilasciato dalla Pretura o dal Comune attestante gli eredi; tessera ENAL (dell'anno precedente e dell'anno in corso).

Assicurazione extra-lavoro. E' valida per gli iscritti di età fra i 12 ed i 75 anni. Viene corrisposto l'importo di L. 100.000 in caso di morte o di invalidità permanente totale. Tale somma viene ulteriormente ridotta per le invalidità parziali. Nessuna somma viene corrisposta per quegli infortuni che non lasciassero esiti di carattere permanente.

Si precisa che la garanzia della assicurazione comprende i rischi

che si possono verificare mentre gli assicurati non prestano servizio di lavoro.

Sono esclusi dall'assicurazione gli infortuni relativi a: imprudenze di qualsiasi genere (comprese le scalate e l'accesso ai ghiacciai), le competizioni agonistiche, l'uso di biciclette con motore ausiliario superiore a 60 cc., l'uso di motoleggere oltre i 125 cc. e quelle con ruote alte, attività subacquee, attività aerea, il suicidio, la rissa, l'ubriachezza, ecc.

In caso di infortunio il dopolavorista (o chi per lui) dovrà presentare al delegato di stabilimento od alla segreteria del Dopolavoro denuncia in tre copie (su moduli forniti dal Dopolavoro) e dichiarazione dello stabilimento dalla quale risulti che l'interessato non era presente al lavoro al momento dell'infortunio, entro 25 giorni dalla data dell'incidente. In caso di morte, dovuta ad incidente, dovrà essere data comunicazione entro le 24 ore.

Fratelli

PAGANO

Tipografi Editori dal 1797

Gianetto Confezioni

VIA CANTORE 265 a-265 r. - GE - SAMPIERDARENA

ABBIGLIAMENTO COMPLETO per UOMO - DONNA - BAMBINO

Presentando L'ansaldino otterrete uno sconto speciale

VISITATECI!!! - Esclusività delle migliori marche

PREZZI VERAMENTE CONVENIENTI - VASTO ASSORTIMENTO

TELEFONO N. 41.313
Casella Postale 21-Ge-Sampierdarena
C.C.I.A. Genova 14491

PARODI & PARODI

ARTICOLI CASALINGHI
FERREMENTA
BULLONERIE
UTENSILI ed ATTREZZI
ACCESSORI per CACCIA

GENOVA - SAMPIERDARENA
PIAZZA MODENA, 1 r.

SOCIETÀ EDITRICE INTERNAZIONALE

SEDE CENTRALE: TORINO FILIALE DI GENOVA
CORSO MARGHERITA, 176 VIA PETRARCA, 22 R.

Novità:

Grimaldi **IL FAVOLOSO '18**
1º premio al Concorso S.E.I. e 1º premio al Festival Mondiale del Bambino L. 1000

Bucciantini **VITA ALL'APERTO NOVELLE DI CACCIA E PESCA**
Volume di novelle ispirate ad un senso di profonda umanità che costituisce un'opera veramente unica nel suo genere e molto gradita da coloro che amano la lettura L. 1200

Colosi G. **LE MERAVIGLIE DEL MARE**
L'Autore presenta in questo volume, sulla scorta di precise osservazioni scientifiche, la vita, le caratteristiche, i drammi delle strane creature che vivono nelle profondità del mare L. 1200

Tajani F. **IL LIBRO DELL'ENERGIA**
Argomento che investe un campo tanto esteso e non ancora pienamente risolto, ma che l'autore presenta in forma semplice e chiara tanto da renderlo attraente e accessibile a tutti L. 1200

SOGGIORNI ALPINI



Come era nei desideri dei dopolavoristi, nella prossima estate i «Soggiorni alpini» verranno effettuati nell'incantevole Val di Fassa (Trentino).

Sono state infatti definite in questi giorni le trattative con alberghi di Moena, Soraga e Pozza. Gli alberghi prescelti offrono tutti i comforts necessari per un ottimo soggiorno ed anche il trattamento sarà particolarmente accurato, con scelta cucina.

Le località, per la loro vicinanza con i gruppi Sassolungo, Sella, Pordoi, Catinaccio e Marmolada, danno la possibilità di ottime scalate, mentre bellissimi boschi potranno essere meta di salubri passeggiate.

La «Sezione attività montane» organizzerà per i soggiorni ottime gite nei maggiori centri turistici del Trentino e dell'Alto Adige.

Con apposito manifesto verranno rese note ai dopolavoristi ulteriori informazioni e le modalità d'iscrizione.

LA RUOTA DEL TEMPO

Sono nati

14 dicembre: MAURIZIO, di Giuseppe Bossi (Fon) e di Maria Paradossi - 15 dicembre: PIETRO, dell'ing. Giovanni Misurale (Can) e di Giuliana Besio - 23 dicembre: ROBERTO, di Antonio Dedola (Can) e di Maria Spiga - 26 dicembre: SERGIO, di Giuseppe Pastorino (Can) e di Domenica Ottonello - 1° gennaio: AMBROGIO, di Giuseppe Gotta (Can) e di Maria Bottino - 2 gennaio: LUIGI NICOLA, di Nicola Di Somma (Fon) e di Vincenza Fracchiolla - 17 gennaio: NICOLETTA, di Antonio Causa (Fon) e di Franca Zorzoli - 18 gennaio: PAOLO, di Nicola Cianci (Fon) e di Anna Bagnara; ALESSANDRO, di Mario Bertica (Mec) e di Giuliana Pardi; RAIMONDO, di Luigi Pontillo (Can) e di Anna Onelli - 20 gennaio: ARMANDO, di Mario Ferrarini (Mec) e di Margherita Costagnolo - 21 gennaio: FRANCESCO, di Emilio Mula (Can) e di Iolanda Lazzaro - 22 gennaio: PIERLUIGI, di Benedetto Ottonello (Can) e di Teresa Carminata; ORIETTA, di Piero Assandri (Can) e di Angela Tardito - 24 gennaio: ANDREINA, dell'ing. Guglielmo Reggio (Can) e di Lorna Menesini - 26 gennaio: NADIA, di Corrado Grosso (Cmi) e di Ines Reggio - 28 gennaio: SILVIA, di Romeo Tonelli (Can) e di Silvana Giacobbe - 29 gennaio: GIORGIO, di Luigi Mazzocchi (Can) e di Maria Pedemonte - 30 gennaio: VITTORIO, di Giorgio Ferrarini (Fon) e di Michela Sarlo - 31 gennaio: MARINA, di Pietro Caneva (Can) e di Santa Carlini - 2 febbraio: LORENZO, di Antonio Arata (Can) e di Adellina Gaggero

NOZZE D'ORO



Il sig. Ottaviano Bonfanti, ex dipendente del Cantiere di Livorno, e la sua gentile consorte Lina Marmugi hanno festeggiato le nozze d'oro. Auguri vivissimi.

Atto di onestà

L'operaio Emilio Pancaldi del Cantiere di Sestri, rinvenendo un portafogli con un'ingente somma di denaro a bordo della turbocisterna « Ginevra Fassio » durante le prove a mare, lo consegnava immediatamente al proprietario.

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

piccoli annunci

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

BICICLETTA da corsa di marca, in perfette condizioni, vendesi. Telefonare al n. 481493 nelle ore dei pasti, oppure al Cantiere di Sestri, n. interno 389.

CAUSA partenza vendo camera da scapolo seminuova a L. 35.000. Telefonare al n. 412307.

VENDESI «Lambretta» 150 LD 1957 in ottime condizioni, corredata di ruota di scorta e portapacchi, chilometri percorsi 4.500. Telefonare al n. 458381 dalle ore 19,30 alle 20,30.

VENDESI rete metallica come nuova, completa di puntali di legno duro. Telefonare dalle ore 20 alle 21 al n. 880143.

VENDO scala doppia di legno per casa, mai adoperata, verniciata in verde. Telefonare al n. 64952 dalle ore 20,30 alle 21,30.

Previdenza sociale

Questa rubrica è stata istituita per consigliare e assistere gli ansaldini che hanno chiarimenti da chiedere o pratiche da svolgere inerenti le pensioni di guerra. Per usufruire del servizio occorre compilare le schede in distribuzione presso i corrispondenti di stabilimento.

- 3 febbraio: AGOSTINO, di Giuseppe Ferrari (Mec) e di Maria Sartorio; ROBERTO, di Augusto Gazzaga (Can) e di Carla Cocola; MIRELLA, di Domenico Puppo (Fon) e di Maria Valtriani - 6 febbraio: DANIELA, di Antonio Tata (Mec) e di Maria Marani; MARIA, di Aristide Danovaro (Mec) e di Renata Bottazzi; LAURA, di Maurizio Romano (Can) e di Iole Faridone - 7 febbraio: LUCIA, di Antonio Iurilli (Mec) e di Maria Dardanelli - 10 febbraio: LOREDANA, di Giuseppe Chiericato (Can) e di Elisa Grandicelli - 12 febbraio: MARINA, di Erminio Sommariva (Can) e di Bruna Parodi - 18 febbraio: TIZIANA, di Giuseppe Pastorino (Fon) e di Maria Guerra - 19 febbraio: BERNARDO, di Aldo Pittaluga (Can) e di Rachele Noto; GABRIELLA, di Giuseppe Vignoli (Fon) e di Angela Cavanna - 20 febbraio: RAFFAELLA, di Italo Gianni (Mec) e di Clarita Bagnasco.

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

Si sono sposati

2 febbraio: Bartolomeo TRAVERSO (Can) con Magda Ratto - 7 febbraio: Luciano CALCAGNO (Can) con Marisa Cesarano - 8 febbraio: Bernardo BRUZZO (Can) con Livia Rotticelli - 9 febbraio: Giovanni VESCOVO (Can) con Maria Grazia Galli.

Agli sposi i nostri vivissimi auguri.

GIOVANNI BATTISTA CAMOIRANO. Il Suo ricorso presso il Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale è stato purtroppo risolto negativamente, con le seguenti conclusioni: «Respinto per i genitori e per il fratello, in quanto dagli accertamenti effettuati risulta che i genitori godono di un reddito superiore al limite di legge (L. 15.000 mensili globali) e il fratello non è a suo prevalente carico». Quanto prima tali conclusioni Le verranno notificate al Suo domicilio, tramite l'INFS. Le consigliamo di fare domanda di sanatoria all'Istituto Nazionale Previdenza Sociale, chiedendo la sospensione della trattativa e spiegando inoltre che la richiesta degli assegni fu fatta in completa buona fede, ignorando le disposizioni di legge in materia. Nel caso che l'abbuono non potesse essere concesso del tutto, chiedere che venga almeno concessa una più lunga rateazione.

C E L S A

Commercio
Elettrico
Lombardo

MILANO - TEL 5E1.276

Filiale di Genova

Via A. M. Maragliano, 8-1

Materiali elettrici per bassa ed alta tensione
Fili e cavi elettrici di qualsiasi tipo e applicazione
Materiale stagno per usi industriali e navali
Valvole e materiale "AFO" anti-urto per bordo
Valvole ad alta capacità di rottura "WEBER"

Ditta A. PENSO

INGROSSO CARTA CANCELLERIA
ARTICOLI PER UFFICIO TECNICO

GENOVA - Via S. Lorenzo 2-19 - Telefono 299.706

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

per tutti...



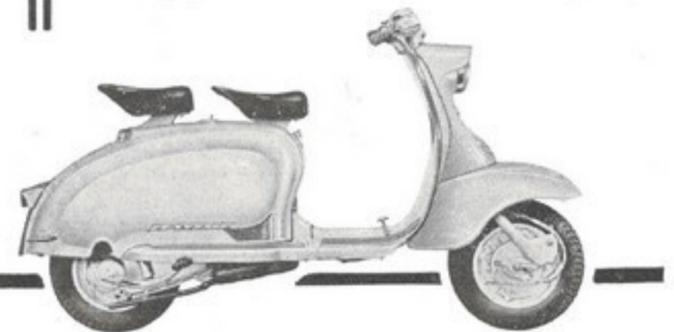
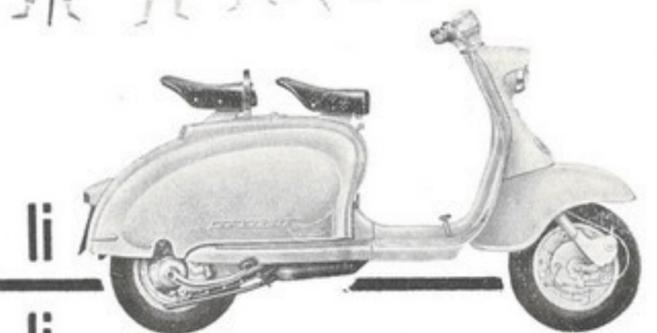
le nuove

Lambretta

125 li

150 li

cambio di facile manovra a 4 velocità
rapporti particolarmente studiati per una pronta ripresa
ruote da 3,5 x 10"
vendite rateali fino a 24 mesi



Speciali facilitazioni ai Dipendenti dell'ANSALDO

GENOVA CENTRO - VINELLI & C. - Via Dante, 59 r. - Telefono 51.773

GENOVA-S.P.D'ARENA - CAROTTI & C. - Via F. Avio, 43 r. - Telefono 41.149

LA SPEZIA - ROSSI NELLA IN COZZANI - Via di Monale, 106 r. - Telefono 21.945

LIVORNO - "A I C A" - Piazza Chiesa, 14 - Telefono 24.266

L'ansaldino risponde

Caro Ansaldo,

È un gruppo di giovani periti del « Meccanico » che ti scrive. Abbiamo letto con vivo piacere ciò che il nostro condirettore centrale ing. Palumbo ha avuto la bontà di comunicare a tutti gli ansaldini in merito al nostro inserimento nella vita aziendale.

Di questo brillante articolo abbiamo molto apprezzato la chiarezza, l'obiettività, la comprensione per i problemi dei giovani ma, soprattutto, ci ha toccati il balzare vivo, da ogni parola, del centenario spirito «ansaldino», quello spirito che è valida guida alla nostra formazione tecnica e spirituale.

Abbiamo notato, tuttavia, che è stato illustrato completamente solo il periodo di tirocinio per gli ingegneri e, poiché molti ancora non conoscono il nostro, vorremmo esporne un breve sunto.

Il perito viene assunto come operaio di categoria B con un contratto a tempo determinato della durata di otto mesi, dopo aver subito un esame nel quale, oltre le capacità tecniche, hanno grande valore le qualità morali. Al momento della assunzione egli porta con sé un bagaglio di nozioni, sia pratiche che teoriche, molto vario ed aggiornato. Teorie, principi che già ha avuto modo di sperimentare nelle piccole ma efficientissime officine della scuola.

Per la sua preparazione teorico-pratica, il perito risulta quindi idoneo a ricoprire mansioni di capo intermedio e, dal lato tecnico, ben poche difficoltà possono ostacolare il suo adattamento al posto di lavoro sia esso negli uffici che nelle officine.

Molto difficoltoso è invece l'ambientamento psicologico per la grande quantità di problemi umani, spesso insormontabili, che lo circondano e lo sovrastano. Il passaggio stesso dalla produzione economico-sperimentale della scuola a quella industriale, richiede una trasformazione di intenti ed una rapidità di decisione, sicura ed efficace, che costa non poca fatica al principiante.

Per permettergli di abituarsi al nuovo modo di agire, per renderlo edotto del ciclo produttivo dell'azienda e delle sue possibilità di lavoro, il perito deve, nei primi otto mesi, spostarsi da officina ad officina cercando di viverne la stessa «vita».

Questi sono i mesi più duri per l'ancora scarsa capacità di adattamento e per i molti problemi che vengono ad assillare il giovane. Fra questi hanno grande importanza i problemi personali quali l'incertezza del domani, le non brillanti condizioni economiche e, soprattutto, il fatto di non avere un compito determinato con il conseguente senso di inutilità. Questo stato di cose provoca a volte atteggiamenti particolari nell'individuo, e comunque non comprensibili all'elemento esterno.

Vogliamo quindi pregare tutti, capi ed operai, di scusarci se qualche volta non ci siamo comportati coerentemente; li ringraziamo vivamente di tutto quello che ci hanno dato e speriamo di appagare i loro desideri continuando la loro

opera con la migliore volontà.

Al termine degli otto mesi, i periti vengono sottoposti ad un secondo esame, superato il quale sono confermati e destinati agli uffici o alle officine. Ai primi viene concessa la terza categ. gruppo A, mentre per i secondi la categoria rimane quella B di operaio, con un salario leggermente superiore, per altri otto mesi. Il secondo periodo è relativamente più facile, in quanto se l'ambientamento è quasi raggiunto, il fatto di saper decidere presto e bene e con la più equa serenità di giudizio, implica una perfetta conoscenza del lavoro e un equilibrio psichico già raggiunto.

In questo periodo è di grande importanza l'opera dei capi diretti, i quali con la loro esperienza e capacità impediscono eventuali errori iniziali. Questo secondo periodo è, come già accennato, di altri otto mesi, allo scadere dei quali, il giovane viene sottoposto ad un terzo esame e, sulla scorta dei risultati e sul giudizio dei singoli capi, viene assunto stabilmente o licenziato.

I periti d'officina passano anch'essi di terza categ. gruppo A e il tirocinio continua per altri venti mesi, dopo i quali il tirocinante comincerà effettivamente a far parte della azienda.

A questo punto, vogliamo sperare che ci perdonerai, caro «Ansaldo», se usciamo un pochino dal tema propostoci per esporti un nostro problema. Non possiamo nascondere che, venendo a conoscenza del tirocinio per gli ingegneri, pur essendo felicissimi dei risultati da loro conseguiti, abbiamo la impressione di una svalutazione sensibile del nostro pur modesto diploma.

Questo per una naturale reazione scaturita dall'inevitabile confronto fra i risultati raggiunti alla fine dei due tirocini e fra la loro durata.

Ci è difficile capire perché, alla fine del tirocinio, non dobbiamo raggiungere la nostra naturale categoria invece di languire per anni in una posizione così poco consona alle nostre possibilità, dopo aver sacrificato allo studio i migliori anni della giovinezza.

Ad un certo momento viene spontaneo il chiedersi se effettivamente si è stimati e valutati quali periti, oppure ritenuti insufficienti e «sopportati».

Nel primo caso sarebbe logico essere trattati come tali; nel secondo, una simile cosa dovrebbe essere fatta presente agli interessati in modo che sappiano come comportarsi.

Comunque ci auguriamo che in nome di quel nuovo spirito di collaborazione che anima la nostra Azienda, venga presto risolto nel modo più equo questo delicato problema.

Con la speranza di aver maggiormente chiarito la posizione di questi giovani che continuamente si avvicinano nelle officine e di averne anche messo in evidenza i timori e i desideri, concludiamo, caro «Ansaldo», con il ringraziamento anticipatamente della ospitalità concessaci e con il più sentito grazie ai nostri sigg. dirigenti ed in particolare all'ing. G. B. Gamondi, il quale, con la ben nota competenza e l'amo-

revolezza di un padre, guida i nostri passi durante questo lungo e difficile periodo.

(SEGUONO 30 FIRME)

Ringraziamo il gruppo dei giovani periti per la loro lettera e per l'apprezzamento da essi dimostrato nei confronti dell'azienda e dei suoi dirigenti.

Essi mettono in evidenza la carriera dei giovani diplomati assunti per le officine degli stabilimenti meccanici, lusingandone le difficoltà, i problemi di ambientamento, le condizioni economiche. Fermano, in particolare, la loro attenzione sulla carriera per essi stabilita, che si articola così: sedici mesi come operaio qualificato, quindi passaggio, per i meritevoli, alla 3.a categoria impiegatizia, con successivi scatti sullo stipendio complessivo dopo 24 mesi dall'assunzione in servizio, e dopo 36 mesi; allo scadere del 36.° mese assegnazione della qualifica di «capo reparto». Giunti a questo punto i giovani periti sottoscrittori della lettera si sentirebbero menomati perché dovrebbero, secondo loro, «languire per anni» in una posizione da essi ritenuta poco consona alle loro possibilità.

Dobbiamo chiarire che la posizione e la qualifica di «capo reparto» è posizione e qualifica di partenza e non di arrivo, come sembrano ritenere i nostri giovani: di qui, infatti, si inizia la loro carriera d'officina e, per i meritevoli, il passaggio alle altre qualifiche e categorie superiori (sotto capo officina, capo officina, ecc.). Si intende che la carriera, che si è svolta fino a questo punto uguale per tutti, comincia dopo i 42 mesi complessivi di servizio, a differenziarsi a seconda della prova da ciascuno fornita, del rendimento, della capacità e delle attitudini individuali in relazione ai posti che mano a mano si rendono disponibili.

Non solo quindi non si «languono», ma proprio allora la vita aziendale diventa per essi più movimentata ed interessante, perché ognuno deve rendere nella maniera migliore per poter fare i passi ulteriori in una carriera che è aperta a tutti e ha per tutti possibilità notevoli. I giovani, che ci hanno scritto, sono stati assunti dopo il giugno 1957; hanno, cioè, un anno e mezzo al massimo di servizio, sono quindi ancora nella fase del tirocinio e si preoccupano del loro avvenire. Vi sono però loro colleghi, con un'anzianità maggiore, che hanno già sperimentato la possibilità di carriera che l'azienda offre ai giovani diplomati tecnici: ad esempio, dal 1.° gennaio di quest'anno, sei periti navalmeccanici assunti al Cantiere di Muggiano il 16 novembre 1954, sono stati promossi alla 2.a categoria, con la qualifica e le funzioni di sotto capo officina.

Questi giovani del Muggiano appartengono al primo gruppo di diplomati, a cui è stata fatta seguire la carriera tipo stabilita dall'azienda.

Questo è un esempio che riteniamo possa convincere i giovani periti del Meccanico che la loro carriera, lungi dal

portarli in posizioni di ristagno, è aperta e dà la possibilità a chi lo meriti, per capacità, rendimento e diligenza, di arrivare in un ragionevole lasso di tempo in posizioni certamente soddisfacenti sia dal punto di vista gerarchico che da quello della categoria sindacale.

I NOSTRI CONCORSI

Robin Hood e i suoi compari

1° PREMIO

Una «Lambretta», 175 T.V. ultimo tipo offerta dalla Ditta «Carotti & C.», di Ge-Sampierdarena

ALTRI PREMI

a) Viaggio di tre giorni per due persone sulla «Riviera dei fiori», e sulla «Costa azzurra», offerto dalla «SATI-Riviera Express», di Genova.

b) Buono-acquisto del valore di L. 25.000 offerto dalla Ditta «Gianetto», di Ge-Sampierdarena.



6 - GILBERTO

c) Corredo «Olimpia», offerto dalla Ditta «Giacobbe», di Genova-Sestri.

d) Viaggio di un giorno (con pernottamento) a Firenze per due persone, offerto dal dott. Piero Rimediotti dell'Agenzia Viaggi e Turismo di Livorno.

MEMENTO

Araldo GASPAROTTI

di 56 anni, dipendente del Cantiere di Muggiano, deceduto il 19-1-1959. Era stato assunto nel 1940. Lascia la moglie e quattro figli.

Giuseppe RANDAZZO

di 53 anni, dipendente del Cantiere di Muggiano, deceduto l'8-2-1959. Era stato assunto nel 1936. Lascia la moglie e due figli.

G. B. OLIVIERI

di 42 anni, dipendente del Cantiere di Sestri, deceduto il 21-1-1959. Era stato assunto nel 1942. Lascia la madre, la moglie e due figli.

Lorenzo DI GIMINIANI

di 58 anni, dipendente del Cantiere di Sestri, deceduto il 24-2-1959. Era stato assunto nel 1945. Lascia la moglie e due figlie.

Aldemaro FERRETTI

di 47 anni, dipendente della Fonderia, deceduto il 29-1-1959. Era stato assunto nel 1935.

G. B. BRACCHI

di 59 anni, dipendente della Fonderia, deceduto il 24-1-1959. Era stato assunto nel 1940. Lascia la moglie e un figlio.

Salvatore PORCU

di 59 anni, dipendente del Meccanico, deceduto l'11-2-1959. Era stato assunto nel 1945. Lascia la moglie e una figlia.

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

L'ansaldino

QUINDICINALE
DEI DIPENDENTI
DELL' ANSALDO

EDITO DALL'ANSALDO S.p.A.

Direttore responsabile:
Arrigo Ortolani

Redazione: Via Fieschi, 10-11
Genova

Corrispondenti di Stabilimento:

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

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

Cartoleria

ALESSANDRO
BARISONE

FONDATA NEL 1878

GENOVA

Piazza Soziglia, 86 - 88 - Telefono 23.125

Forniture
per
Ufficio
e
scolastiche
Articoli
per
regalo

CAMISASCA

ARTICOLI DI
GOMMA PER OGNI USO
TESSUTI PLASTICATI
E TUTTA LA
PRODUZIONE PIRELLI

CAMPETTO, 11 R. - TELEFONO 20.18.26

FAVORIREMO GLI ANSALDINI CHE SI FARANNO RICONOSCERE

L'interno di un collettore d'acqua
di una delle caldaie costruite al Mec-
canico per la "Leonardo da Vinci"

