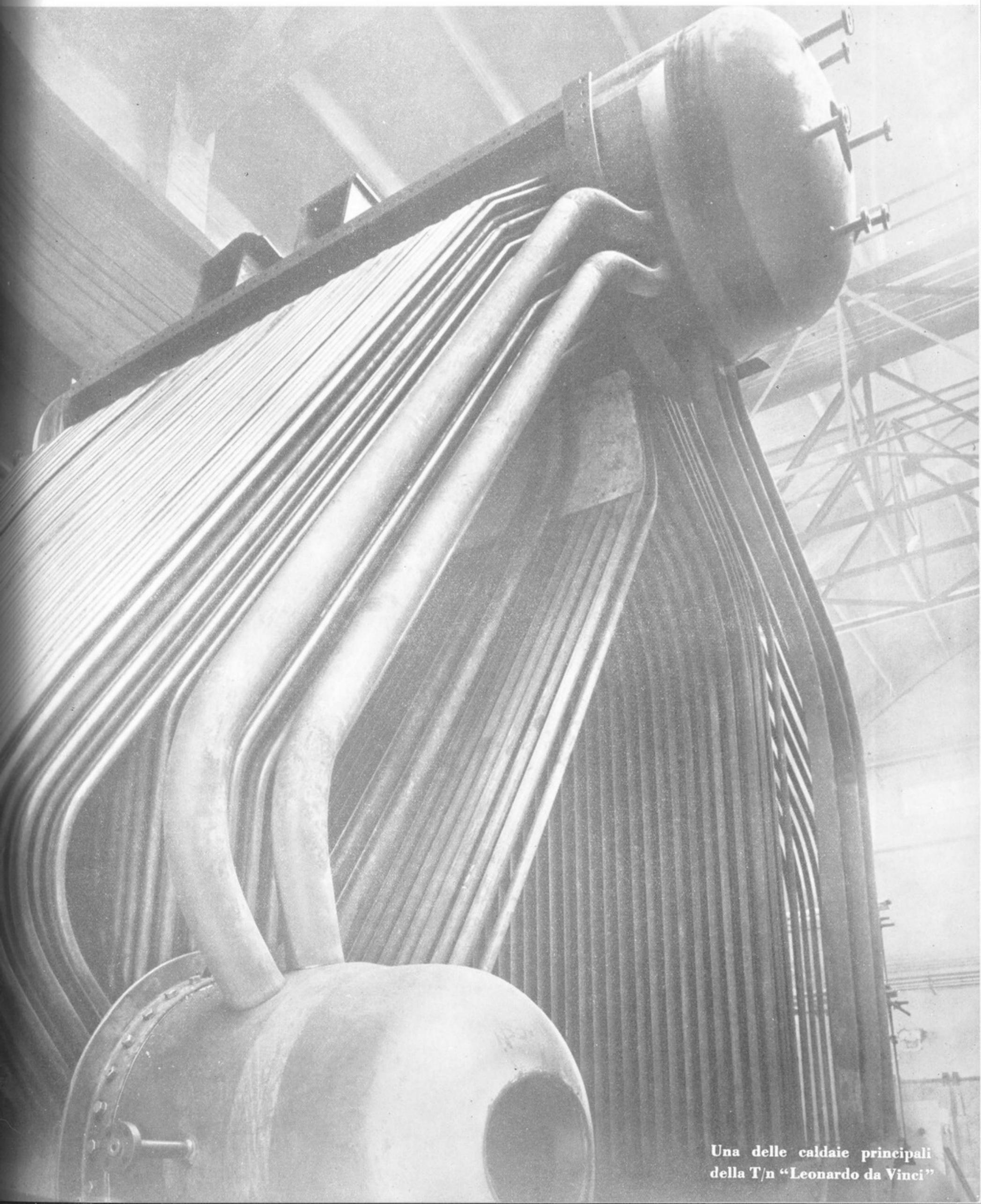


l'ansaldino

anno VI - n. 5 - 1-15 aprile 1959
abbonamento gratuito ai dipendenti

QUINDICINALE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO

spedizione in abbonamento
postale - gruppo secondo



Una delle caldaie principali
della T/n "Leonardo da Vinci"

Il riscaldamento dell'olio per il "flushing," di una turbina

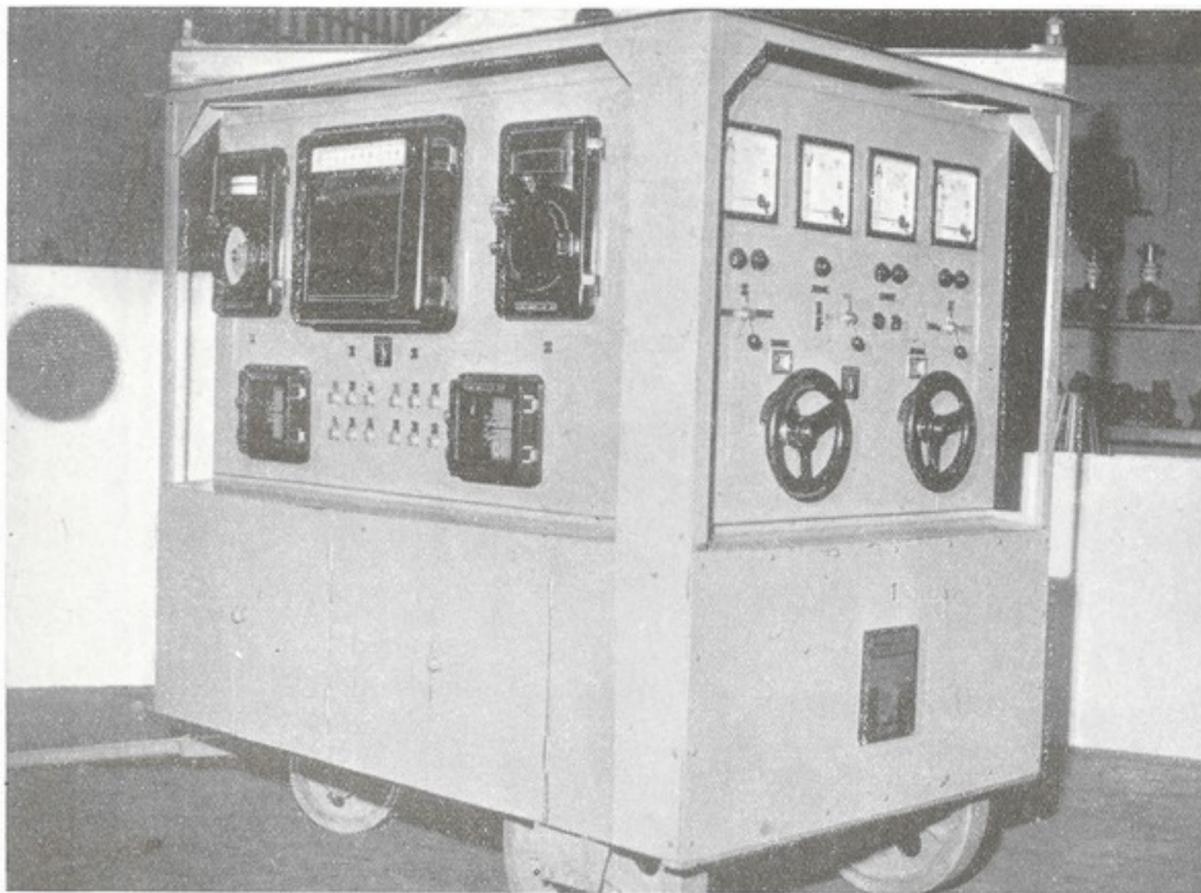


Fig. 1) Macchina ad induzione a bassa frequenza

Come è noto, al termine del montaggio di una turbina a vapore, è necessario eseguire il lavaggio di tutti i circuiti di lubrificazione e regolazione prima di iniziare le prove di funzionamento al banco.

Questa operazione di lavaggio, meglio conosciuta con il termine inglese di « flushing », ha lo scopo di asportare dai circuiti le eventuali piccole particelle metalliche o di altra natura residue dalle precedenti lavorazioni, in modo da evitare che poi, durante l'esercizio della turbina, entrino in circolazione producendo gravi inconvenienti.

Generalmente il « flushing » viene eseguito utilizzando un

normale olio minerale con viscosità di 3° E a 50° C. Questo olio viene versato entro il serbatoio della turbina e mandato in circolazione dalle pompe di lubrificazione sistemate sul serbatoio stesso. Allo scopo di conferire all'olio la maggior efficacia detergente, lo si manda in circolazione alla temperatura di 80° C. circa.

Qualunque sistema si adotti per riscaldare l'olio, occorre che sia tale da:

a) portare in poco tempo tutto l'olio, di solito nella quantità di varie tonnellate, alla temperatura voluta di 80° C.;

b) permettere la regolazione del calore fornito, in modo

che durante il « flushing » vi sia equilibrio termico, e la temperatura si mantenga a regime per tutta la durata della operazione (50÷80°).

Il sistema di riscaldamento a mezzo di serpentina immersa nell'olio del serbatoio, e percorsa da vapore, potrebbe soddisfare entrambe le richieste, ma risulta spesso eccessivamente costoso poiché al momento del « flushing » la centrale di servizio dello stabilimento non è ancora in esercizio e pertanto questa soluzione richiederebbe l'installazione di un apposito generatore di vapore.

Scartato questo sistema, si può pensare ad un riscalda-

mento a mezzo di resistenze elettriche immerse nell'olio, ma questa realizzazione non è così semplice come può sembrare a prima vista. Infatti, affinché la fase di riscaldamento sia contenuta in un tempo ragionevole (4÷5 ore) e tenuto conto che il quantitativo di olio da riscaldare si aggira, per una turbina da 60.000 kW., sulle 10 tonn. circa, la potenza necessaria per il riscaldamento risulta di circa 70 kW. Una resistenza elettrica di questa potenza deve però avere una superficie molto estesa, in modo da dar luogo a bassi valori della densità di corrente ed evitare l'inconveniente della carbonizzazione dell'olio. Nascono, perciò, difficoltà nella sistemazione delle resistenze entro la cassa dell'olio, e ne consegue un aumento del costo dell'impianto. Anche questo sistema diventa quindi di non economica realizzazione.

L'ufficio montaggi esterni, ed il servizio manutenzione dell'Ansaldo Meccanico pensarono, per raggiungere tale scopo, di utilizzare la macchina elettrica che normalmente viene usata nei cantieri di montaggio per la ricottura ad induzione a bassa frequenza

complessa, ma che permette quei razionali trattamenti termici, richiesti oggi nelle moderne costruzioni meccaniche.

Per utilizzare questa macchina nel riscaldamento dell'olio, senza ingombrare l'interno della cassa dell'olio con serpentine percorse da vapore, si è pensato che sarebbe stato più semplice costringere l'olio stesso a circolare entro una serpentina, appositamente costruita, all'esterno del serbatoio.

Il riscaldamento dell'olio può essere ottenuto facendo funzionare la serpentina come resistenza ohmica; infatti una semplice connessione con la macchina sopra detta, può farla percorrere da una forte quantità di corrente a bassa tensione e a bassa frequenza.

Questa soluzione, oltre ad essere economica, presenta il vantaggio di poter utilizzare il dispositivo potenziometrico autoregolatore della temperatura ed il dispositivo di registrazione della temperatura stessa, di cui la macchina per la ricottura ad induzione è dotata.

La fig. 2 mostra lo schema di tutto l'impianto. In essa si notano le flangie isolanti che de-

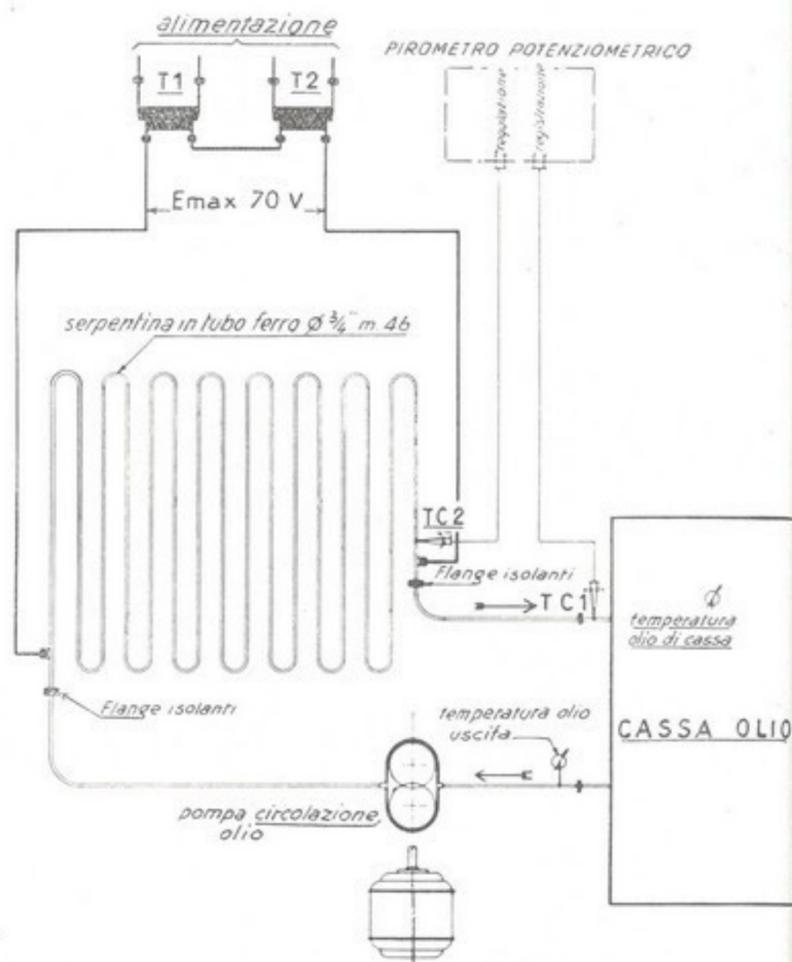


Fig. 2) Schema dell'impianto di riscaldamento dell'olio mediante corrente a bassa tensione e bassa frequenza

delle tubazioni. Normalmente questa macchina (fig. 1), è a due posti di lavoro, nel senso che può eseguire due lavorazioni distinte e contemporanee, essendo costituita di due circuiti uguali racchiusi in un unico involucro.

Sommariamente descritta, essa consiste in un autotrasformatore che può essere alimentato con corrente monofase a vari valori della tensione (220-380-500 Volt). A valle dell'autotrasformatore sono inseriti i due commutatori (uno per ogni circuito) che alimentano i relativi trasformatori di potenza.

I circuiti ausiliari sono studiati in modo che, mediante apposite termocoppie, l'andamento della temperatura segua il grafico desiderato e precedentemente impostato sui programmatori. Voltmetri, amperometri, registratori di temperatura, teleruttori, ecc. completano la macchina, assai

limitano il tratto di tubazione funzionante da resistenza ohmica, e le posizioni delle termocoppie (TC1 e TC2) che comandano l'autoregolatore e il registratore della temperatura.

La fig. 3 mostra la sistemazione di massima della serpentina (20 curve) e di tutta l'apparecchiatura per il riscaldamento e la circolazione dell'olio durante l'operazione di « flushing » della turbina costruita dall'Ansaldo per la 2a sezione della centrale di Bari della S.M.E.

Partendo dai seguenti elementi noti:

- quantitativo totale dell'olio 10.000 Kg.;
- calore specifico dell'olio 0,45 Kcal/Kg.;
- temperatura iniziale dell'olio 15° C.;
- temperatura finale 80° C.;

(continua a pag. 20)

Luciano Grassi

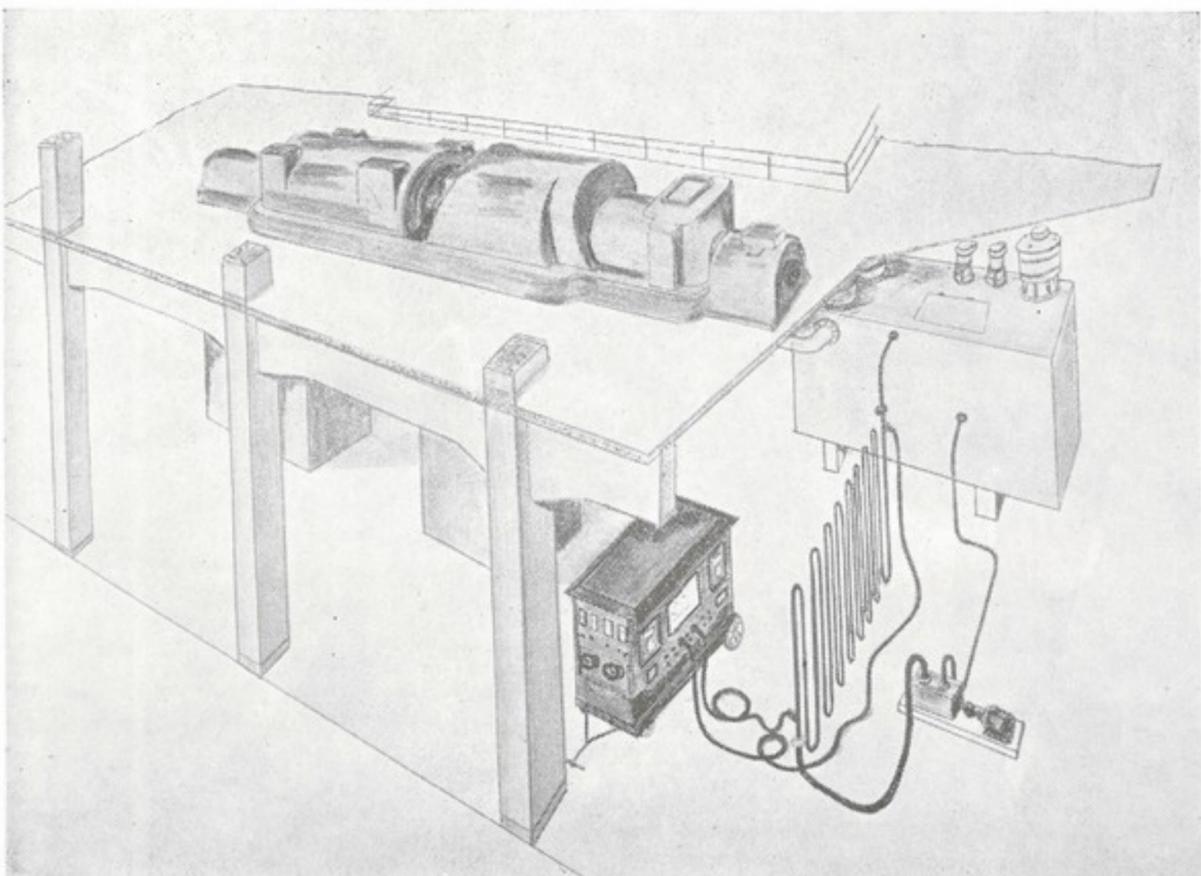


Fig. 3) Sistemazione generale dell'impianto per il « flushing »

Primi rapporti dalla "S. Isabella" in navigazione

La turbocisterna "Santa Isabella", costruita al nostro Cantiere di Muggiano, sta effettuando attualmente i suoi primi viaggi. Fra i rapporti che il sig. Carlo Baroni, tecnico del Meccanico imbarcato sulla nave, invia alla Direzione, pubblichiamo il seguente, nella certezza che esso interessi una vasta categoria di lettori. Ovviamente i dati di consumo, rilevati in periodi di tempo molto brevi, non hanno valore assoluto; tuttavia il valore medio ricavabile concorda con i dati riscontrati alle prove.

Il giorno 4 marzo all'uscita da Suez sono stati aperti 13 ugelli (6 + 7). Con tempo buono abbiamo avuto i seguenti dati: Press. amm. turb. AP. kg. 41; press. camera ruota kg. 12,2; giri 94; potenza HP. 8.050. - Caldaia: polverizzatori 2/44 e 1/41 per caldaia, spinta nafta kg. 12,5-13; spillamento aperto ai tre stadi. A questo andamento abbiamo avuto un consumo di nafta pari a tonn. 52/24h, acqua distillata compreso soffiatura caldaie tonn. 4/24h.

Il giorno 7 marzo sono stati aperti altri due ugelli (6 + 7 + 2), totale ugelli aperti 15, pari a giri 97,8, potenza HP. 9.100. Con acqua di mare a 27° C. la pressione dell'olio ai cuscinetti è scesa a kg. 1,38.

Il giorno 11 marzo sono stati aperti altri tre ugelli, totale ugelli aperti 11 + 7 = 18. I dati rilevati a questo andamento sono i seguenti:

giri	al 1'	104;
potenza	HP.	11.100;
press. amm. turb. AP.	kg.	41;
temp. amm. turb. AP.	°C	415;
press. amm. turb. BP.	kg.	1,1;
temp. amm. turb. BP.	°C	104;
press. vap. camera ruota	kg.	17,5;
press. olio ai cuscinetti	kg.	1,55;
vuoto	cm/Hg.	74,5
temp. acqua di mare	°C	21;
spinta nafta	kg.	14;
polverizzatori 3/41 per caldaia.		

Sono stati aperti tutti gli spillamenti escluso l'evaporatore (fermo). Consumo nafta nelle 24/h, tonn. 58; consumo specifico 58.000 : (24 x 11.100) = 218 gr/cav. asse ora. Arrivo a Mina il giorno 12 marzo alle ore 20.

Durante la permanenza a Mina sono stati cambiati tutti i macchinari ausiliari, fermati quelli di sinistra e messi in funzione quelli di dritta.

Partenza da Mina il giorno 13 marzo alle ore 19,30 con il seguente carico: tonn. 31.317 di crudo e tonn. 1.103 fra bunker e acqua, totale tonn. 32.420.

Alla partenza sono stati aperti 18 ugelli pari a giri 104, potenza HP. 11.752, press. camera ruota kg. 17,5, polverizzatori 2/36 e 1/41 per caldaia. Spillamenti chiusi.

Il giorno 15 marzo sono stati aperti altri due ugelli, totale ugelli aperti 20. A questo andamento abbiamo i seguenti dati:

giri	1'	106,8;
potenza	HP.	12.301;
press. vap. surr. caldaia	kg.	41,5;
temp. vap. surr. caldaia	°C	425;
press. amm. turb. AP.	kg.	41;
temp. amm. turb. AP.	°C	420;
press. camera ruota	kg.	19,7;
press. vap. amm. turb. BP.	kg.	1,45;
temp. vap. amm. turb. BP.	°C	109;
press. olio ai cuscinetti	kg.	1,38;
temp. olio uscita refrigeranti	°C	37;
vuoto	cm/Hg.	73,5;
temp. acqua di mare	°C	27;
polverizzatori 2/36 - 1/41 per caldaia;		
spinta nafta kg. 13;		
spillamenti aperti.		

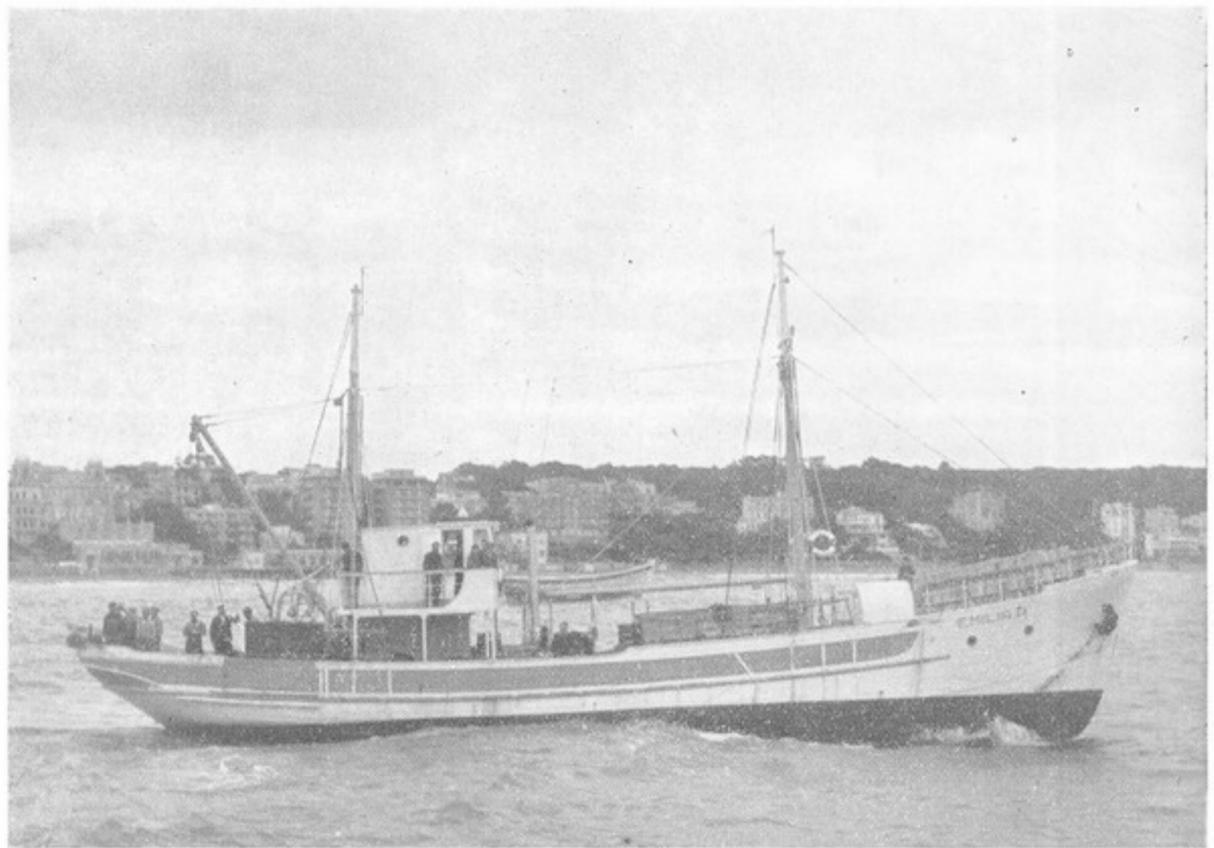
Velocità media da Mina a Aden miglia 16,14 con mare calmo e correnti varianti. Pescaggio medio 35 piedi.

Con andamento a 20 ugelli abbiamo avuto un consumo di nafta pari a tonn. 69 nelle 24 ore, e tonn. 6 di acqua distillata, escluso supplemento al pozzo caldo; consumo specifico di combustibile 69.000 : (24 x 12.301) = 234 gr/cav. asse ora.

Alla partenza da Mina è stato riempito il gavone di poppa onde evitare vibrazioni all'apparato motore. Unico punto del locale macchina con vibrazioni degne di rilievo è il copertino dell'evaporatore di poppa, non preoccupante.

Per quanto riguarda macchinari ausiliari nulla da segnalare, funzionamento regolare.

Carlo Baroni



Ottima prova dell'apparato motore dell' "Emilia Assunta"

Sul peschereccio "Emilia Assunta" del sig. Paolo Pollastrini, già motorizzato con apparato motore Q. 265/4, è stata sostituita nel novembre scorso, con l'effettuata sovralimentazione del motore, la vecchia linea d'alberi con un nuovo complesso con elica a pale orientabili Ansaldo-Liaaen tipo 40 F.R. Si tratta del primo esemplare di questo tipo da noi costruito e montato su un peschereccio.

Causa le pessime condizioni del mare non erano state effettuate, a suo tempo, le prove per la raccolta dei dati relativi al comportamento del complesso, pur riscontrando sia agli ormeggi che in un breve assaggio effettuato alla via il suo ottimo funzionamento.

Il motopeschereccio era quindi partito per la zona di pesca e attualmente, dopo più di tre mesi d'esercizio, non si hanno a lamentare anomalie o disfunzioni di sorta al gruppo, che è risultato di piena soddisfazione sia del personale di bordo che dell'armatore.

Il giorno 2 marzo il motopeschereccio è rientrato dalla seconda bordata di pesca, protrattasi per 50 giorni nella zona compresa fra Lampedusa e le coste africane.

Il comandante ha dichiarato che la barca ha sviluppato, nei primi mesi, una velocità alla vela attorno agli 11 nodi (superiore a quella di tutte le altre barche che esercitano la pesca in quelle zone) e che in pesca ha possibilità di tiro e di manovra superiore alle più ottimistiche previsioni.

Per questo ultimo viaggio di ritorno il comandante lamentava però un certo calo della velocità del natante, manifestando alcuni suoi dubbi sulla possibilità di un eventuale

sfasamento di una pala dell'elica rispetto alle altre due.

Ho fatto notare al comandante ed all'armatore, sig. Pollastrini, l'impossibilità di tale evenienza, mentre le cause dovevano ricercarsi nel naturale peggioramento di rendimento della carena e dell'elica dopo più di quattro mesi di permanenza in acqua, per vegetazione e incrostazioni.

Si è colta l'occasione per procedere al controllo della messa a punto del motore, con la pulizia delle valvole e dei polverizzatori, uno dei quali era quasi completamente ostruito, con la regolazione dei giochi e la fasatura degli anticipi, riservandoci di far controllare, per scrupolo, il posizionamento delle pale sul mozzo, in riferimento con l'indice della manopola di comando del passo in sala macchine, non appena disponibile il palombaro locale.

Ultimato il controllo della messa a punto del motore, si è provato il funzionamento con l'elica innestata e regolando gradatamente il passo dal valore zero fino a 6°, con barca agli ormeggi.

Constatato che niente vi era di anormale e non essendo ancora disponibile il palombaro, è stato deciso di uscire ugualmente per la prova, rimorchiando con un cavo un piccolo battello per un eventuale controllo in mare del propulsore.

La prova, durata quasi cinque ore, ha dato esito soddisfacente. Sono state effettuate andature con valore di passo 10°, 13°, 16° e 17°40', sempre

ai normali 360 giri/1' del motore.

Alla massima andatura è stato effettuato un rilievo di velocità su una base di circa 7 miglia. La velocità è risultata di circa 10 nodi, che possiamo ritenere ottima considerando lo stato della carena e dell'elica (4 mesi e mezzo dall'ultima pulizia), la resistenza di rimorchio del battellino e l'assetto della nave, ch'era un po' alta di prua mancando di quasi 10 tonn. di ghiaccio ancora da imbarcare. Sono pure state eseguite diverse manovre da marcia avanti a marcia indietro, arresti e virate, tutte con esito più che soddisfacente.

Alla fine delle prove l'armatore si è dimostrato molto soddisfatto del loro esito, e così pure il comandante, il quale si è tranquillizzato circa i suoi dubbi sulla possibilità di svergolamento di una pala. Il calo di velocità era, come naturale, da imputarsi alla sporcizia della carena e dell'elica.

Ulteriore conferma veniva successivamente da parte del palombaro sceso per il controllo e la pulizia dell'elica, la quale è risultata quasi interamente ricoperta da uno spesso strato di erba e dei così detti denti di cane, che ne riducevano molto sensibilmente il rendimento propulsivo.

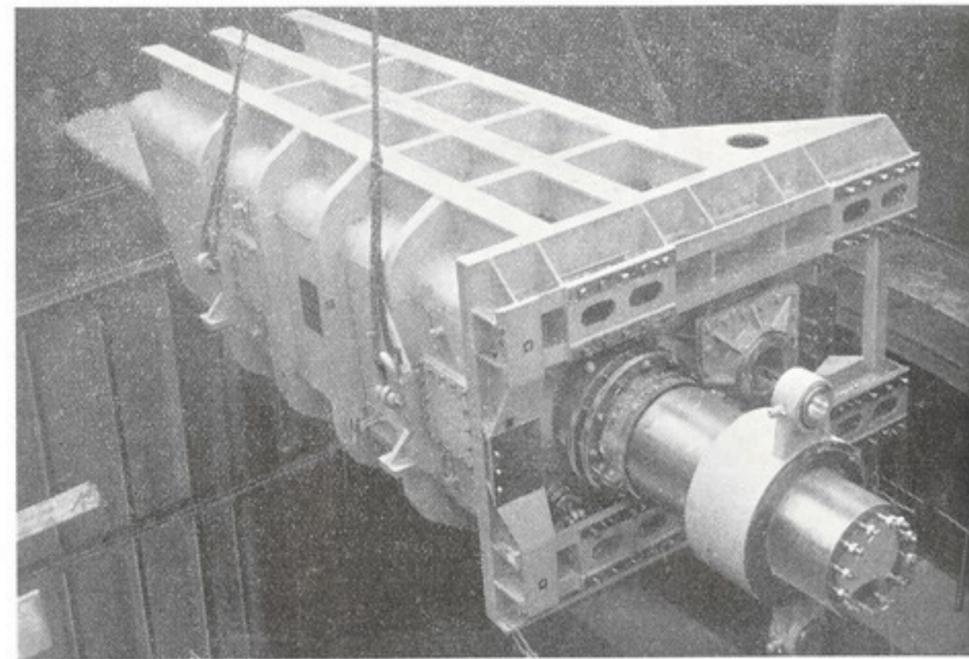
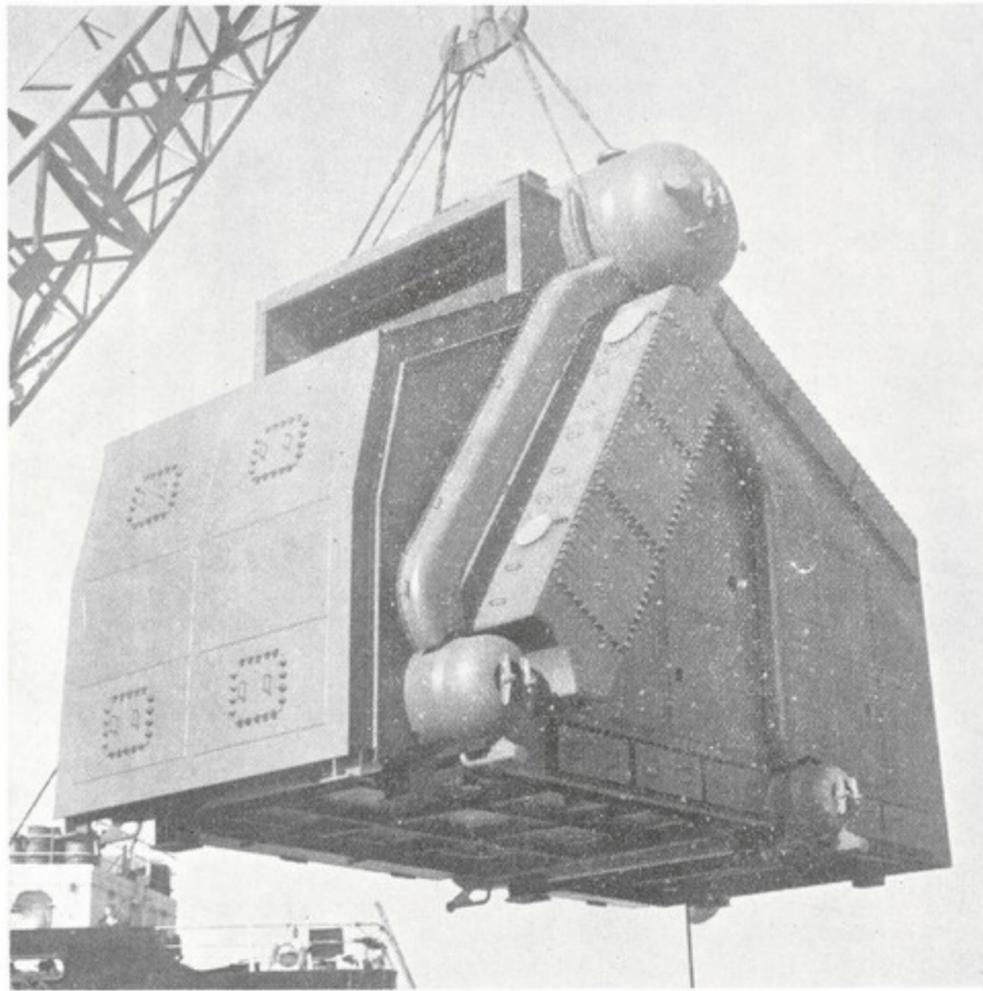
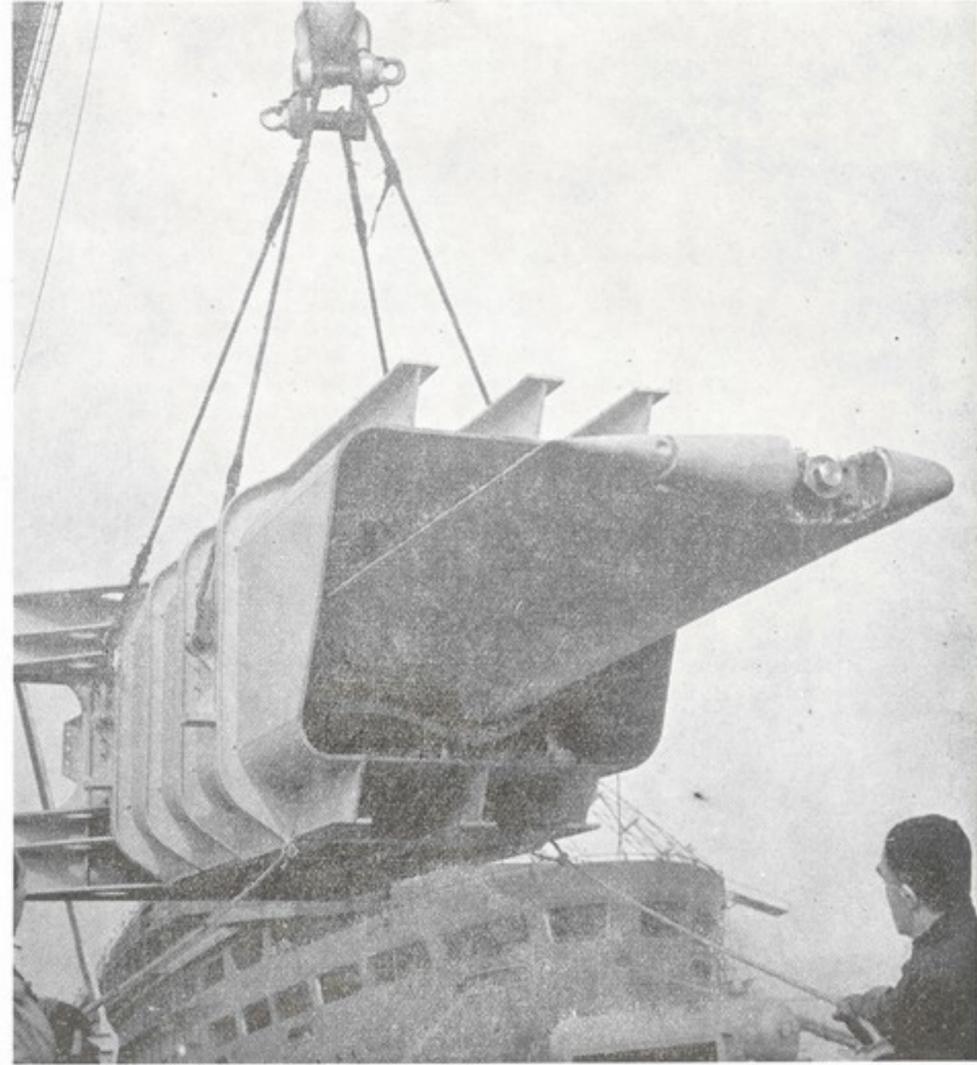
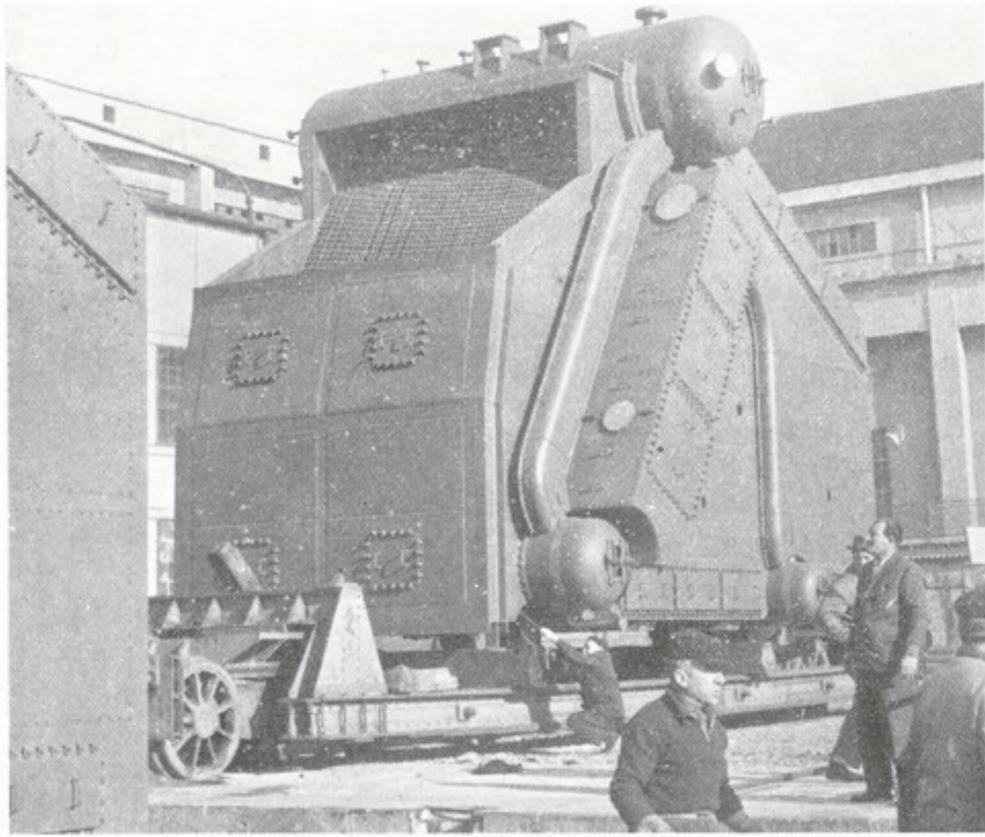
Alle prove erano presenti l'armatore sig. Pollastrini, il comandante del peschereccio, il tenente Cubi della Capitaneria del Porto di Anzio, il nostro capo zona sig. Guglielmo, il nostro montatore sig. Goldoni e il sottoscritto.

Alberto Pancioli

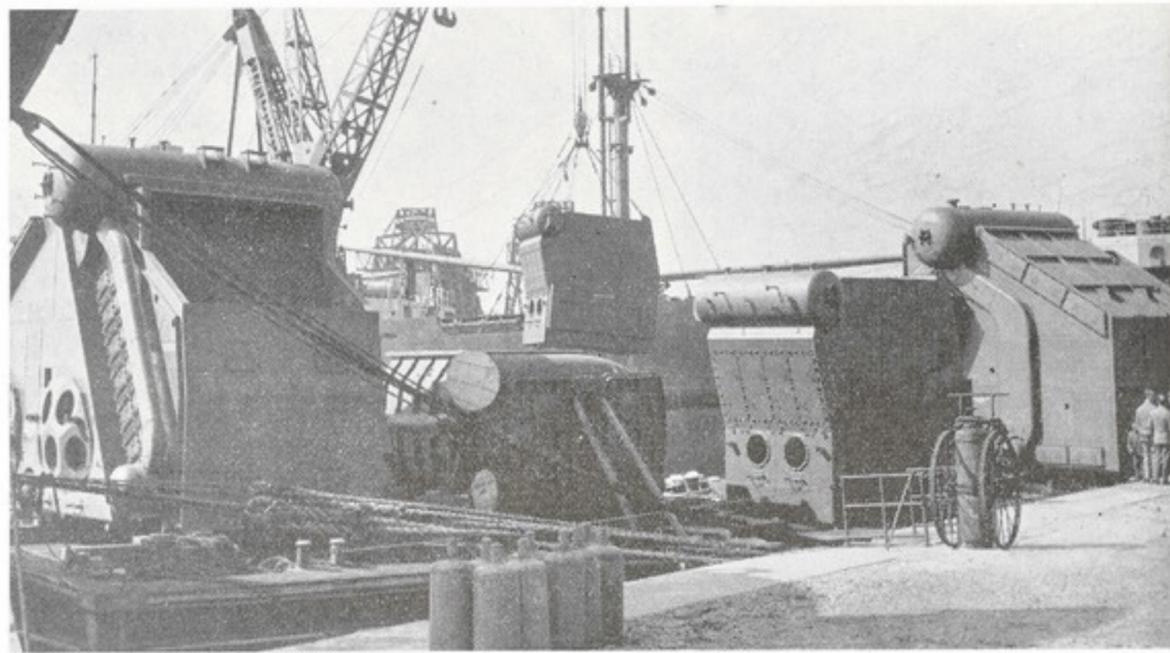
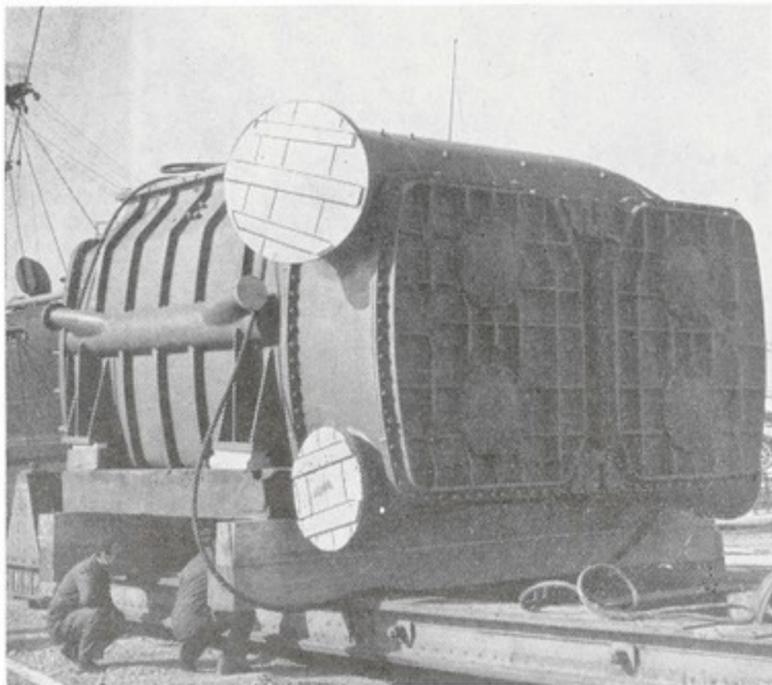
Ditta A. PENSO INGROSSO CARTA CANCELLERIA
ARTICOLI PER UFFICIO TECNICO

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

PANORAMA AZIENDALE

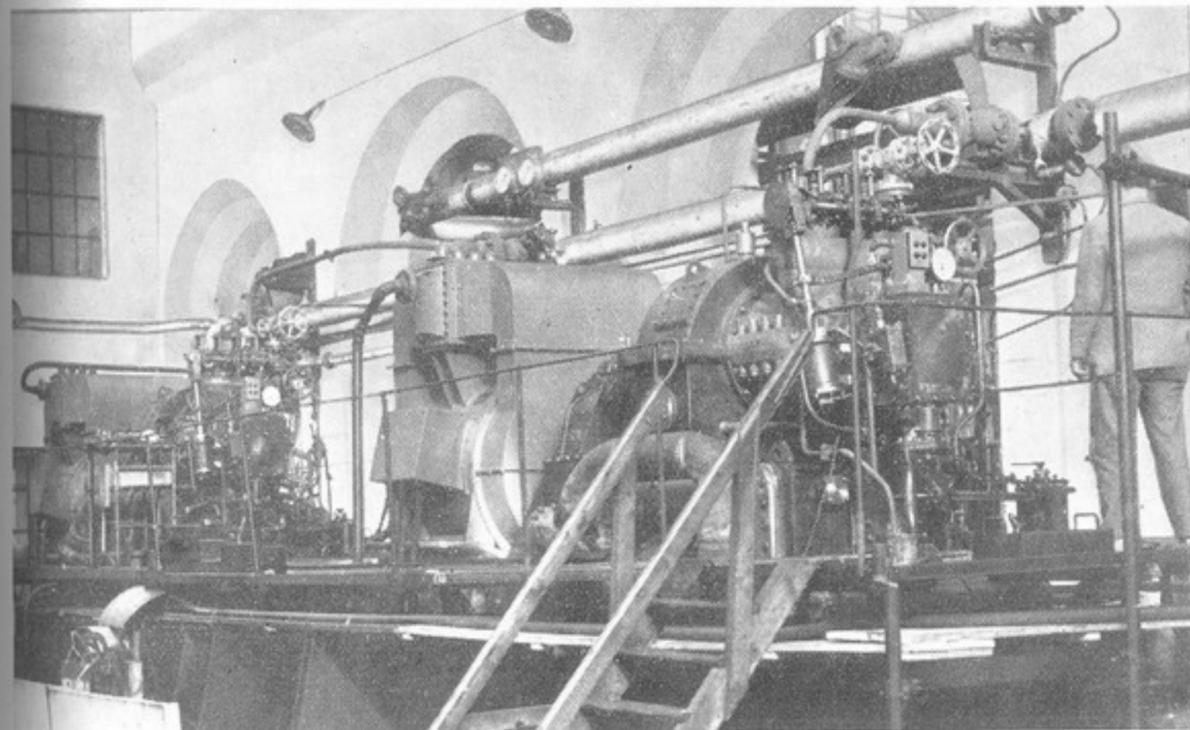


Spedizione a Sestri, via mare, delle caldaie costruite al Meccanico (colonna di sinistra e sotto) e dell'impianto di stabilizzazione Denny Brown costruito alla Nuova S. Giorgio e al CMI (sopra e in alto) per la « Leonardo da Vinci »



M E C C A N I C O

Prove di turbogeneratori per la "British Light"

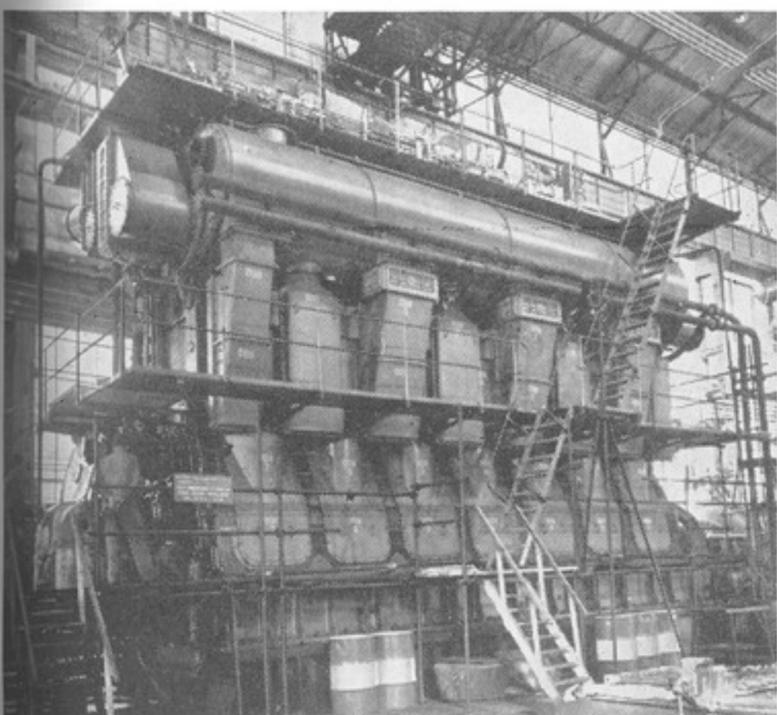


Nei giorni 3, 4 e 13 febbraio sono state effettuate le prove ufficiali sotto vapore dei due gruppi turbogeneratori destinati alla turbocisterna « British Light » di 34.500 t.d.w., costruita al Cantiere di Sestri per la « British Petroleum Tanker Co. » di Londra. Le prove hanno compreso il controllo dei gruppi a carico

normale, a sovraccarico ed alla velocità di fuga. Inoltre sono stati controllati mediante oscillogrammi i salti rapidi di carico a differenti gradi di irregolarità delle macchine ed è stata eseguita la prova di parallelo fra i due gruppi. Sia le turbine (Ansaldo tipo 8/4 ad azione, con regolatore Woodward) che gli alternatori

(C.R.D.A. tipo G.S.N. 1000/6, con regolatore di tensione C.G.E.) hanno funzionato ottimamente. Hanno assistito al collaudo il sig. Mac. Cuaig per la compagnia armatrice della « British Light », l'ing. Grasselli e il sig. Gasperini per il « Lloyd's Register » e alcuni tecnici della nostra Società.

Prove di un motore Ansaldo-Fiat 757/S



Il 5 febbraio scorso è stato eseguito il collaudo al banco di un motore Ansaldo - Fiat tipo 757 S (sovralimentato), destinato ad una nave in costruzione presso i cantieri di Castellammare di Stabia della « Navalmeccanica », per conto dell'armatore Lauro. Il motore è a sette cilindri di 750 mm. di diametro e 1320 mm. di corsa, due tempi, semplice effetto, con iniezione meccanica del combustibile. È sovralimentato mediante turbosoffianti a gas di scarico

collegate in serie con le pompe alternative per l'aria di lavaggio. Il collaudo ha avuto la durata complessiva di sette ore con una prestazione normale di 7.700 cav. a 128 giri/1' e di sovraccarico di 8.600 cav. a 133 giri/1'. Sono state eseguite pure prove di avviamento ed inversione di marcia, prove del regolatore e di marcia lenta. Al collaudo hanno assistito l'ispettore principale sig. Ingrassia e il direttore di macchina sig. Aiello per la compa-

gnia armatrice della nave, il sig. Musso per il « Registro Italiano Navale », gli ingg. Grasselli e Giunti per il « Lloyd's Register » e alcuni tecnici dell'Ansaldo.

Commesse

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

— Rispetti extracontrattuali per la turbocisterna « Ginevra Fassio » della Società « Villain & Fassio e Compagnia Internazionale » di Genova.

— Quattordici cuscinetti completi per riduttori e turbine del cacciatorepediniere « S. Marco » della Marina Militare Italiana.

— Banco di campionatura per il prelievo centralizzato di campioni di acqua e vapore dai diversi punti del gruppo turboalternatore fornito alla S.I.P. (centrale di Chivasso).

— Accoppiamento flessibile di acciaio fucinato per il riduttore ausiliario della turbonave « Cristoforo Colombo » della Società « Italia ».

— Apparato motore a turbina da 2 x 35.000 C.A. per il cacciatorepediniere « Intrepido » della Marina Militare Italiana.

— Rotore palettato, completo di rocchetto e disco reggispinta, di acciaio fucinato per la turbodinamo da 100 kW

della turbonave turca « Sam-sun ».

— Centotto serpentine per essiccatore per la motocisterna « Volere » dell'armatore Lauro.

— Parti di ricambio per la turbina da 150 MW della centrale termoelettrica di Napoli della S.M.E.

— Tubi d'acciaio sagomati per sostituzione fascio tubiero orizzontale di collegamento dei due corpi cilindrici superiori di una caldaia della società « ACNA ».

— Parti di rispetto per surriscaldatore inferiore di una caldaia della « Società Italiana per l'Industria degli Zuccheri » di Genova.

— Due gruppi marini Diesel Ansaldo tipo Q 265/3 ad aspirazione atmosferica, ciascuno della potenza di 150 cav. eff. a 360 giri/1', per pescherecci della Società « Albimport » di Tirana.

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo Q 265/4 ad aspirazione atmosferica, della potenza di 200 cav. eff. a 360 giri/1', per un peschereccio della Società « Albimport » di Tirana.

— Venti motori Diesel Ansaldo - Maybach tipo MD 435 sovralimentati, ciascuno della

potenza nominale UIC di 800 cav., regime 1.500 giri/1', da collocare su dieci locomotive Diesel - idrauliche da 1.600 HP delle Ferrovie dello Stato, in costruzione presso il nostro stabilimento C.M.I.

— Un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo 2131/4 sovralimentato, della potenza di 165 cav. eff. a 390 giri/1', per la motonave « Catullo » in costruzione al Cantiere « Elio Gaetani » di Civitanova Marche.

— Un motore industriale Diesel Ansaldo tipo 2131/4 ad aspirazione atmosferica, della potenza di 120 cav. eff. a 500 giri/1', da accoppiare a un compressore della motonave « Ravello » dell'armatore Achille Lauro.

— Un motore industriale Diesel Ansaldo, tipo 2131/6 sovralimentato, della potenza di 315 cav. eff. a 500 giri/1', da accoppiare ad un alternatore della Società « Moncalvi » di Pavia.

— Un motore marino Diesel Ansaldo tipo 2131/3 ad aspirazione atmosferica, della potenza di 80 cav. eff. a 390 giri/1', per il motopeschereccio « Lisandro » dei sigg. Volpini, Castellani, Antognini e Buffoni di Porto Recanati.

— Dette commesse comportano circa 347.000 ore lavorative.

RISULTATI DELLE VOTAZIONI PER LA COMMISSIONE INTERNA

Il 20 e il 21 marzo si sono svolte, presso lo stabilimento Meccanico, le operazioni di voto per l'elezione della Commissione Interna. Nella tabella che segue diamo i risultati dello scrutinio, comparati con quelli del 1957.

	IMPIEGATI				OPERAI				ELETTI			
	1957		1959		1957		1959		Impieg.		Operai	
	n.º	%	n.º	%	n.º	%	n.º	%	1957	1959	1957	1959
Iscritti . . .	975	—	1009	—	3398	—	3259	—				
Votanti . . .	878	90,05	873	86,52	2994	88,11	2918	89,53				
Schede bianche .	41	4,67	97	11,11	74	2,47	88	3,02				
Schede nulle .	11	1,25	15	1,72	59	1,97	42	1,47				
Voti validi . .	826	94,08	761	87,17	2861	95,56	2788	95,51				
VOTI DI LISTA												
CGIL - FIOM . .	263	31,84	329	43,24	2083	72,81	1177	78,08	1	1	6	6
CISL - FIM . . .	333	40,31	241	31,66	535	18,70	375	13,46	1	1	2	1
UIL - UILM . .	230	27,85	191	25,10	243	8,49	236	8,46	—	1	1	1

CASSETTA DELLE IDEE

Durante la seconda quindicina del mese di marzo sono state esaminate dai comitati della « Cassetta delle idee » 144 proposte, di cui 53 sono state premiate. Ecco il dettaglio:

CANTIERE DI SESTRI. Proposte esaminate 14, di cui 4 premiate.

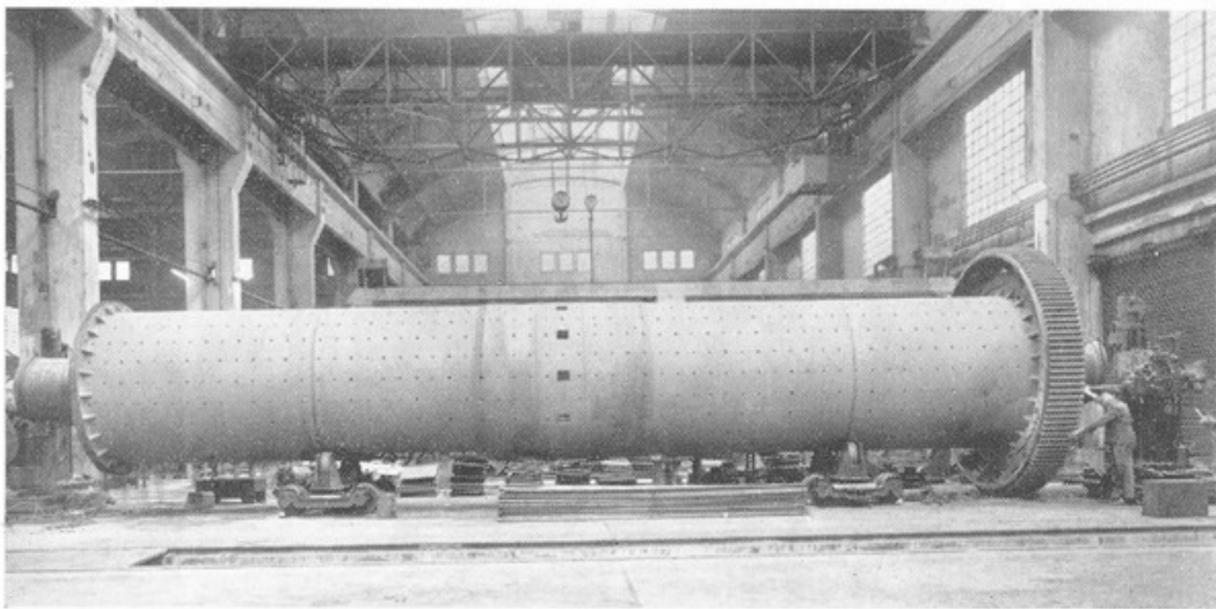
MECCANICO. Proposte esaminate 111, di cui 42 premiate.

STABILIMENTO CMI. Proposte esaminate 19, di cui 7 premiate.

L'ammontare complessivo dei premi è stato di lire 147.000.

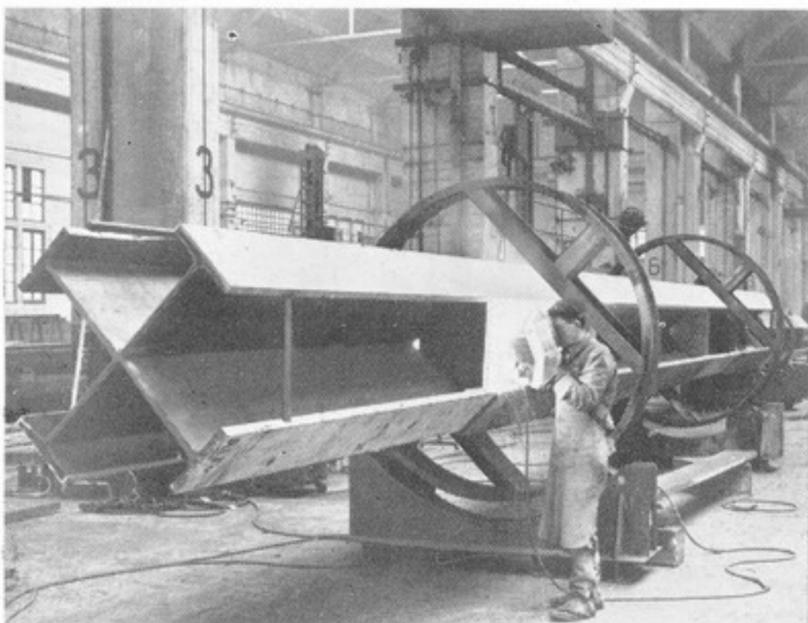
C. M. I.

Elementi per cementerie



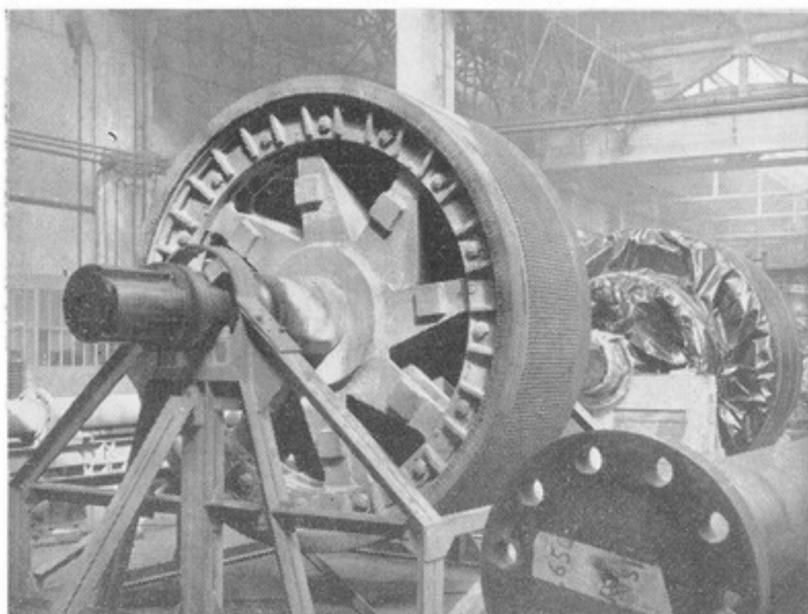
Molino finitore (diametro mm. 3.160, lunghezza m. 17,65) costruito per la «Cementir»

Elementi per caldaie



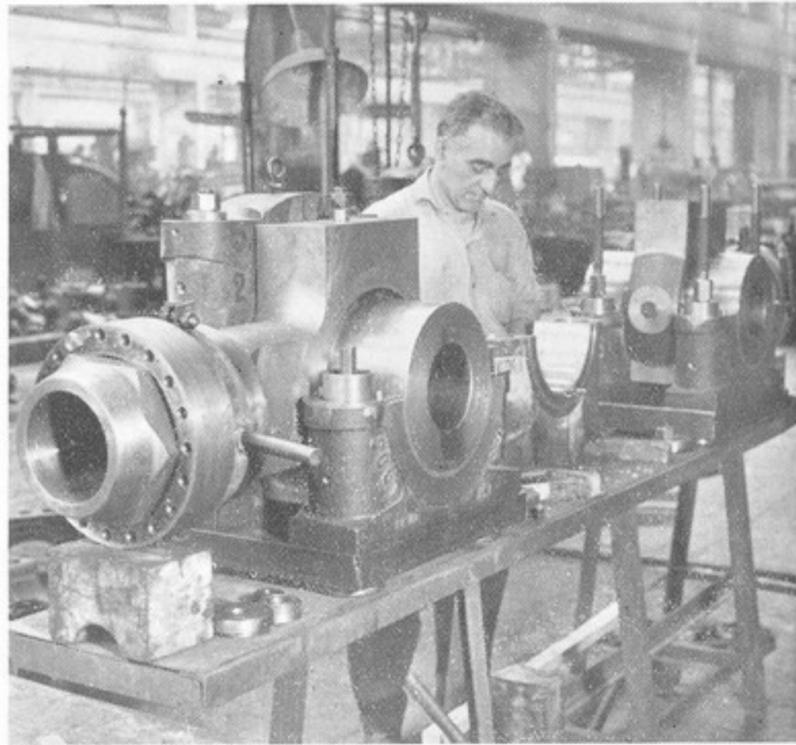
Particolari di incastellature per la caldaia da 500 tonn/h di una delle due sezioni termoelettriche da 150.000 kW ordinate all'Ansaldo dalla «S.M.E.» di Napoli

Lavori per la «Cornigliano»



Rotori per motori da 3.500 e 4.500 HP revisionati allo stabilimento CMI per conto della Società «Cornigliano»

Costruzioni di parti per motori Doxford



Testa a croce per bielle laterali di motori Diesel Doxford durante la fase di montaggio sui cuscinetti piede di biella

IL PRECETTO PASQUALE NEGLI STABILIMENTI

La consuetudine di adempiere al Precetto pasquale presso i posti di lavoro è stata rispettata anche quest'anno alla nostra Direzione Generale e negli Stabilimenti sociali. Lunedì 23 marzo, mercoledì 25 marzo e mercoledì 1° aprile S. Em. il Cardinale Siri ha officiato la Messa, assistito dai cappellani di fabbrica, rispettivamente al Meccanico, alla Direzione Generale e al Cantiere di Sestri. Venerdì 3 aprile la Messa è stata celebrata al CMI da Mons. Chiocca, Vescovo ausiliare. Per il SAU S. Em. Siri ha celebrato il rito il 6 aprile presso la Scuola Apprendisti. Sia i dirigenti, che numerose maestranze dell'Ansaldo hanno adempiuto al Precetto pasquale

FONDERIA

Commesse

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

— Getti vari di ghisa, per complessive 942 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 58 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 70.000 ore lavorative.

Consegne

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

Ai nostri stabilimenti Meccanico e CMI e ai nostri Cantieri di Sestri, Muggiano e Livorno: 225 tonn. di getti vari di ghisa e 37 tonn. di getti di bronzo e di eliche. - Ad aziende del gruppo I.R.I.: 326 tonn. di getti vari di ghisa e 69 tonn. di getti di bronzo e di eliche. - A clienti diversi: 97 tonn. di getti vari di ghisa e 28 tonn. di getti di bronzo e di eliche.



Sopra: il Card. Siri alla Direzione Generale (con l'ing. Rosini e il gr. uff. Gennaro). - Sotto: la Messa pasquale al Meccanico

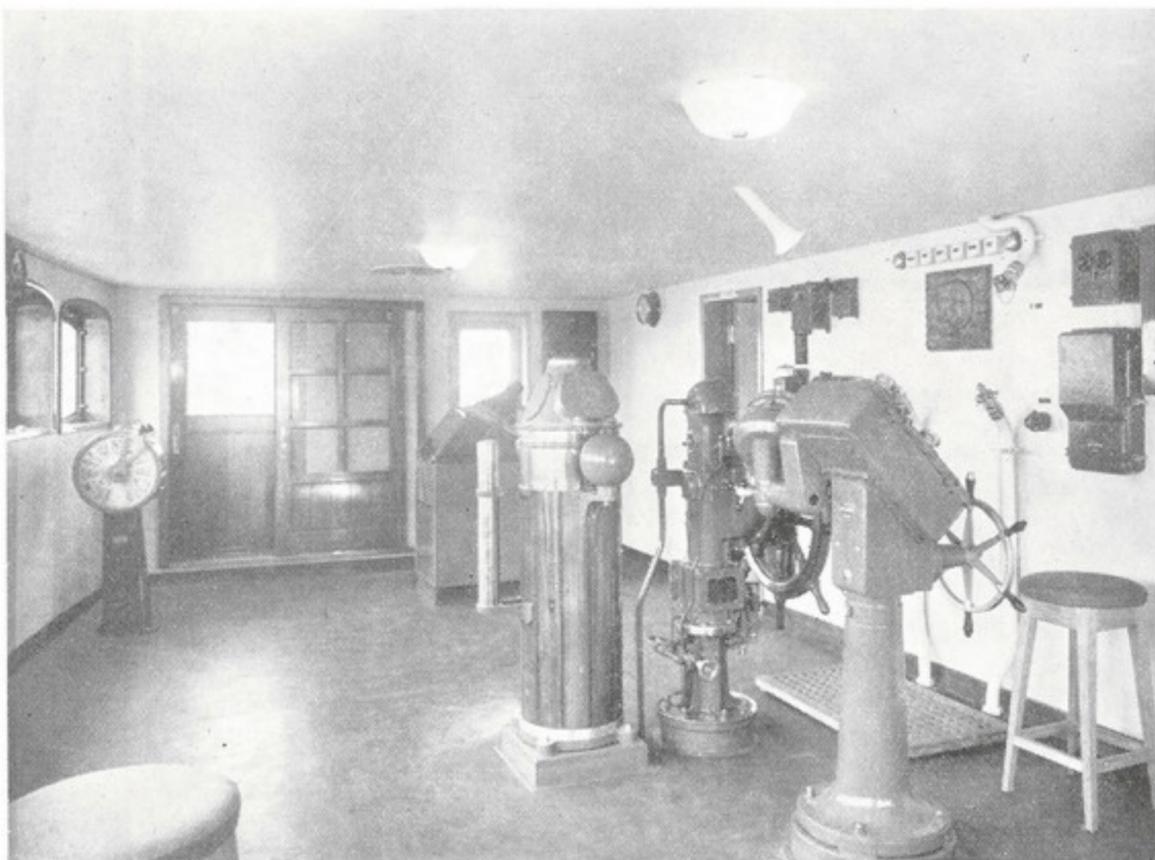




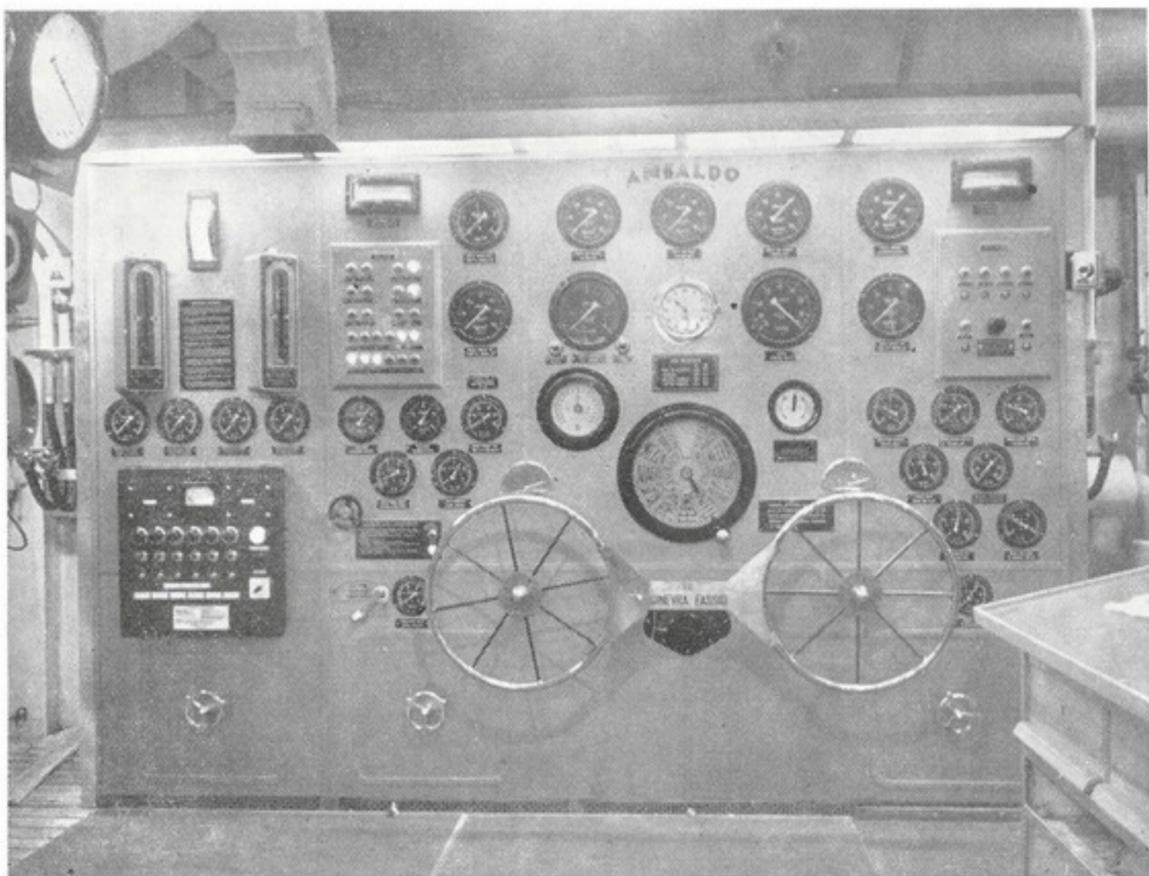
Interni della "Ginevra Fassio"

Sopra: salone da pranzo ufficiali. - Sotto a sinistra: sala nautica. - Sotto a destra: salotto armatore

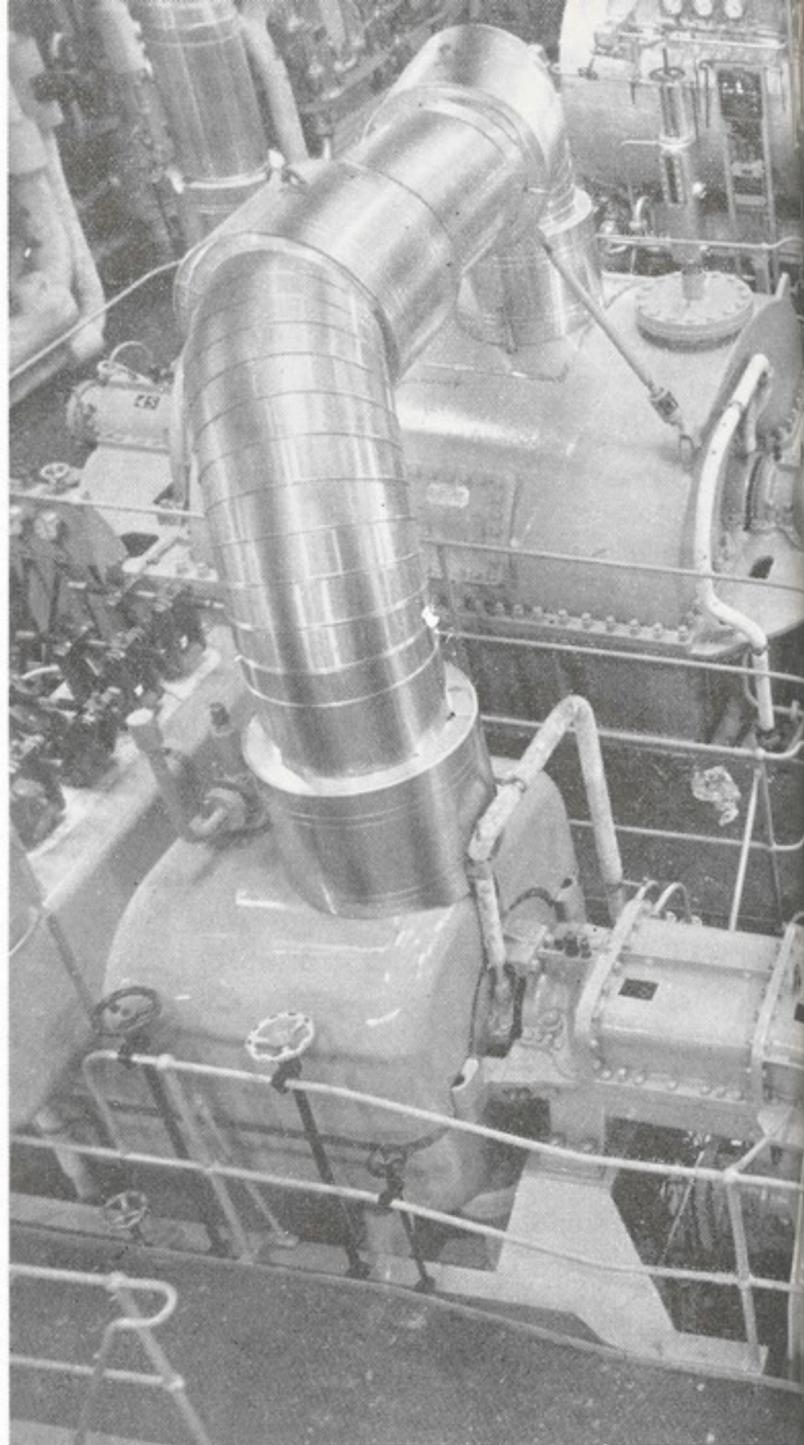
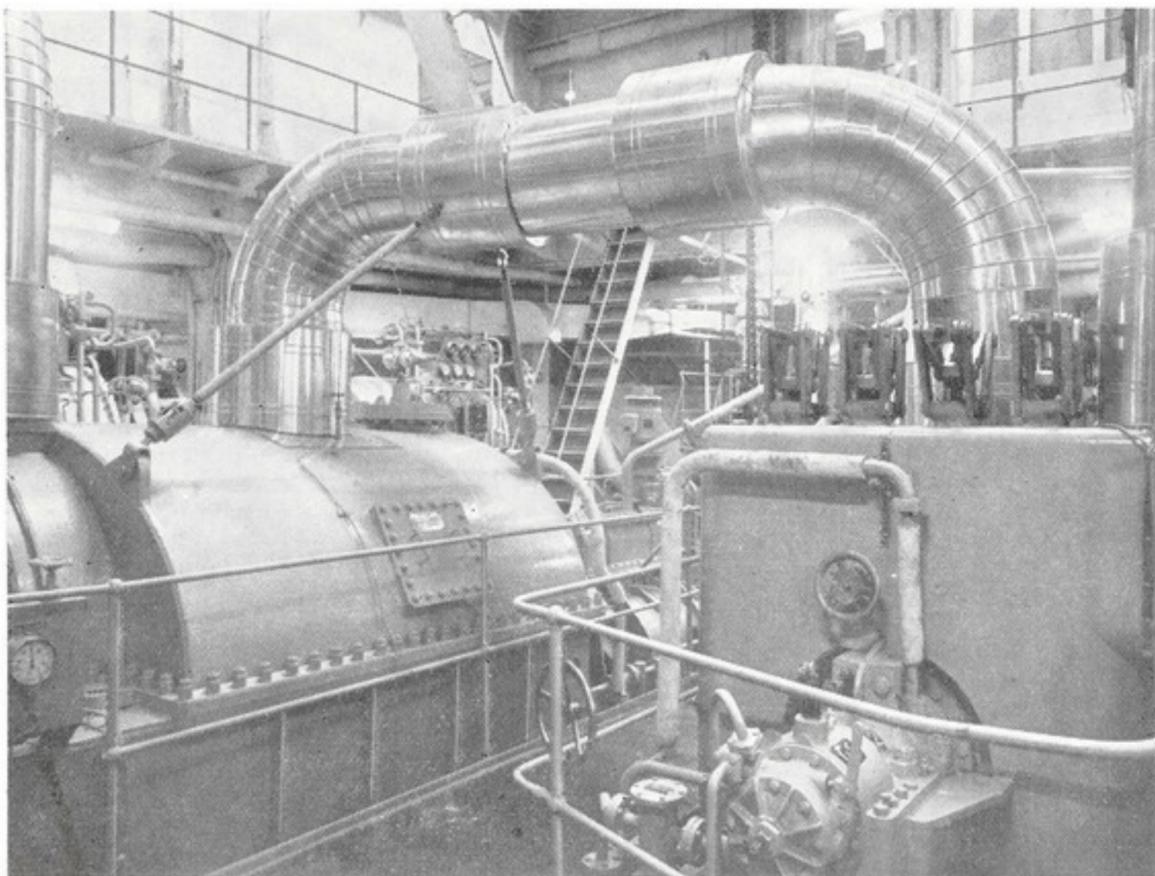




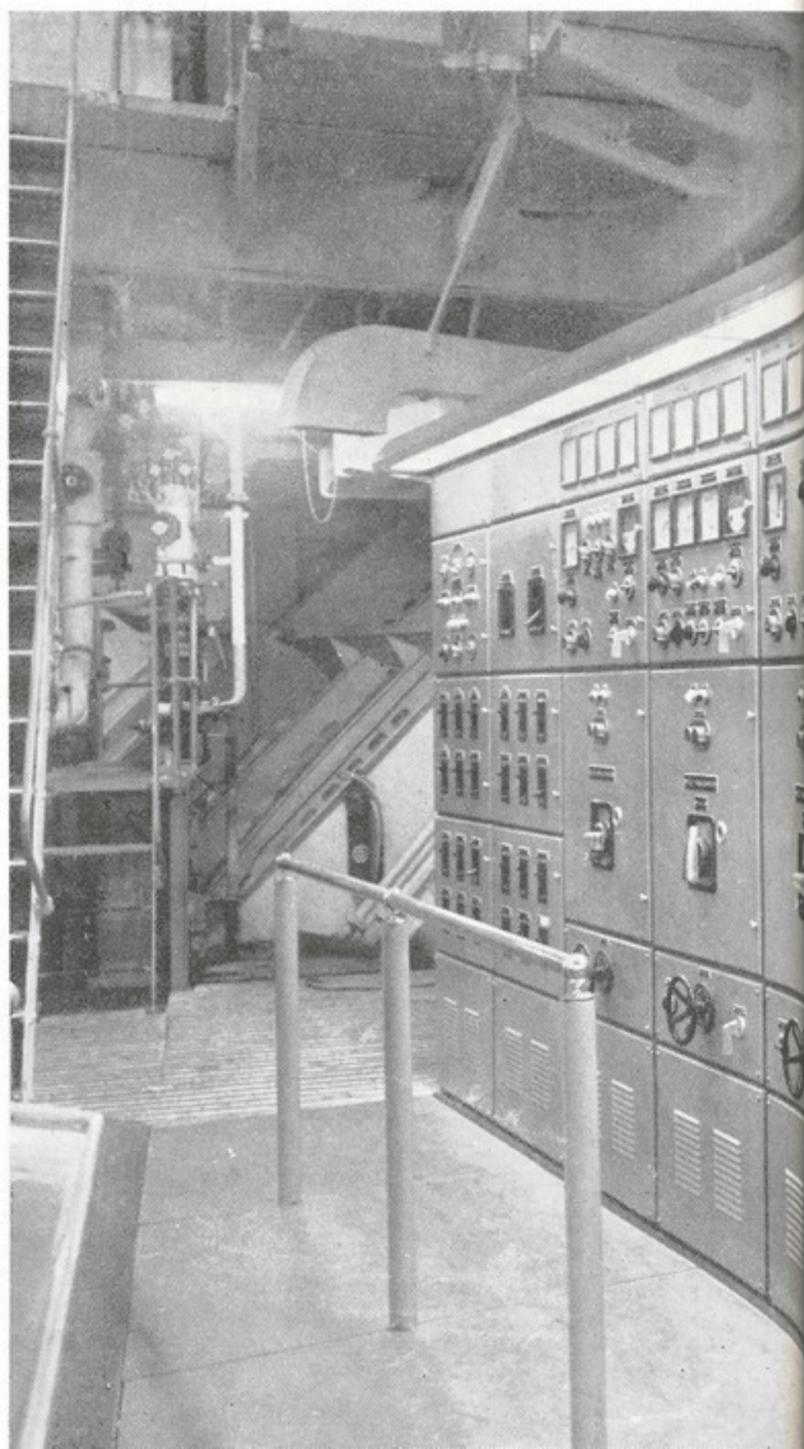
Sopra: timoneria. - Sotto: quadro principale di manovra



Sotto: particolare della sala macchine



Sopra: veduta della



La signora Oreille era economista. Conosceva il valore del denaro ed aveva tutto un arsenale di severi principii sul risparmio. La sua domestica, di certo, doveva fare una gran fatica per rubare sulla spesa e il signor Oreille riusciva ad ottenere lo spillatico sempre con gran difficoltà. Eppure stavano bene, e non avevano figlioli; ma la signora Oreille si sentiva straziare il cuore ogni volta che vedeva gli scudi pigliar l'uscio di casa: provava un vero dolore; e tutte le volte che doveva fare una spesa importante e indispensabile, ci dormiva male la notte.

Oreille diceva continuamente alla moglie:

— Dovresti esser di manica più larga, tanto non ce la faremo mai a consumare la nostra rendita.

— Non si sa mai quel che può succedere, — rispondeva lei, — è meglio aver di più che di meno.

Era una donnetta di una quarantina d'anni, vivace, grinzosa, pulita e spesso di malumore.

Suo marito si lamentava di continuo delle privazioni che lei gli faceva soffrire; e di certe ne soffriva in modo particolare, perchè riguardavano la sua vanità.

Era archivista capo al Ministero della Guerra, ed aveva conservato quel posto soltanto per obbedire alla moglie che voleva accrescere le rendite, inutilizzate, della casa.

Per due anni andò in ufficio con lo stesso ombrello rattoppato, motivo di riso per i suoi colleghi. Si stancò dei loro scherzi e ingiunse alla signora Oreille di comprargli un ombrello nuovo. Lei gliene prese uno da otto franchi e cinquanta, che veniva venduto a quel prezzo nei grandi magazzini, per propaganda.

Nel vederlo con quell'arnese che aveva inondato Parigi in migliaia e migliaia di esemplari, gli impiegati ricominciarono gli scherzi, e Oreille ne soffrì tremendamente. Quell'ombrello poi, non valeva nulla. Dopo tre mesi fu bell'e andato in malora, e al Ministero tutti ridevano. Fecero perfino una canzoncina che si sentiva cantare dalla mattina alla sera, in qualunque parte dell'immensa costruzione.

Oreille, fuori di sé, ordinò a sua moglie di comprargli un altro ombrello, di seta fine, da venti franchi, e di portargli la fattura della spesa.

Lei gliene comprò uno da diciotto franchi e disse, porgendolo al marito, tutta rossa dalla rabbia:

— Ci dev'andare avanti almeno per cinque anni.

Oreille, trionfante, ottenne un vero successo, in ufficio.

La sera, quando tornò a casa, sua moglie guardò l'ombrello, inquietata.

— Non dovresti lasciarlo così, stretto dall'elastico: la seta si trincia. Ora ci devi badare bene, perchè non te ne comprerò più uno uguale!

Lo prese, sciolse il fermaglio e scrollò le pieghe. Restò attonita: un buco rotondo, grosso come un soldo, apparve nel bel mezzo dell'ombrello: una bruciatura di sigaro!

— Che cos'è? — balbettò.

Senza nemmeno guardare, tranquillo, il marito rispose:

— Che c'è? Che dici?

La donna era furente, e non riusciva a parlare dalla rabbia:

— Tu... tu... hai bruciato... l'om... l'ombrello! Ma sei... sei matto, matto! Vuoi mandarci in rovina!...

Lui si voltò, pallido:

— Cosa?

— Ecco qui, hai bruciato l'ombrello. Guarda!

Corse verso di lui, come se volesse picchiarlo, e gli agitò sotto il naso l'ombrello segnato dalla piccola bruciatura.

Nel vedere quel disastro, Oreille rimase esterrefatto, e balbettava:

— Che cos'è?... che cos'è? Io non so nulla! Non ho fatto nulla, te lo giuro! Non so nulla di quel che c'è in questo ombrello.

— Scommetto che ti sarai messo a fare il buffone in ufficio, con questo ombrello, — gridò lei, — avrai fatto il sal-

timbanco, l'avrai aperto per farlo vedere.

— L'ho aperto — rispose Oreille, — ma una volta sola per far vedere com'era bello, te lo giuro.

Ma la moglie pestava i piedi dalla rabbia e gli fece una di quelle scenate che rendono il focolare domestico più temibile, per un uomo pacifico, di un campo di battaglia attraversato dai proiettili.

Poi fece una toppina con un pezzetto di seta tagliato dall'ombrello vecchio, che era anche d'un altro colore; e il giorno dopo Oreille andò in ufficio, tutto compunto, con l'ombrello rattoppato. Lo posò nell'armadio e non ci pensò più, come non si pensa a un brutto ricordo.

Ma appena fu tornato a casa, la sera, la moglie gli strappò dalle mani l'ombrello, lo aprì per constatare in che condizioni fosse, e rimase allibita davanti all'irrimediabile disastro: era tutto costellato di buchini, evidente effetto di bruciature, come se qualcuno ci avesse rovesciato la cenere di una pipa accesa. Era rovinato, senza rimedio.

Guardava quello scempio senza parlare, troppo indignata perchè la voce le potesse uscire dalla strozza. Oreille pure, vedendo quello sfacelo, restò lì sgomento, a bocca aperta, impaurito.

I due coniugi si guardarono; lui abbassò gli occhi, ricevette sulla faccia l'ombrello bucato, gettato insieme ad una scarica di ingiurie dalla moglie inviperita che, in uno nuovo slancio d'ira, aveva ritrovato la voce.

— Canaglia, canaglia, farabutto! L'hai fatto apposta, eh? Ma me la pagherai! Non avrai più un ombrello...

E giù, un'altra scenata. Finalmente, dopo un'ora di tempeste, Oreille poté spiegarsi: giurò che non ci capiva nulla, che doveva essere una cattiveria di qualcuno, o una vendetta.

Suonò il campanello di casa. Era un amico, che veniva a cena.

La signora Oreille gli sottopose il caso. Comprare un altro ombrello no, assolutamente, se lo levasse pure dalla testa: mai più ombrelli.

L'amico disse giustamente: — Ma in questo caso, cara signora, si rovinerà i vestiti, che valgono assai di più.

La donnetta, sempre furiosa, rispose: — Si piglierà un ombrello andante, ma di seta non gliene comprerò più.

Allora Oreille si rivoltò: — E io darò le dimissioni! Perchè con un ombrellaccio da quattro soldi, al Ministero non ci vado più!

— Fate ricoprire questo, — propose l'amico, — non dovrebbe costar tanto...

parare l'ombrello, perchè il disastro fosse completo e la causa facilmente sostenibile. Prese un fiammifero e fece nella seta, tra le stecche, una bruciatura larga come una mano, poi arrotolò delicatamente, la seta, la fissò con l'elastico, si mise il cappellino, prese lo scialle e si avviò frettolosamente verso la via di Rivoli, dov'era la società d'assicurazione.

Ma, a mano a mano che si avvicinava, rallentava il passo. Che cosa avrebbe detto? Che le avrebbero risposto?

Guardava i numeri delle case. Ne mancavano ancora ventotto. Benissimo! Aveva tempo di riflettere. Camminava sempre più piano. Ad un tratto trasalì. Ecco il portone, sul quale brillava in lettere d'oro: « La Materna - Società d'assicurazione contro l'incendio ». Di già! Si fermò un istante, palpitante, vergognosa,

confronti non debba superare i quattrocentomila franchi. Non possiamo accettare la somma di centomila franchi che vorreste farci pagare in più. E del resto le perizie...

Uno dei due lo interruppe: — Basta, signore: deciderà il tribunale. Non ci resta che ritirarci.

E uscirono dopo un cerimonioso scambio di saluti.

Ah, se almeno avesse avuto il coraggio di uscire con loro: sarebbe scappata, lasciando perdere tutto! Ma, poteva farlo? Quel signore tornò, e inchinandosi:

— Che cosa posso fare per voi, signora?

Lei disse, a voce bassa: — Vengo... per questo...

Il direttore, con stupore ingenuo, chinò gli occhi verso l'oggetto che lei gli porgeva.

La donna cercò, con mano tremante, di slacciare l'elastico; ci riuscì dopo qualche sforzo, e aprì di scatto lo scheletro cencioso dell'ombrello.

— Mi pare ridotto male... — disse con tono compassionevole l'uomo.

Lei disse, esitando: — E' costato venti franchi.

Lui si stupì: — Davvero? E' parecchio.

— Eh, sì... Era un ottimo ombrello. L'ho portato qui perchè vedeste in che stato era.

— Benissimo: vedo; benissimo. Ma non capisco come ciò possa riguardarmi.

La signora Oreille si sentì presa dall'inquietudine. Forse quella società non ripagava gli oggetti piccoli... Disse: — Ma... è bruciato...

Quel signore non negò: — Lo vedo.

La donna restò a bocca spalancata, senza saper più che dire.

Poi capì e disse svelta: — Sono la signora Oreille: siamo assicurati alla « Materna » e sono venuta a farmi rimborsare questo danno.

Temendo un netto rifiuto aggiunse: — Chiedo soltanto che lo facciate ricoprire.

Il direttore, impacciato, rispose: — Veramente... signora... noi non vendiamo ombrelli. Non possiamo incaricarci di questo genere di riparazioni.

La donnina si sentiva nuovamente a posto. Era necessario lottare; e avrebbe lottato! Non aveva più paura. Disse: — Chiedo soltanto il rimborso della riparazione. La farò eseguire io.

Il direttore era confuso.

— E' davvero una sciocchezza, signora. Nessuno ci ha mai chiesto indennizzi per incidenti così minimi. Capirete che non possiamo ripagare fazzoletti, guanti, scope, ciabatte e tutti quegli oggetti che ogni giorno possono bruciarsi.

La donna arrossì, si sentì invadere dall'ira.

— Ma noi, caro signore, nel dicembre scorso, abbiamo avuto almeno cinquecento franchi di danni per un incendio nel camino, e mio marito non ha chiesto nulla alla società. Perciò è giusto che questa volta mi venga accomodato l'ombrello.

Il direttore era confuso.

— E' davvero una sciocchezza, signora. Nessuno ci ha mai chiesto indennizzi per incidenti così minimi. Capirete che non possiamo ripagare fazzoletti, guanti, scope, ciabatte e tutti quegli oggetti che ogni giorno possono bruciarsi.

La donna arrossì, si sentì invadere dall'ira.

— Ma noi, caro signore, nel dicembre scorso, abbiamo avuto almeno cinquecento franchi di danni per un incendio nel camino, e mio marito non ha chiesto nulla alla società. Perciò è giusto che questa volta mi venga accomodato l'ombrello.

Il direttore era confuso.

— E' davvero una sciocchezza, signora. Nessuno ci ha mai chiesto indennizzi per incidenti così minimi. Capirete che non possiamo ripagare fazzoletti, guanti, scope, ciabatte e tutti quegli oggetti che ogni giorno possono bruciarsi.

La donna arrossì, si sentì invadere dall'ira.

— Ma noi, caro signore, nel dicembre scorso, abbiamo avuto almeno cinquecento franchi di danni per un incendio nel camino, e mio marito non ha chiesto nulla alla società. Perciò è giusto che questa volta mi venga accomodato l'ombrello.

Il direttore era confuso.

— E' davvero una sciocchezza, signora. Nessuno ci ha mai chiesto indennizzi per incidenti così minimi. Capirete che non possiamo ripagare fazzoletti, guanti, scope, ciabatte e tutti quegli oggetti che ogni giorno possono bruciarsi.

La donna arrossì, si sentì invadere dall'ira.

L'OMBRELLO

Racconto di Guy de Maupassant

La signora Oreille, fuori di sé, balbettò:

— Ci vorranno almeno otto franchi, per farlo ricoprire. Otto più diciotto fa ventisei: ventisei franchi per un ombrello! Ma è pazzesco, è roba da matti!

L'amico, modesto borghesuccio, ebbe un'idea:

— Fatevelo ripagare dalla Assicurazione. Basta che sia successo in casa, le compagnie ripagano i danni.

Subito la donna si calmò; e dopo un attimo di riflessione disse:

— Domattina, prima di andare in ufficio, passerai alla « Materna » per far vedere l'ombrello e fartelo ripagare.

Oreille sussultò:

— Mai e poi mai! Vuol dire che saranno diciotto franchi buttati via. Non moriremo mica!

Il giorno dopo uscì col bastone. Per fortuna era bel tempo.

In casa, la signora Oreille non riusciva a darsi pace per la perdita dei diciotto franchi. L'ombrello stava sulla tavola della stanza da pranzo e lei gli girava intorno senza riuscire a decidersi.

Il pensiero dell'assicurazione riaffiorava continuamente; ma nemmeno lei aveva il coraggio d'affrontare gli sguardi beffardi degli impiegati che l'avrebbero ricevuta, perchè davanti alla gente era timida, arrossiva per un nonnulla e si sentiva impacciata soltanto a dover parlare con degli estranei.

Ma il pensiero dei diciotto franchi bruciava come una ferita. Non ci voleva più pensare, ormai; il pensiero del danno però tornava, la martellava dolorosamente. Che fare? Le ore passavano e non si decideva. Ma d'un tratto, come i vilj che diventano spavaldi, si alzò.

— Ci andrò, e la vedremo! Prima, tuttavia, doveva pre-

passò oltre, tornò indietro, passò nuovamente, ritornò, ripassò.

Alla fine disse tra sé: « Bisogna che entri; meglio prima che poi ».

Mentre entrava, s'accorse che il cuore le batteva forte.

Si trovò in una gran sala tutta contornata di sportelli, attraverso ciascuno dei quali si vedeva una testa d'uomo dal corpo mascherato da una grata.

Vide un uomo che portava delle carte sottobraccio; lo fermò e con voce timida gli chiese:

— Scusate, signore, mi potreste dire a chi ci si rivolge per il rimborso delle cose bruciate?

Quello rispose con voce sonora:

— Primo piano, a destra, prima porta a sinistra.

Nel sentir questo si intimidì ancor più; aveva voglia di andarsene, di lasciar perdere, di sacrificare i diciotto franchi. Ma al pensiero dei soldi, le tornò un po' di coraggio e cominciò a salir le scale, andando, fermandosi a ogni scalino.

Al primo piano vide un uscio, bussò.

— Avanti! — disse una voce forte.

Entrò e si trovò in una grande stanza nella quale tre signori solenni, decorati, stavano parlando, in piedi.

— Che cosa desiderate, signora? — le chiese uno di costoro.

Non trovava più le parole. Balbettò:

— Vengo... vengo... per un incendio.

Gentilmente quel signore le indicò una sedia:

— Volete accomodarvi, signora, tra un momento ho finito.

E volgendosi verso gli altri, seguì la conversazione:

— La società, signori, pensa che il suo impegno nei vostri

confronti non debba superare i quattrocentomila franchi. Non possiamo accettare la somma di centomila franchi che vorreste farci pagare in più. E del resto le perizie...

Uno dei due lo interruppe: — Basta, signore: deciderà il tribunale. Non ci resta che ritirarci.

E uscirono dopo un cerimonioso scambio di saluti.

Ah, se almeno avesse avuto il coraggio di uscire con loro: sarebbe scappata, lasciando perdere tutto! Ma, poteva farlo? Quel signore tornò, e inchinandosi:

— Che cosa posso fare per voi, signora?

Lei disse, a voce bassa: — Vengo... per questo...

Il direttore, con stupore ingenuo, chinò gli occhi verso l'oggetto che lei gli porgeva.

La donna cercò, con mano tremante, di slacciare l'elastico; ci riuscì dopo qualche sforzo, e aprì di scatto lo scheletro cencioso dell'ombrello.

— Mi pare ridotto male... — disse con tono compassionevole l'uomo.

Lei disse, esitando: — E' costato venti franchi.

Lui si stupì: — Davvero? E' parecchio.

— Eh, sì... Era un ottimo ombrello. L'ho portato qui perchè vedeste in che stato era.

— Benissimo: vedo; benissimo. Ma non capisco come ciò possa riguardarmi.

La signora Oreille si sentì presa dall'inquietudine. Forse quella società non ripagava gli oggetti piccoli... Disse: — Ma... è bruciato...

Quel signore non negò: — Lo vedo.

La donna restò a bocca spalancata, senza saper più che dire.

Poi capì e disse svelta: — Sono la signora Oreille: siamo assicurati alla « Materna » e sono venuta a farmi rimborsare questo danno.

Temendo un netto rifiuto aggiunse: — Chiedo soltanto che lo facciate ricoprire.

Il direttore, impacciato, rispose: — Veramente... signora... noi non vendiamo ombrelli. Non possiamo incaricarci di questo genere di riparazioni.

La donnina si sentiva nuovamente a posto. Era necessario lottare; e avrebbe lottato! Non aveva più paura. Disse: — Chiedo soltanto il rimborso della riparazione. La farò eseguire io.

Il direttore era confuso.

— E' davvero una sciocchezza, signora. Nessuno ci ha mai chiesto indennizzi per incidenti così minimi. Capirete che non possiamo ripagare fazzoletti, guanti, scope, ciabatte e tutti quegli oggetti che ogni giorno possono bruciarsi.

La donna arrossì, si sentì invadere dall'ira.

— Ma noi, caro signore, nel dicembre scorso, abbiamo avuto almeno cinquecento franchi di danni per un incendio nel camino, e mio marito non ha chiesto nulla alla società. Perciò è giusto che questa volta mi venga accomodato l'ombrello.

Il direttore era confuso.

— E' davvero una sciocchezza, signora. Nessuno ci ha mai chiesto indennizzi per incidenti così minimi. Capirete che non possiamo ripagare fazzoletti, guanti, scope, ciabatte e tutti quegli oggetti che ogni giorno possono bruciarsi.

La donna arrossì, si sentì invadere dall'ira.

— Ma noi, caro signore, nel dicembre scorso, abbiamo avuto almeno cinquecento franchi di danni per un incendio nel camino, e mio marito non ha chiesto nulla alla società. Perciò è giusto che questa volta mi venga accomodato l'ombrello.

Il direttore era confuso.

— E' davvero una sciocchezza, signora. Nessuno ci ha mai chiesto indennizzi per incidenti così minimi. Capirete che non possiamo ripagare fazzoletti, guanti, scope, ciabatte e tutti quegli oggetti che ogni giorno possono bruciarsi.

La donna arrossì, si sentì invadere dall'ira.

— Ma noi, caro signore, nel dicembre scorso, abbiamo avuto almeno cinquecento franchi di danni per un incendio nel camino, e mio marito non ha chiesto nulla alla società. Perciò è giusto che questa volta mi venga accomodato l'ombrello.

Il direttore era confuso.

— E' davvero una sciocchezza, signora. Nessuno ci ha mai chiesto indennizzi per incidenti così minimi. Capirete che non possiamo ripagare fazzoletti, guanti, scope, ciabatte e tutti quegli oggetti che ogni giorno possono bruciarsi.

cinquecento franchi, ed ora venga a reclamare cinque o sei franchi per la riparazione di un ombrello.

La donna non si scompose, e replicò:

— Chiedo scusa, ma il danno di cinquecento franchi riguardava la borsa del signor Oreille; mentre quello di diciotto franchi riguarda la borsa della signora Oreille, e non è la stessa cosa.

Il direttore capì che non se ne sarebbe liberato facilmente, che avrebbe perso tempo, e allora le chiese rassegnato:

— Raccontatemi com'è successo.

La donna presentì la vittoria e cominciò a parlare:

— Ecco, signore: nel mio ingresso c'è un affare di bronzo dove si mettono bastoni e ombrelli. L'altro giorno, tornando a casa, misi lì l'ombrello. Proprio sopra c'è una mensolina per tenerci candele e fiammiferi. Ne struscio uno; fa cilecca; un altro s'accende e si spegne subito; il terzo lo stesso...

Il direttore la interruppe per dire una battuta di spirito:

— Erano forse fiammiferi del governo?

Ma lei non capì e seguì:

— Forse. Il fatto è che il quarto s'accese e potetti accendere la candela, e me ne andai in camera per mettermi a letto. Ma, sarà passato un quarto d'ora, mi par di sentire puzzo di bruciato. Io ho sempre paura del fuoco. Certo, se ci sarà un incendio in casa nostra, non sarà per colpa mia! Specialmente dopo quella storia del camino che vi ho detto, la notte non ci dormo più. Allora m'alzo, giro e fiuto dappertutto, come un cane da caccia, e alla fine m'accorgo che l'ombrello sta bruciando. Si vede che c'era cascato dentro un fiammifero. E guardate in che stato l'ha ridotto...

Il direttore s'era rassegnato; chiese:

— Quanto credete che sia il danno?

La donna restò imbambolata e non osava stabilire una cifra. Alla fine disse, volendo fare la generosa:

— Fatelo accomodare voi. Per me va bene.

Il direttore rifiutò:

— No, signora, non posso. Ditemi quello che chiedete.

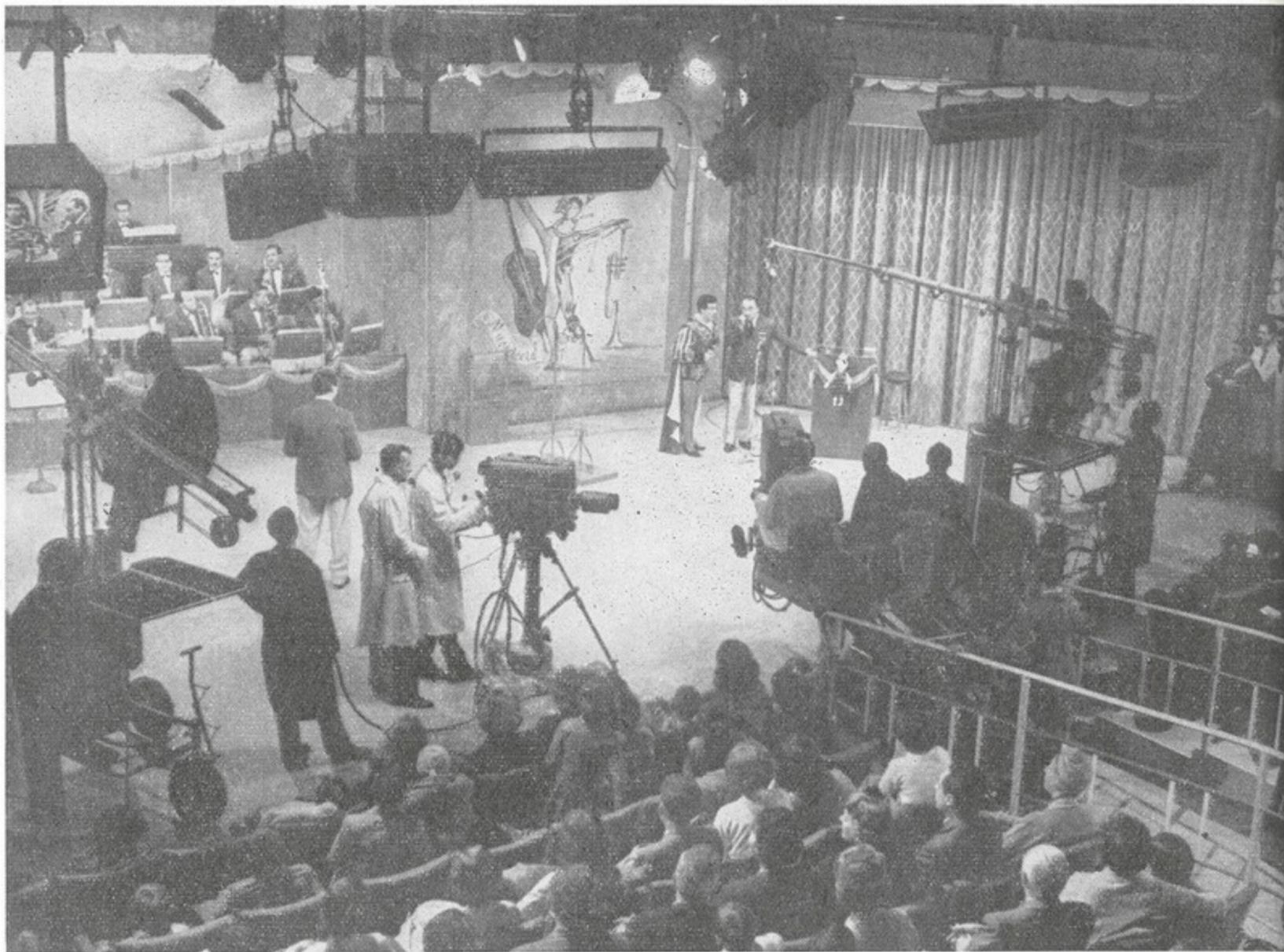
— Ma credo... credo... Ecco, facciamo così; io certo non ci voglio guadagnare sopra; facciamo così; lo porterò da un ombrellaio che lo ricoprirà di seta, di quella buona, e darò la fattura a voi. Va bene?

— Benissimo, signora. D'accordo. Ecco un biglietto per la cassa che vi rimborserà quanto avrete speso.

Tese il foglio alla signora Oreille, la quale lo afferrò, si alzò ed uscì ringraziando, frettolosa di trovarsi per la strada, per paura che quello cambiasse idea.

Camminava con passo allegro, cercando una bottega di ombrelli d'apparenza elegante. Quando ne ebbe trovata una di bell'aspetto, entrò e disse con voce ferma:

— Vorrei che faceste ricoprire quest'ombrello, con seta della migliore qualità. Vorrei proprio quel che avete di meglio; non bado al prezzo.



Una giornata alla T. V.

Non è che di punto in bianco chi vi scrive sia diventato un astro del firmamento televisivo, né che, improvvisamente, abbia preso parte ad una trasmissione di indovini e voglia tediarsi con un lungo diario, abbondando in retroscena più o meno insignificanti e in ogni caso sfruttatissimi. Nossignori: «Una giornata alla T.V.» ha radici più profonde, nate dalla curiosità di vedere, per dirla in parole povere, come fanno a metter su, negli appositi studi, uno spettacolo televisivo.

L'idea nacque allorché, approfittando di un momento di deplorabile distrazione dei legittimi proprietari, riuscimmo a mettere le mani dentro un apparecchio ricevente, au-

tomaticamente riducendolo un ammasso di rottami contorti e mai più utilizzabili. Ma — in quei rapidi minuti — un critico e panoramico esame del groviglio di fili e valvole che alberga alle spalle del video ci convinse in maniera fermissima di una cosa: che, cioè, era da scartare definitivamente l'idea secondo la quale presentatrici, attori, tecnici, ecc. albergassero dentro il televisore: l'idea, dicevamo, nacque proprio allora, proprio così. E proprio per questa ragione siamo andati a visitare il «Centro di produzione T.V.» di Roma, il Clodio, in via Teulada.

Il centro ha sede in un quartiere di Roma che sta sorgendo adesso: è un po' fuori mano

e confina ancora, da un lato, con la campagna. Non è quindi già del tutto contaminato ed afflitto dal traffico intensissimo dei rioni vicini alla capitale. Vi giungemmo nel primo pomeriggio, con qualche minuto di anticipo sull'appuntamento fissato, di sabato; e quell'anticipo ci valse per farci assistere ad una delle scene più simpatiche della giornata.

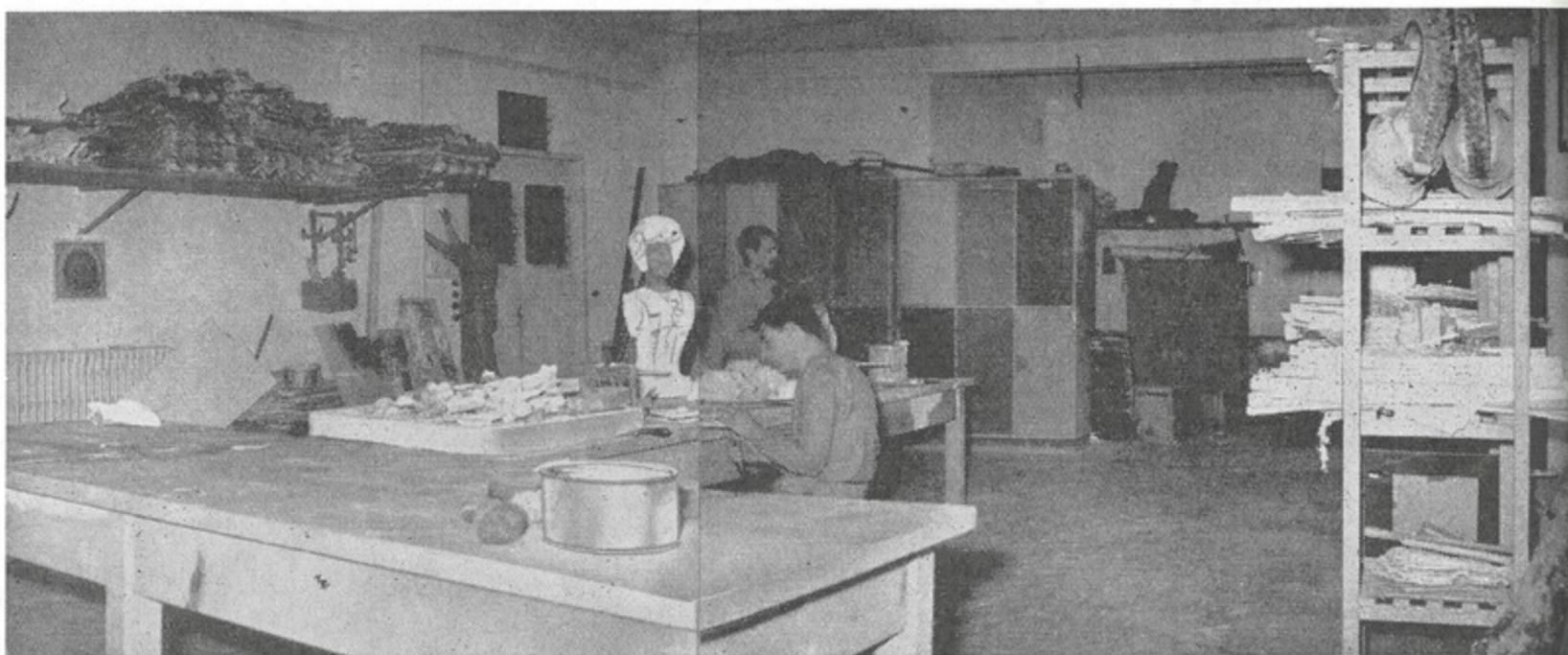
Cacciatrici d'autografi

In sosta dinanzi ai cancelli di ingresso, rumoreggiavano sì e no trenta ragazzine, col classico grembiolino nero indice di appartenenza alla scuola media: le più grandicelle avranno avuto al massimo do-

dici anni e tutto (libri, grembiule, merenda) dava ad intendere che non attendessero altro che il suono della campana per entrare in classe. Invece attendevano pazientemente l'arrivo dei personaggi della televisione per la richiesta dell'autografo, cimelio prezioso e amatissimo da conservare tra i ricordi più cari, a lui concedendo — nelle romantiche sere d'estate — il privilegiato onore di un languido sguardo alla luce di un carezzevole raggio di luna.

Ma poiché anche gli autografi oggi vengono pazientemente collezionati come francobolli, queste romantiche ma aggressive ragazzine si sono organizzate in modo veramente encomiabile. Possiedono

Sopra il titolo: «Il musiciere». - Sotto: sala scenografica



degli album di formato ridotto e ogni pagina ospita già la fotografia del personaggio, il nome dell'onorato di tanta firma e l'apposito spazio religiosamente riservato al cimelio. Questa la parte, come definir-la? organizzativa: la dinamica inizia quando scorgono la... vittima: le corrono incontro, la assaltano, la torturano, la liberano nello spazio di cinque minuti soli. Anche perché, nelle ore di punta, gli « assalti » si susseguono a ritmo serrato. Senza voler ora pretendere di dare statistiche precise, possiamo però dire che Gassman incute ancora un certo rispetto e che i più festeggiati sono i protagonisti del « Musichiere ».

Ma lasciamole finalmente libere queste ingenue, accanissime cacciatrici d'autografi, e spostiamoci direttamente nel centro di produzione. Un bel fabbricato moderno (forse già angusto per il volume di lavoro che svolge), dalle tinte chiare, con netta la divisione dei servizi: un'ala del fabbricato riservata alla parte amministrativa, l'altra agli studi.

Un complesso d'avanguardia

Non possiamo purtroppo dilungarci nel descrivere questo complesso, che è veramente modernissimo ed estremamente interessante per qualunque visitatore; basti pensare solo che il « Clodio » sorge, ai piedi della collina di Monte Mario, su di un'area di 14.000 metri quadrati e che oggi solo i due terzi sono coperti con costruzioni fuori terra e che, a parte gli ovvii servizi ausiliari (uffici, servizi, prove, sviluppo e stampa, sale di trucco, magazzini, centrale elettrica, centrali di condizionamento, mensa aziendale), esistono principalmente cinque studi per la produzione dei programmi, con le cabine di regia disposte tutte frontalmente e con una superficie totale di 2.335 metri quadrati. A questi vanno ancora aggiunti uno studio per gli annunci normali e di emergenza, uno per le trasmissioni religiose domenicali allorché i complessi mobili risultano altrimenti impegnati, e quello del telegiornale.

Ubicato al piano attico della palazzina, corredato di attrezzature autonome di sincronizzazione e telecinema, si presenta in maniera del tutto diversa da quella in cui siamo soliti vederlo. O meglio: dal video noi vediamo solo lo speaker, che ha alle spalle un particolare di carta geografica. Provatevi invece a dare uno sguardo alla fotografia posta in alto a destra e vedrete quanta è, in pratica, la differenza. Lo stesso telegiornale nasce con la velocità, con il ritmo, tante volte con la frettosità di un quotidiano della sera. Alle spalle, per dir così, dello speaker lavora tutta una redazione e tutto un agguerrito reparto di sviluppo, stampa e montaggio delle cronache filmate. Spesso capita, per esempio, che i testi dattiloscritti vengano consegnati solo durante la trasmissione, mentre magari vengono trasmesse le ultime notizie. Sono, insomma, davvero le « ultime notizie »: in quei casi il conoscitissimo Pallavidini le ascolta contemporaneamente ai telespettatori e non è raro che si tratti di un vero e proprio « colpo giornalistico ».

Molto meno difficili che nell'immaginazione, invece, i

trucchi: come quello di fare scorrere un cristallo (su cui sono state preventivamente disegnate, che so? le barchette) sulla carta geografica, per dar l'impressione del moto ondoso del mare e così via.

Dopo il « telegiornale » qualche volta si può assistere, di sera, alla ripresa di qualche riuscita rubrica. Queste hanno bisogno ovviamente di altra preparazione, a volte lunga, a volte complessa.

« Il mattatore », per esempio. Era sabato e già preparavano le scene per il mercoledì successivo.

E' evidente che una rubrica televisiva in ripresa diretta sovverte la tradizionale divisione teatrale: cioè l'orchestra non è più in « buca », ma dove vogliono i tecnici del suono (se non deve apparire davanti alle telecamere), non esistono più ribalta, palcoscenico, scenario, quinte e così via, ma tutto va sistemato su di una piattaforma praticamente semicircolare e le varie scene sono disposte a seconda di quelle che saranno le esigenze tecniche di ripresa: potranno ad un certo momento trovarsi affiancati senza onta per la storia una antica lettiga ed una fuori serie, lasciando alla sapiente mano dei tecnici — per l'esattezza: dei cameramen — che inquadrano di volta in volta dei particolari, il succedersi ordinato delle immagini.

Così per « L'isola del tesoro », in onda in quei giorni: a parte il fatto che la nave era arenata a fianco dei fortificati dell'isola, fortificati costituiti in buona parte da cartapesta e legno compensato, la « nave » costituiva un rivoluzionamento pauroso ai tradizionali concetti costruttivi dell'ingegneria: la cabina del comandante a terra e fuori dalla nave stessa, anzi addirittura a ridosso dell'isola, la chiglia... dimenticata dai costruttori, parte degli interni costituiti da apparecchi che poco o punto hanno a che vedere con la tecnica della navigazione. Il tutto, in questi studi, praticamente fasciato da una rete di riflettori, passerelle metalliche, televisori, macchine da ripresa e sormontato dalla cabina di regia.

Tutto questo, se è diverso dal teatro tradizionalmente inteso, non sarebbe molto diverso dal cinema (ché anzi in pratica proprio dalla tecnica cinematografica trae dirette origini quella televisiva) se non fosse per la continuità delle riprese. Sì che esistono più macchine da presa, ognuna delle quali ha un suo preciso raggio d'azione, ma è il regista che — lì per lì — deve scegliere l'immagine e metterla in onda. Non sono più possibili ripensamenti, correzioni, rifacimenti.

Bisogna, a questo punto, fare un passo indietro e spezzare una lancia a favore di chi, all'oscuro e pervicacemente obliato, prepara le materie prime per queste trasmissioni — modeste o popolarissime che siano. Vogliamo dire degli operai che preparano le scene. Qui parliamo ad ansaldini, cioè ad artisti. Artisti in campo navalmecanico, è vero. Ma è altrettanto vero che i nostri ventiquattro lettori sanno cosa significhi preparare un modello, o una forma, o un qualsiasi oggetto che risponda poi, e fedelmente, alla realtà. Facciamo un altro esempio: in uno qualsiasi dei nostri stabilimenti è quasi sempre possibile trovare un modello che rispecchi fedelmente l'origina-



Telegiornale

le. Bene, tutto questo — sia pure su altra scala e con ben altri intendimenti — succede al « Clodio », ove un apposito reparto pensa a prefabbricare (ci venga perdonato il termine) tutta la scena, manichini compresi, con un'abilità artigiana che sa molto di arte, con pazienza e perizia, con modestia e abilità. E spesse volte il loro lavoro compare sul video solo qualche secondo. Questi artefici hanno un'importanza forse non minore dell'attore o del regista, ma i loro nomi non compaiono mai sul video (come mai compaiono sui cartelloni dei teatri), oppure il frettoloso spettatore li trascura con fresca leggerezza. Eppure...

Il musicchiere

Ma lasciamo perdere anche costoro, lasciamo da parte ricostruzioni di navi e di palestre, lasciamo correre ambienti afro-cubani o avveniristici e porgiamo pure un salutino a

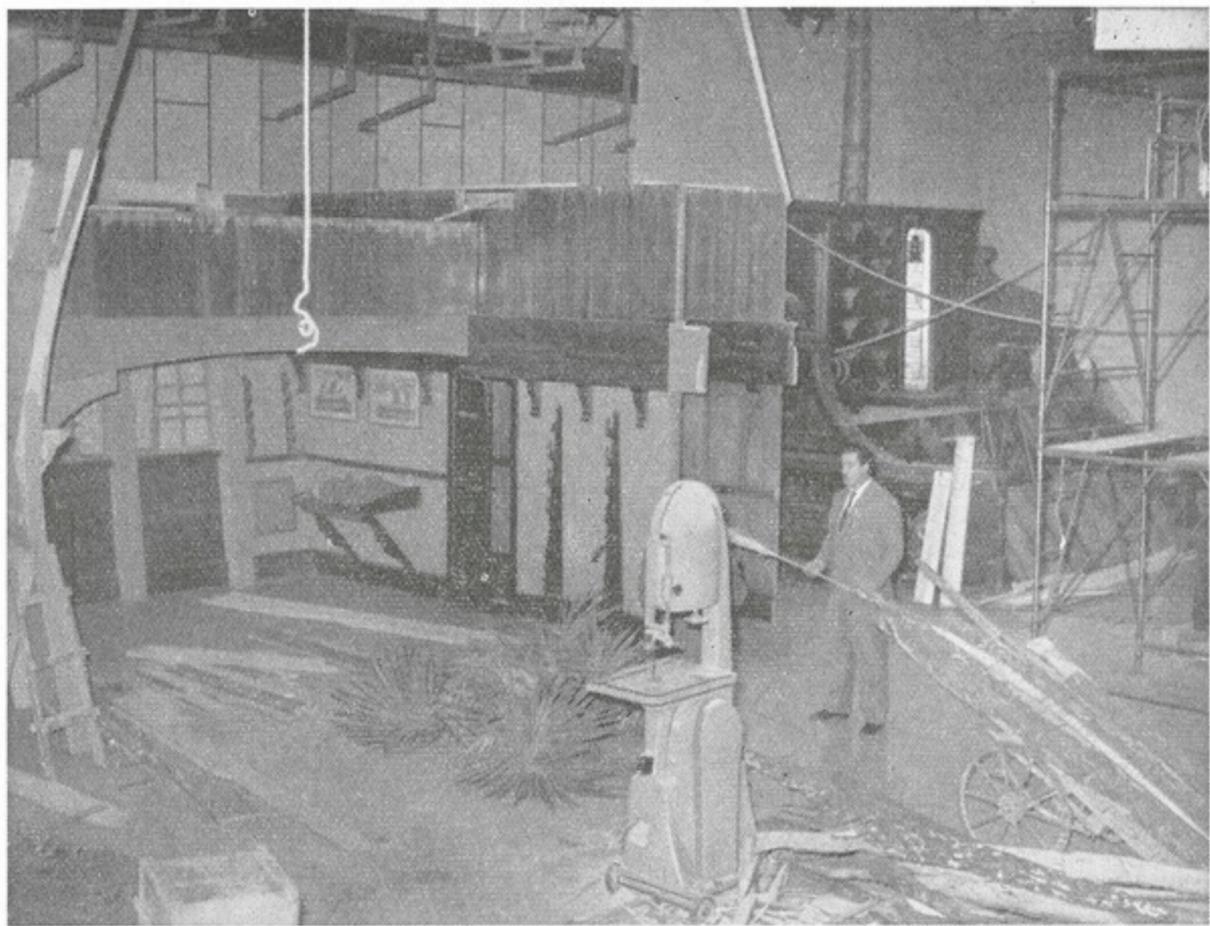
Mario Riva ed alla sua popolarissima rubrica musicale. Assisteremo alle prove: la scena la conosciamo un po' tutti, compreso il violino agganciato a mo' di tibia ad un malcapitato musicchiere dipinto con colori molto forti (domina il rosso) perché più delle altre telegeniche. Riva (al secolo: Mario Bonavolontà) è un attore — forse uno dei pochi — che non ha atteggiamenti divini fuori dal campo di azione delle telecamere, è il classico « uno dei nostri », è simpaticissimo e cordiale come sotto il fuoco dei riflettori — né più né meno. E amichevole quanto lui è tutto il cast dei tecnici, degli autori, delle vallette (pardon: delle « primavera »), degli attori, di Spartaco d'Itri — l'« arci », il « super », il « tutto musicchiere ». Erano circa le 16 e Spartaco ignorava ancora di dover cedere il titolo di lì a sei ore ad una graziosissima genovesina.

Assisteremo alle prove, dunque, a quelle prove cui parte-

cipano ovviamente tutti gli interessati, parte dei quali calzavano già le scarpe di gomma, gentilmente fornite dagli organizzatori. Non ci sembrò di assistere alla trasmissione, perché la nostra attenzione era continuamente sviata dalle giraffe, dalle telecamere in movimento, dal succedersi delle luci. Non solo, ma al momento di ascoltare la musica, fummo — con ferma cortesia — tutti invitati ad andar via: la musica, fino al momento di andare in onda, è segretissima per tutti. Ritornammo la sera ad assistere alla trasmissione vera e propria ed alla caduta dell'indimenticabile D'Itri: un amico nella cabina di regia ci assicurò che eravamo stati inquadrati alla fine della trasmissione, a maggior gloria di quel nostro sabato televisivo e ci giurò finanche che eravamo — ma guarda un po'! — telegenici. Ma, detto fra noi, chi ci crede?

Emiddio Loscalzo

« L'isola del tesoro »: montaggio della scena



La macchina a vapore portò anche sui mari la più grande rivoluzione di tutti i tempi. Oggi, ai nostri occhi di posteri, può sembrare pacifico che il vapore abbia sostituito le vele, ed invece non fu proprio così, perchè anche il vapore, come tutte le novità, dovette affermarsi lentamente superando pregiudizi, diffidenze e contrarietà. Anche allora c'era gente che non credeva nel vapore, e diceva « non dura mica », come oggi c'è gente che non crede ancora che andremo nella luna.

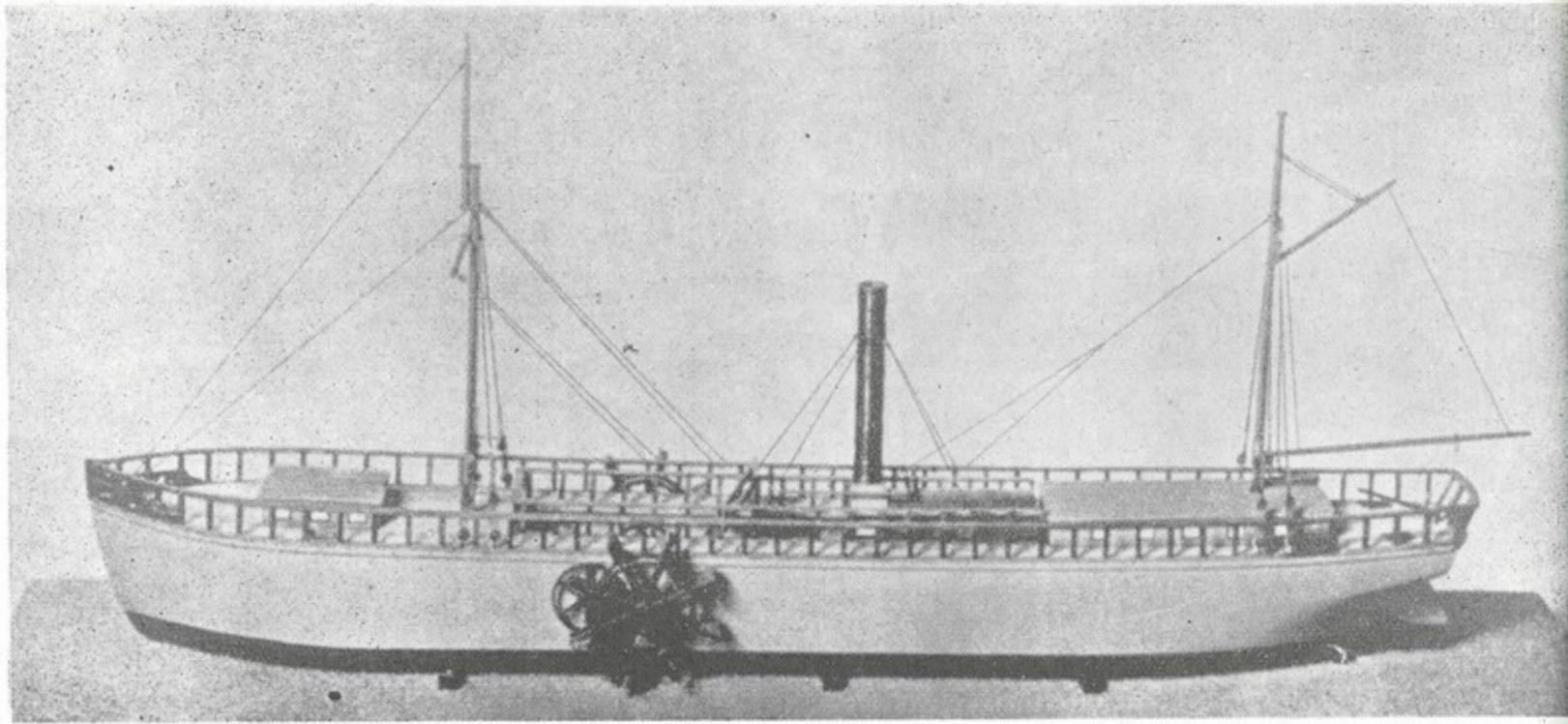
Comunque, a parte i primi tentativi pionieristici, le realizzazioni cominciarono all'inizio dell'800, naturalmente in Inghilterra, il paese della rivoluzione industriale. Il primo legno « con ciminiera » fu il « Charlotte Dundas » costruito da William Symington nel 1802, quindi in pieno periodo napoleonico e prima della battaglia di Trafalgar. Ma si trattava di una specie di piccolo rimorchiatore, seguito nel 1807 dal « Phoenix » di John Stevens e poi dal « Paragon » nel 1811. Nel 1812 il « Comet », con una macchina della potenza di 4 HP cominciò un regolare servizio, « tempo permettendo », tra Broomielaw e Glasgow. Nel 1815 la prima nave a vapore, il « Richmond », apparve sul Tamigi.

Naturalmente va ricordata, oltre Atlantico, l'esperienza di Fulton, che costruì il « Clermont », il quale fece il suo primo viaggio da New York ad Albany l'11 agosto 1807.

Il primo piroscalo apparso nel Mediterraneo fu il « Ferdinando I », napoletano, costruito da Pietro Andriels & C. di Napoli « per graziosa concessione » del governo borbonico, che stabilì una linea regolare per Livorno, Genova e Marsiglia.

Poi vennero i primi viaggi transatlantici (sempre con navi di questo tipo, cioè di legno e a ruote, che conservavano l'alberatura per adoperare le vele in soccorso del vapore) con i famosi primati del « Savannah » di 350 tonnellate e del « Sirius » di 700 tonnellate. Nel 1838 il « Great Western » di 2300 tonnellate compì la traversata da Bristol a New York in 14 giorni.

Ma per essere pienamente sfruttato in tutte le sue possibilità, il vapore sulle navi aveva bisogno di due complementi: lo scafo in ferro e l'elica al posto delle ruote.



STORIA DELLA NAVE

Le navi a vapore

Ciò perchè lo scafo di legno non poteva sopportare le sollecitazioni delle sempre più potenti motrici a vapore, e in più non poteva subire quell'assottigliamento delle forme necessario per sfruttare meglio le prestazioni della macchina; le ruote laterali, inoltre, non facevano presa in caso di mare molto grosso, ed erano vulnerabilissime e quindi inadatte alle navi da guerra.

Ma anche il ferro ebbe i suoi nemici: si gridava che lo scafo in ferro non avrebbe resistito agli sbalottamenti del mare, che gli alberi in ferro non avevano l'elasticità di quelli di legno, che l'azione corrosiva dell'acqua salata avrebbe distrutto la carena, che il grano nelle stive di ferro marciva, e così via.

I primi tentativi furono inglesi, con le navi « Trial » e « Aaron Monby », tutte in ferro con ruote a pale.

Frattanto fu inventata l'elica posteriore, contemporaneamente dall'inglese Thomas Pettit Smith e dallo svedese John

Ericson nel 1836, sulla base degli studi precedenti di Lytleton, di Russel e di Sauvage.

La prima nave completamente in ferro e con elica fu il « Great Britain » di 3.380 tonnellate, progettato dal celebre ingegnere navale I. K. Brunel. Varato nel 1843, era lungo 98 metri e poteva portare 260 passeggeri alla velocità media di 9 nodi.

Fu lo stesso ing. Brunel a scrivere dieci anni dopo una pagina eccezionale nella storia della marineria, una pagina dove la realtà si sposa alla fantascienza, dove la realizzazione tecnica anticipa i tempi di almeno cinquant'anni, e per questo l'esperimento commerciale fu disastroso.

Brunel costruì una nave gigantesca, un transatlantico di 27.000 tonnellate (!) capace di portare 5.000 passeggeri, lungo 210 metri, con dieci caldaie a vapore che azionavano tre macchine motrici: una per l'elica che superava i 7 metri di diametro e due per le ruote laterali, perchè la nave aveva

sia l'elica che le ruote. La velocità superava i 14 nodi. La nave si chiamava « Great Eastern » e fu varata nel 1854: dopo un viaggio su di essa Giulio Verne scrisse la sua « Città galleggiante ».

Ma le correnti di passeggeri tra le due sponde dell'Atlantico non erano allora tali da rendere remunerativo un tale colosso: dopo averci rimesso per tre anni la Società lo adibì a nave posa-cavi e poi ancora a nave-fiera, finchè lo vendette come ferro vecchio.

La marina da guerra, questa volta, restò molto indietro nell'adozione del vapore. Le cause furono molteplici: per prima il fatto che in principio le applicazioni del vapore erano legate alle ruote laterali, troppo facilmente vulnerabili, e poi il tradizionalismo degli stati maggiori. Si disse anche che gli ufficiali di bordo erano contrari al vapore perchè avrebbe macchiato le loro belle divise bianche. Fatto è che alla guerra di Crimea (1854-55) le flotte alleate erano compo-

ste prevalentemente di navi in legno, che subirono gravi danni dal tiro delle batterie costiere russe. La miglior prova fu fornita appunto da « monitori » francesi corazzati.

Anche a Lissa, nel disgraziato scontro del 1866, le navi erano prevalentemente in legno (anche se alcune delle nostre avevano protezione di ferro) e quello, possiamo dire, fu l'ultimo scontro di tipo « antico », nel senso che la battaglia fu quasi decisa all'abbordaggio, e con lo speronamento.

Del resto, già nella guerra di secessione americana si ebbero le celebri gesta dei monitori corazzati « Merrimac » e « Monitor ».

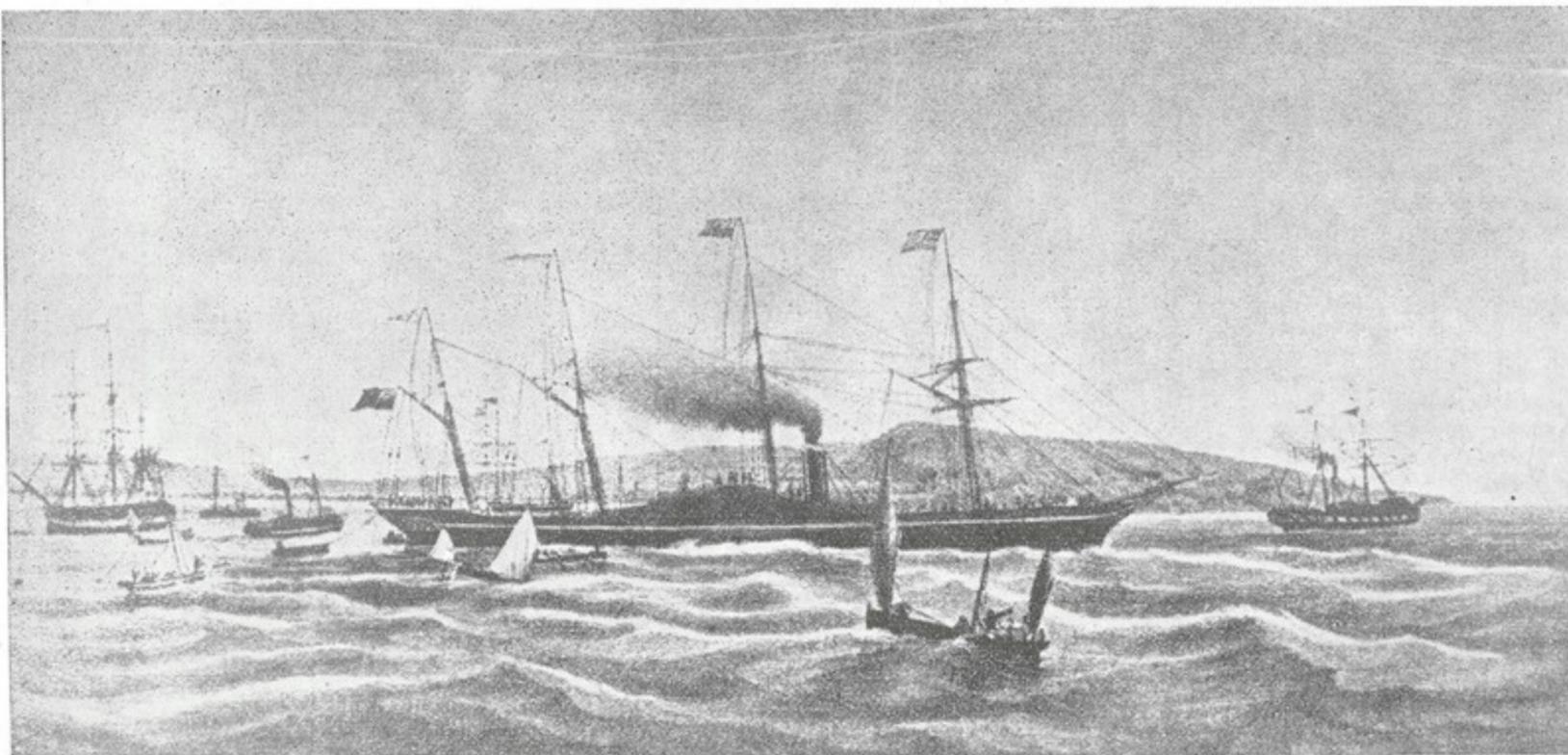
Le prime navi da guerra a vapore si ebbero dunque con l'affermazione dell'elica, e furono in un primo tempo caratterizzate dagli alti fumaioli e dalle grandi alberature, perchè si mantenne la vela e si riguardò il vapore come ausiliario: è l'epoca delle nostre famose « pirocorvette », « pirofregate » e dei « pirovascelli ».

Ma con l'invenzione dei proiettili esplosivi divenne indispensabile non solo lo scafo in ferro, ma anche la corazzatura, fu necessaria una notevole velocità, e nacquero le moderne flotte da guerra.

Le prime navi da guerra corazzate furono la francese « Gloire » del 1859 e l'inglese « Warrior » del 1860. Nel 1863 fu varato il « Minotaur » completamente corazzato. Da allora la lotta tra corazza e cannone non ebbe più sosta. Dapprima i cannoni erano piazzati lungo le fiancate e spuntavano dai « sabordi », come nelle navi a vela, poi furono sistemati in torrette girevoli, come nel « Monarch » e nel « Royal Sovereign ». La prima nave da guerra senza il residuo delle alberature veliche fu la « Devastation » varata nel 1871.

Nel 1876 gli italiani costruirono una nave di grande valore, che restò un vero prototipo: la « Duilio », progettata da Benedetto Brin. Fu la nave più potente del tempo, con il

Sopra il titolo: primi tentativi (battello di Fulton, 1807 - modello). - Sotto: primi transatlantici («Great Western», 1838)



massimo potere offensivo e difensivo, la più alta velocità, la maggiore manovrabilità. Aveva i fianchi corazzati, e corazzato pesantemente il ridotto centrale, coi cannoni, e diviso in due compartimenti. La « Duilio » era lunga m. 103,50 e larga 19,70, dislocava 10.400 tonnellate, l'apparato motore aveva una potenza di 7.700 Cv. che le imprimeva una velocità di 15 nodi. Aveva quattro cannoni da 450 mm. (massimo calibro dell'epoca) sistemati in due torrette binate.

Sulla scia della « Duilio » continuano i progressi della marina da guerra, e dopo le preziose esperienze della guerra russo-giapponese (con le vicende di Tsushima e Port Arthur) si arriva nel 1906 alla « Dreadnought » inglese, realizzata sui piani dell'ingegnere italiano Vittorio Cuniberti, con 10 pezzi da 305 in cinque torri binate.

La prima guerra mondiale, a parte le lunghe estenuanti veglie sul mare e le cento imprese eroiche, segnò due grandi novità nel campo della strategia navale: il sommergibile e l'aereo.

Il 22 settembre 1914 l'« U 9 » tedesco, di 493 tonnellate e con 28 uomini a bordo, affondò in pochi minuti tre incrociatori corazzati inglesi per complessive 36.000 tonnellate. Nel 1917, del resto, i tedeschi affondarono, coi soli sommergibili, 5.783.621 tonnellate di naviglio.

Anche l'aviazione andò affermandosi, sia pure con quei biplani che oggi appaiono preistorici (ma non appare già preistorica una « fortezza volante » di fronte agli aviogetti e ai missili?), tanto è vero che nel 1921, durante una prova, bombe aeree da mille chili affondarono la nave da guerra tedesca « Ostfriesland » (preda bellica) che nella battaglia dello Jutland aveva incassato come niente 18 colpi da 305.

Così apparve nelle flotte un nuovo tipo di nave, la « portaerei » che ebbe nella seconda guerra mondiale la parte del leone, specie nel Pacifico: nella « Battaglia dei coralli » le flotte americana e giapponese si combatterono senza sparare un colpo di cannone, ma con aerei partiti dalle portaerei.

Qui abbiamo tracciato volutamente un quadro rapido e necessariamente confuso, perché gli sviluppi furono rapidi e si intersecarono fra le due guerre, ma soprattutto perché siamo arrivati ad una cronaca che abbiamo già tracciato su questo giornale, parlando della storia dell'Ansaldo.

Infatti la nostra azienda ha detto sempre la sua parola negli sviluppi della marineria di questi ultimi cinquant'anni: abbiamo costruito i primi incrociatori corazzati tipo « Garibaldi », abbiamo costruito la corazzata « Giulio Cesare », i caccia della prima guerra mondiale, i MAS di Rizzo, i famosi aerei « Ansaldo SVA », gli idroplani, i primi sommergibili (primo sommergibile italiano il « Foca » dell'ingegner Laurenti costruito al Muggiano) e quindi le due più grandi corazzate del secondo conflitto: « Italia » e « Impero ».

Rimandiamo dunque, per questa parte, alla storia dell'Ansaldo pubblicata a punta due anni fa, e aggiungiamo soltanto che le due novità del secondo conflitto mondiale per quel che riguarda la strategia navale, sono state costi-

tuite dall'introduzione del « radar » e dall'uso sempre crescente dell'elicottero. Le grandi novità del futuro, capaci di rivoluzionare l'intera strategia, (Dio voglia che non se ne debba mai fare uso!) sarebbero il missile e l'energia termonucleare.

Riprendiamo ora, per terminare con una nota più pacifica, la storia della marina mercantile, che abbiamo lasciato col « Great Eastern » e coi sogni di Giulio Verne.

Il progresso nella seconda metà dell'800 fu notevolissimo, e ci portò dalle prime navi fumose (dove ai ricchi saloni « liberty » della prima classe facevano riscontro le stive degli emigranti ammassati in condizioni di igiene e di sicurezza addirittura precarie) fino ai transatlantici colossali con condizioni di viaggio più umane e, per la prima classe, confortevoli e lussuose.

Il progresso delle macchine segnò, grosso modo, le seguenti tappe: dapprima le macchine « compound » (e quasi sempre una sola elica), quindi le macchine a triplice espansione e poi la turbina seguita, dieci anni dopo, dal motore « Diesel ». Si passò così dai 12 nodi di velocità del 1850 ai 14 della fine del secolo e ai 21 del primo decennio del '900. La prima nave a turbina fu l'inglese « Turbinia » del 1894; la prima motonave l'inglese « Selandia » del 1912. I nomi dei transatlantici più famosi sono poi quelli che si trovano nel libro d'oro del « Nastro azzurro ». Citeremo solo i maggiori, per il periodo in questione: fino al 1897 il primato fu inglese, saltuariamente disturbato da qualche nave americana. Sono gli anni del « Baltic », del « Britannia », del « City of Berlin ». Poi arrivano i tedeschi, coi famosi « Kaiser Wilhelm II », « Kaiser Wilhelm der Grosse » e infine il « Deutschland », 25.000 tonnellate, che raggiunge i 23 nodi e mezzo. Il « Deutschland » fu una delle prime navi a due eliche.

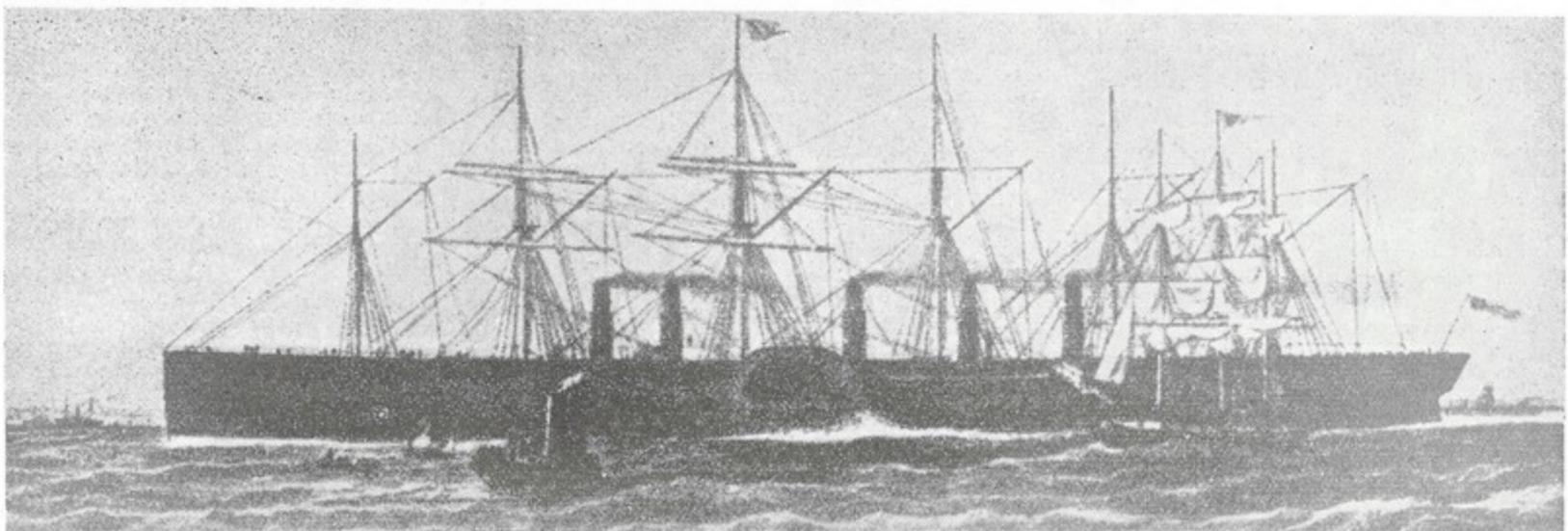
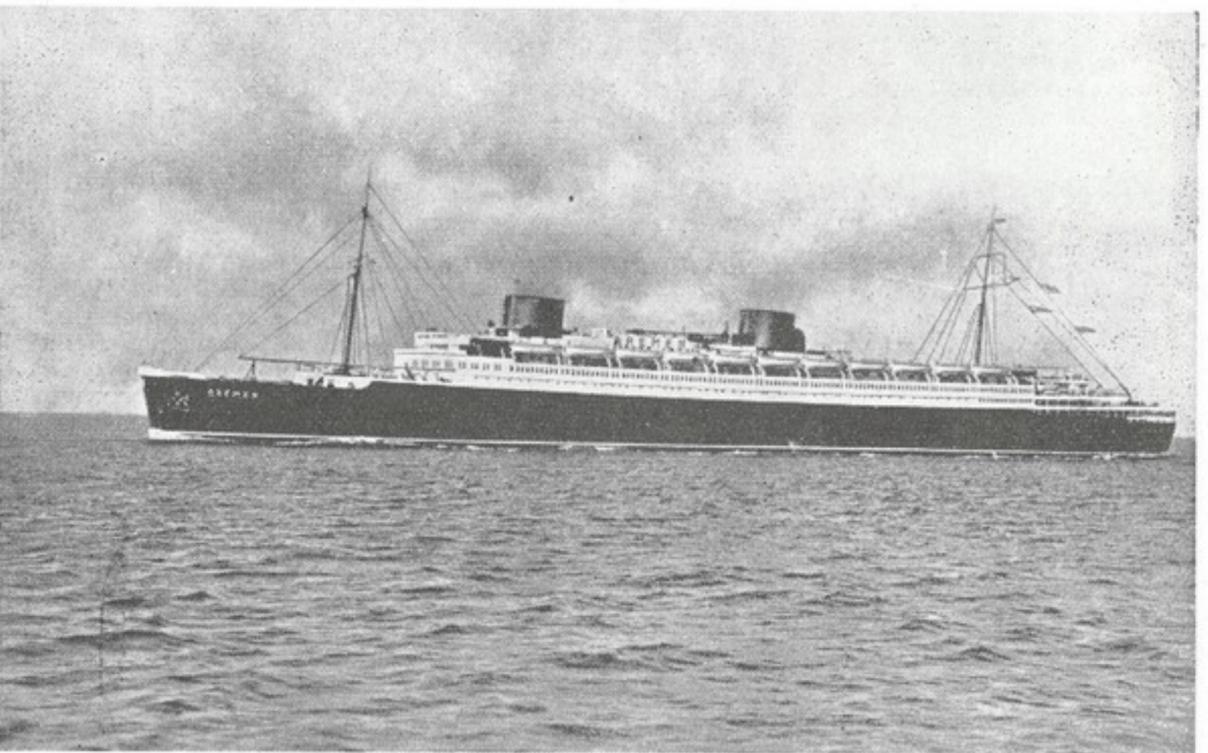
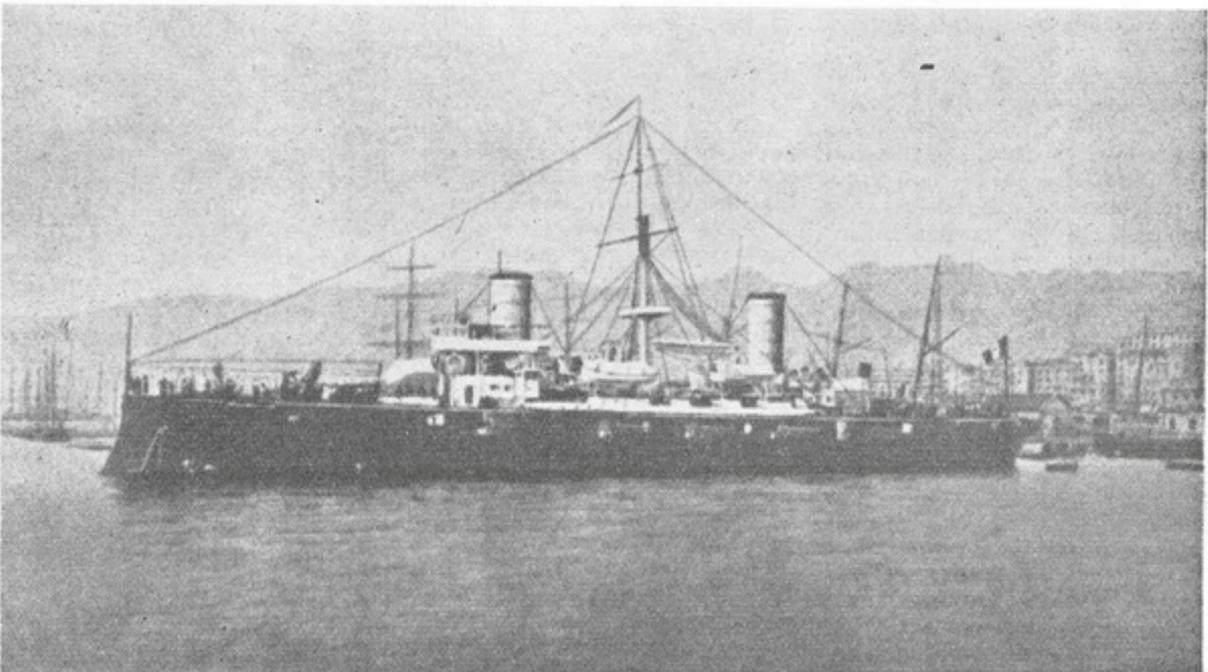
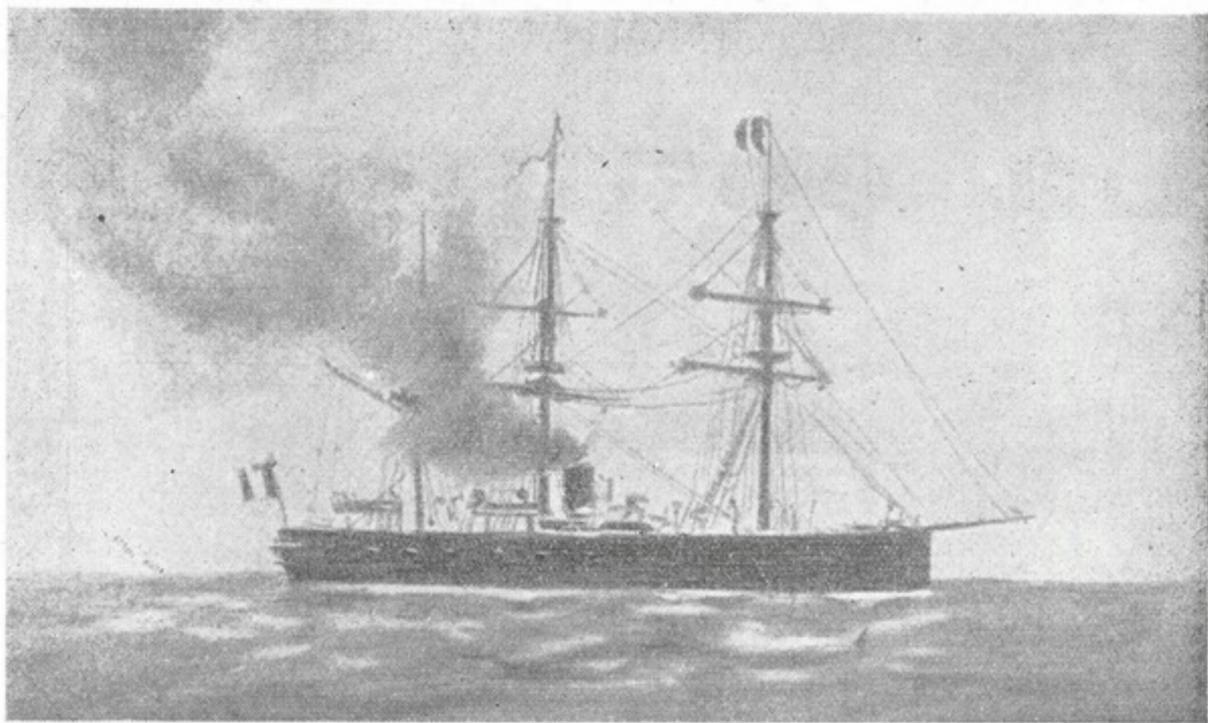
Poi si ebbe, sempre prima della guerra del '14, il ritorno degli inglesi della « Cunard Line » col famoso « Mauretania » e poi il gemello « Lusitania », proprio quello affondato da un « U-Boot » tedesco nel 1917.

Il dopoguerra vide, come noto, una sempre crescente

(continua a pag. 16)

Lucio Bozzano

Dall'alto: corazzata francese « La Gloire », 1859; incrociatore corazzato italiano « Garibaldi », 1899; transatlantico tedesco « Bremen », 1932; transatlantico « Great Eastern », 1854.



La conquista del Polo

Nell'epoca delle grandi avventure spaziali, che sono state brevemente illustrate anche sul nostro giornale, non crediamo possa sembrare fuori luogo il richiamare alla mente dei lettori un avvenimento così «terrestre» quale fu cinquant'anni fa, il 6 aprile 1909, la conquista del Polo Nord da parte dell'esploratore americano Robert Edwin Peary. Non crediamo che sia fuori luogo perché le conquiste umane sono, più o meno apparentemente, legate le une alle altre ed hanno quasi sempre un denominatore comune: l'ardimento unito alla tenacia e alla fede nella vittoria. E d'altra parte le memorabili imprese dei sommergibili atomici «Nautilus» e «Skate» che recentemente hanno sottopassato la calotta polare artica, non sarebbero state possibili se decine di uomini senza paura non avessero strappato ad uno per uno i segreti a quell'immenso deserto ghiacciato, pagando a volte con la vita il loro coraggio.

La conoscenza delle terre e dei mari artici ha richiesto secoli di tentativi e di esplorazioni. La prima notizia di una navigazione di scoperta risale al IV secolo a. C., quando il greco Pitea da Massalia (oggi Marsiglia) si avventurò oltre il Mare del Nord; ma egli pervenne, tutt'al più, alla sporgenza occidentale della costa norvegese.

Bisogna venire parecchie centinaia di anni più innanzi per vedere raggiunte, col graduale espandersi degli Europei verso le estreme contrade boreali del continente, le inospitali terre situate oltre il circolo polare. Il primo navigatore che raggiunse il Capo Nord fu il norvegese Othere nell'870, e intorno alla stessa epoca cominciano a diffondersi gli Scandinavi, in ardate navigazioni, tra le acque oc-

le estreme terre settentrionali per giungere ai ricchi paesi orientali, che evidentemente erano situati più in là.

Nei primi anni del '500, pertanto, qualche scopritore, per sorpassare l'ostacolo, tenta di raggiungere più elevate latitudini. Ricordiamo il portoghese Gaspare Cortereal, che durante una navigazione tra i ghiacci avvista una «punta de Asia» che è probabilmente l'estremità della Groenlandia, e il veneziano Sebastiano Caboto, al servizio del re d'Inghilterra, che risale a nord delle terre scoperte finché è fermato anch'egli dai ghiacci galleggianti.

Intanto, col proseguire delle scoperte lungo tutta la sponda americana dell'Atlantico, le nuove terre si rivelano ogni giorno di più un immenso mondo nuovo, posto fra l'Europa e l'Asia, a girare il quale non si trova aperto altro cammino che quello scoperto da Magellano nell'estremo sud, troppo lontano da tutte le terre europee.

Di fronte a un tale stato di cose acquista ogni giorno maggior valore l'ipotesi di una via di mare che girando l'America a nord, possa permettere ai paesi settentrionali d'Europa una navigazione non eccessivamente lunga alle terre dell'Estremo Oriente (passaggio di nord-ovest), mentre dalla parte dell'Europa appare possibile tentare una via, forse anch'essa non troppo lunga, che, girando di là dalla Scandinavia e dal Mar Bianco, raggiunga le stesse terre orientali (passaggio di nord-est).

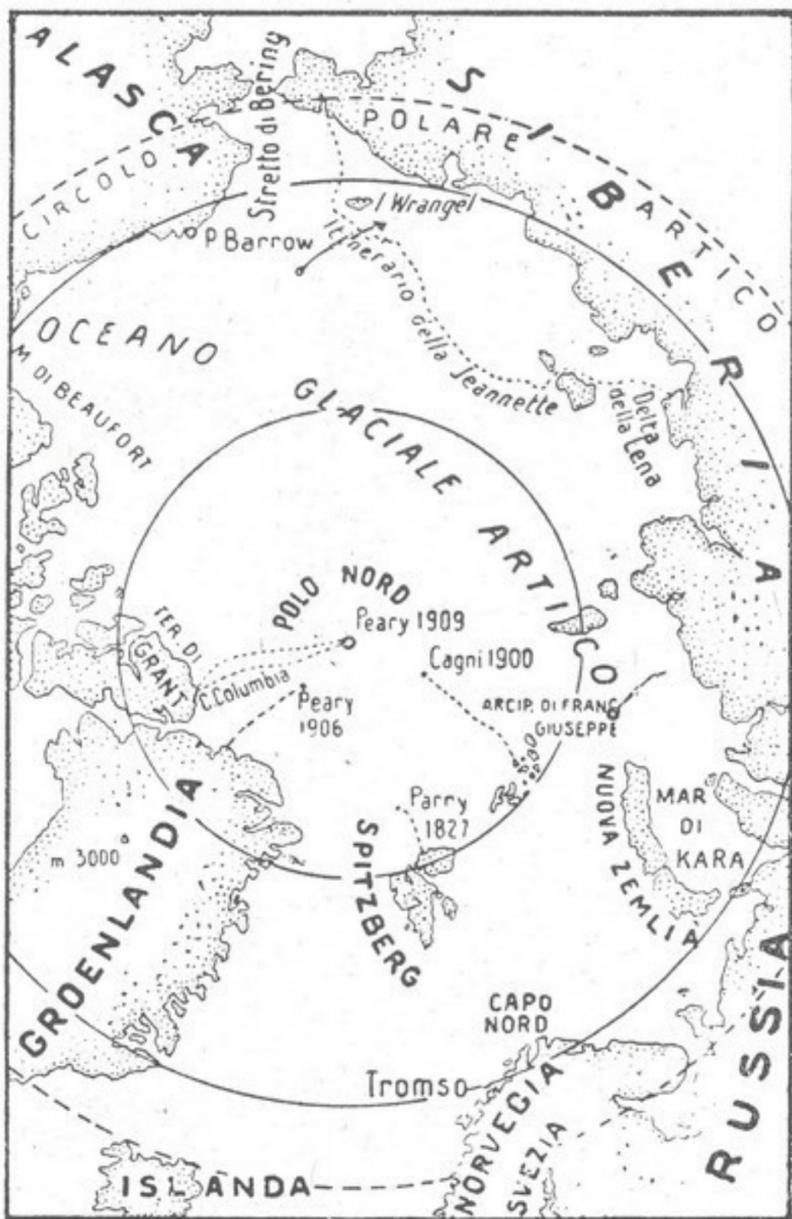
Alla speranza di attuare uno di questi due passaggi, o entrambi, si devono quasi tutti i viaggi di scoperta nella calotta artica dal XVI al XVIII secolo. Solo col XIX e col principio del XX secolo, esaurita la ricerca dei due passaggi, la estenuante battaglia per svelare il segreto polare continua per il vantaggio esclusivo della scienza.

Il passaggio di nord-est

A cominciare dalla metà del XVI secolo gli Inglesi, ritenendo il passaggio di nord-est una via che potesse assicurare loro qualche vantaggio nei grandi traffici asiatici fino allora sfruttati da altri, tentano la penetrazione del mare artico per arrivare in Russia e dalla Russia in Asia.

La Compagnia dei mercanti di Londra, detta poi comunemente Compagnia di Moscovia, dietro suggerimento di Sebastiano Caboto manda nel 1553 una prima spedizione al comando di sir Hugh Willoughby, cui si deve la conoscenza della Nuova Zemlja (già nota probabilmente a navigatori russi) e il raggiungimento del Mar Bianco. Tre anni dopo Stefano Burrough, al servizio della stessa Compagnia, scopre l'ingresso meridionale del Mar di Kara, ma non riesce a proseguire, e così pure un'altra spedizione del 1580 fallisce il tentativo di spingersi oltre.

Gli Inglesi, sfiduciati, abbandonano momentaneamente l'impresa, che viene assunta decisamente dagli Olandesi, che già dal 1565 avevano effettuato qualche tentativo. Nel 1594 gli Olandesi allestiscono una spedizione di tre navi, di cui una, al comando di Willem Barrents, risale tutta la costa occidentale della Nuova Zemlja; nel 1596 lo stesso Barrents scopre l'Isola degli Orsi e la maggiore delle Svalbard, riprende l'esplorazione



della Nuova Zemlja finché i ghiacci lo fermano e, costretto a svernare in un clima crudele, non resiste ai disagi e soccombe.

Scoraggiati a loro volta, gli Olandesi si ritirano e tornano gli Inglesi. Nel 1607 Henry Hudson decide di attraversare direttamente la calotta artica verso l'Asia, ma non riesce a proseguire oltre l'81° parallelo. L'anno dopo ritenta il passaggio verso la Nuova Zemlja, ma anche qui è arrestato dai ghiacci.

Dopo di ciò la navigazione nelle acque artiche si limita alla zona marginale, attrattavi dai frutti copiosissimi della caccia e della pesca. A qualcuna delle navi baleniere inglesi e olandesi il caso riserva l'onore di nuove scoperte, ma di questo periodo le uniche spedizioni degne di rilievo furono una del 1671 per lo studio delle Svalbard e un'altra del 1676, al comando di John Wood, che dimostrò ancora una volta l'enorme difficoltà di tentare un passaggio verso l'Asia.

Le Isole Svalbard furono visitate ancora scientificamente, tra il 1857 e il 1872, da cinque spedizioni svedesi, all'ultima delle quali partecipò il tenente Eugenio Parent della Marina Italiana. Seguono altre spedizioni, di cui la più notevole è quella del 1873 dei due ufficiali austriaci Giulio Payer e Carlo Weyprecht, che scopre la Terra di Francesco Giuseppe e arriva in slitta a 82°5' di latitudine nord.

Il 4 luglio 1878 salpa da Göteborg la spedizione svedese che, al comando di A. E. Nordenskiöld doveva conquistare la palma della contrastata vittoria. Con la nave «Vega», sulla quale era

imbarcato pure il capitano Giacomo Bove della Marina Italiana, Nordenskiöld costeggia la Siberia settentrionale (le cui coste nel frattempo erano state studiate e disegnate dai Russi) fino a 200 km. dallo stretto di Bering, dove sverna. Il 20 luglio 1879, felice e commosso, sbocca nel Pacifico. Il passaggio di nord-est è compiuto.

Il passaggio di nord-ovest

Nel 1576 Martin Frobisher effettua un primo tentativo, scopre il tratto di mare a occidente dell'Groenlandia e la prima nuova terra artica americana, oggi Terra di Baffin. Nel 1585 John Davis arriva anch'egli alla Terra di Baffin; compie poi un'altra spedizione, ma i risultati non vanno oltre quelli già acquisiti. Nel 1587 terzo viaggio di Davis, che scopre l'ingresso dello stretto che oggi prende il nome da Hudson.

Henry Hudson, inglese, dopo aver tentato il passaggio di nord-est due volte, nel 1609 tenta anche il passaggio di nord-ovest. Attraverso lo stretto da lui nominato, piega a sud, ma è costretto a fermarsi nell'insaccatura della Baia di James, dove lo coglie l'inverno e dove la ciurma, ribellatasi, lo uccide. Le scoperte di Hudson vengono poi perfezionate tra il 1612 e il 1631 da altri navigatori. Resta famoso, del 1616, il viaggio di Bylot e Baffin, che raggiungono l'ingresso del canale di Smith (78° latitudine nord) e gli ingressi dei canali di Jones e di Lancaster.

Ma le difficoltà enormi e i rischi sono tali che per alcuni anni, come già per il passaggio di nord-est, non si parla più di nuove

esplorazioni. Soltanto nel XVIII secolo la Compagnia della Baia di Hudson, fondata nel 1670 per il commercio delle pellicce e la ricerca del passaggio di nord-ovest, ricomincia i tentativi.

Il primo a ritentare la prova per incarico della Compagnia James Knight, la cui spedizione ha un esito tragico: tutti i suoi componenti periscono miseramente fra i ghiacci. Un'altra spedizione, nel 1737, non avanza di un passo oltre i limiti già raggiunti. Nel 1741 l'Ammiraglio inglese scende in lizza con due navi al comando di Cristoforo Middleton, che esplora tutta la costa nord occidentale della Baia di Hudson senza trovare il sospirato passaggio. A risultati non diversi pervengono nel 1746 William Moore e Francis Smith, che però scoprono il Chesterfield Inlet sfuggito ai navigatori precedenti.

Si hanno poi due famosi viaggi per via di terra: quello nel 1770-1771 di Samuel Hearne, che scopre la foce del fiume Coppermine nel mar glaciale, e nel 1789 l'altro di Alessandro Mackenzie, che segue il corso e scopre la foce, anche essa nel mar glaciale, del grande fiume che da lui prende il nome.

Nel 1778 Giacomo Cook, con una navigazione memorabile, segue la costa americana del Pacifico fino allo stretto di Bering e riconosce a nord dello stretto un largo tratto del mare artico: con ciò egli dimostra che le terre americane si spingono molto a nord, e che il passaggio di nord-ovest doveva essere oltre quel limite.

Per la seconda volta l'ostinazione degli uomini subisce una scossa di fronte alle barriere della natura e quindi, tramontato ogni scopo utilitario, le pericolose vie dell'Artico americano vengono abbandonate fino al giorno in cui sono spinti a ricercarle gli scienziati. Unico precursore nel XVIII secolo è il capitano Costantino Phipps che per primo tenta nel 1773, per puro amore di scienza, un'esplorazione diretta al Polo arrivando a nord delle Svalbard fino a 80°48' di latitudine.

Nel XIX secolo le spedizioni scientifiche si susseguono a ritmo serrato. Nel 1818 John Ross penetra nel mare di Baffin e nel Lancaster Sound con poco successo. L'anno dopo il suo luogotenente Edoardo Parry scopre e segue per più di 200 km. lo stretto del Principe Reggente e in seguito perviene al lago Melville Sound e non si ferma che sulla costa meridionale dell'Isola Melville dove sverna; poi avvista la Terra di Banks e ritorna. Il passaggio di nord-ovest è percorso per quasi due terzi.

Nel 1821 seconda spedizione Parry per cercare una via meno settentrionale. Il tenace navigatore fa un altro viaggio nel 1824-25 senza altri risultati e un quarto viaggio nel 1827, con tutt'altra meta: il Polo Nord per la via delle Svalbard. Parry avanza imperterrito fra gli icebergs, fino a 82°45' di latitudine, ma qui è costretto a tornare indietro perché la barriera di ghiaccio gli viene incontro con una forte deriva. Il limite da lui raggiunto rimane insuperato fino al 1876.

Tra il 1821 e il 1826 il governo britannico fa studiare sistematicamente la costa settentrionale americana e dei preziosi dati raccolti fa tesoro John Ross, che nel 1829 ritenta la via del nord-ovest ma è bloccato per tre inverni con-



L'esploratore americano Robert E. Peary, il conquistatore del Polo Nord geografico

cidentalmente dell'oceano: di qui la scoperta dell'Islanda nell'867 e della Groenlandia, forse nel 925.

Questo primo espandersi degli europei verso il settentrione non oltrepassa però ancora, tranne che nell'estremo nord continentale, il circolo polare. Soltanto la grande espansione marinara seguita alla scoperta dell'America spinge i navigatori verso gli estremi mari boreali e comincia quindi il glorioso periodo delle esplorazioni artiche, perché il fatto, rapidamente accertato, che le terre scoperte da Cristoforo Colombo, da Giovanni Caboto e da altri al di là dell'Atlantico non erano le sperate terre asiatiche del Catai, incita gli scopritori a cercare di sorpassare



L'aspetto della banchisa polare artica

scutivi nel canale del Principe Reggente; di qui però riesce a esplorare con le slitte tutta la Boothia Felix e a determinare la posizione del polo magnetico boreale; in ultimo scopre l'isola del Re Guglielmo.

Il segreto del passaggio di nord-ovest sta per essere svelato dalla ferrea volontà di altri prodi esploratori. Dopo un viaggio di Giorgio Back nel 1834, P. Dease e Thomas Simpson nel 1838-39 arrivano anch'essi all'isola del Re Guglielmo, però da ovest, sicché ne risulta riconosciuta tutta la costa continentale dallo stretto di Bering fino ai tortuosi passaggi che immettono nella Baia di Hudson. Bastava ora che una nave riuscisse a congiungere la via già seguita dal Parry con questa lunga via d'acqua, perchè il laborioso passaggio di nord-ovest fosse compiuto.

Dopo la tragica spedizione di John Franklin del 1845, in cui tutti scomparvero dopo tre svernati, l'ammiraglio britannico invia tra il 1848 e il 1851 alcune navi per ricercarne i resti e nello stesso periodo incarica Robert Mac Clure di tentare l'intero passaggio. Mac Clure, pur rimanendo bloccato dai ghiacci nello stretto fra la Terra di Banks e la Terra del Principe Alberto, prosegue in slitta e il 26 ottobre 1850 giunge allo sbocco settentrionale dello stretto di Melville Sound, là dove era giunto trent'anni prima il Parry: così si congiungevano insieme gli itinerari provenienti dalle due opposte parti e il passaggio di nord-ovest era virtualmente compiuto, anche se non percorso per intero da una stessa nave.

Questa impresa riuscì invece al grande esploratore norvegese Roald Amundsen, che nel 1903-1906, deciso a precisare la posizione del polo magnetico boreale dopo l'ormai vecchia determinazione di J.

Ross, non solo raggiungeva dall'Europa la meta prefissata nell'isola del Re Guglielmo, già tomba della spedizione Franklin, ma di qui proseguiva verso occidente e riusciva a raggiungere lo stretto di Bering con la piccola nave *Gjøa* dopo tre inverni passati fra i ghiacci.

Da Nansen a Peary

Dopo i ripetuti, estenuanti tentativi per trovare i passaggi di nord-est e di nord-ovest le spedizioni verso le regioni artiche si susseguono a ritmo più frequente. Non è qui possibile rifare la storia di questi viaggi, anche perchè il nostro scopo è quello di tracciare il lungo cammino che ha portato l'uomo alla conquista del Polo solo nelle sue linee più importanti e spettacolari. Accenneremo solo brevemente ad alcune fra le più notevoli esplorazioni condotte per approfondire l'ancora scarsa conoscenza delle regioni boreali e per tentare una via per il Polo.

Nel 1893 il naturalista norvegese Fridtjof Nansen, convinto da precedenti osservazioni della esistenza di una grande corrente attraverso il bacino polare, che dall'alto mare siberiano di nord-est avrebbe dovuto fluire verso il tratto di mare posto fra la Groenlandia e le Svalbard, salpa il 20 giugno da Cristiania (oggi Oslo) con la *Fram*, si fa imprigionare dai ghiacci a ponente delle isole della Nuova Siberia e dopo trentacinque mesi si ritrova a nord delle Svalbard, avendo raggiunto con la nave durante la deriva, la latitudine di $85^{\circ}57'$ e, in slitta, $86^{\circ}14'$ (circa 400 km. dal Polo).

Nel 1899 si ha la prima spedizione polare italiana al comando del Duca degli Abruzzi che con la *Stella Polare* perviene all'Isola del Principe Rodolfo: di qui il capitano Umberto Cagni riuscì a giungere in slitta fino a $86^{\circ}33'$ superando di 35 km. l'avanzata del Nansen.

Dal 1898 al 1901 Otto Sverdrup, con la nave *Fram*, che egli aveva già guidato nella spedizione Nansen, attraverso lo stretto di Jones si spinge fino alla terra di Ellesmere e di qui, continuando le escursioni in slitta anche durante l'inverno, scopre una tale serie di terre da doverlo considerare uno dei massimi rilevatori del mondo artico.

Ed eccoci all'anno 1909, che doveva riservare all'americano Peary la conquista del Polo. Robert Edwin Peary era nato a Cresson (Pennsylvania) il 6 maggio 1856. Nel 1881 era stato assunto come

ingegnere nella Marina degli Stati Uniti ed era stato dapprima addetto al rilevamento del costruendo canale di Nicaragua. Nel 1886 aveva compiuto un'escursione in Groenlandia, dove dalla baia di Disco si era spinto all'interno per 160 km. Nel 1891, forte di questa prima esperienza artica, aveva ottenuto dalla Accademia delle Scienze di Filadelfia l'incarico di condurre una spedizione all'estremo nord della Groenlandia. Benchè ferito gravemente a una gamba, sbarca sulla sponda dello stretto di Smith e raggiunge in slitta gli 82° di latitudine; il 4 luglio scopre la Baia dell'Indipendenza. Due anni dopo ritorna con un'altra spedizione ma con scarso esito. Ritenta nel 1894 e nell'aprile 1895 raggiunge di nuovo la Baia dell'Indipendenza. Sempre attirato dalla Groenlandia vi compie altri viaggi con buoni risultati scientifici.

Intanto è maturato in lui il proposito di raggiungere ad ogni costo il Polo Nord. La meta lo affascina come un miraggio. Negli anni tra il 1898 e il 1902 studia profondamente il piano organizzativo e un primo tentativo lo porta a nord del Capo Sheridan fino a $84^{\circ}17'$. Stremato dalle fatiche desiste e ritenta nel 1905 ma invano. Prova ancora nel 1906 e

raggiunge gli $87^{\circ}6'$, superando la latitudine toccata da Cagni nel 1900.

Nel 1908, dal Capo Columbia della Terra di Grant, si butta temerariamente allo sbaraglio tra ghiacci asperissimi. Il 6 aprile 1909, con un servo negro, quattro esquimesi e quaranta cani, Peary raggiunge in slitta il Polo Nord. Lacerato e sfinito, piangendo di gioia egli pianta sulla banchisa la bandiera stellata degli Stati Uniti di America, coronando con la sua fulgida vittoria gli sforzi d'una intera età.

Tornato in patria ebbe grandi onori e fu insignito del grado di ammiraglio. Morì a Washington il 20 febbraio 1920.

Il polo magnetico antartico

La determinazione del Polo magnetico antartico è avvenuta nello stesso anno della conquista del Polo Nord geografico: il 1909.

Nel rievocare questa importante conquista scientifica di cinquanta anni fa, tralasciamo deliberatamente di parlare delle esplorazioni che l'hanno preceduta, perchè il discorso ci porterebbe più lontano di quanto ci è possibile. Ci limitiamo pertanto a tratteggiare la figura e l'attività dell'esploratore cui va il merito di averne precisato, per primo, la posizione: Shackleton.

Sir Ernest Shackleton nacque a Kilkee (Irlanda) il 15 febbraio 1874. Quand'era ancora un ragazzo lasciò la casa paterna e si arruolò in una Compagnia di navigazione mercantile. Dopo alcuni anni di vita vagabonda nel 1901 prese parte alla prima spedizione del capitano Scott come terzo luogotenente, raggiungendo con questi, nel suo primo tentativo verso il Polo Sud, la latitudine di $82^{\circ}17'$.

Tornato lo Scott in Europa nel 1904, Shackleton studia il progetto di una spedizione propria e nel luglio 1907 parte da Londra con la nave *Nimrod* da lui equipaggiata con sedici marinai e una scelta schiera di scienziati. Raggiunto il Capo Evans dell'Isola Ross e posto il quartiere di sverno poco lontano dal punto dove

aveva svernato lo Scott, riesce a compiere nel marzo del 1908 la ascensione del Vulcano Erebus (m. 4073), poi si avvia in slitta verso sud e il 9 gennaio 1909 raggiunge la latitudine di $88^{\circ}23'$, a soli 170 km. dal Polo australe.

Quasi contemporaneamente uno dei suoi compagni di viaggio, il dott. David, da lui incaricato, conduceva a meta felice dal Capo Evans una spedizione in slitta al Polo magnetico, precisato in latitudine $72^{\circ}25'$ sud, longitudine 154° est. Tutto il corpo di spedizione, tornato col *Nimrod* nel marzo 1909 alla Nuova Zelanda, poteva vantare il fortunato esito delle esplorazioni, dovuto alla ferma volontà del comandante Shackleton e alla perfetta organizzazione dell'impresa, studiata in ogni particolare.

Lo Shackleton, elevato a grado nobiliare, condusse in seguito altre importanti imprese, contribuendo in grandissima misura alla conoscenza dell'Antartide. Morì prematuramente al ritorno da una spedizione il 5 gennaio 1922.

Dante Jannone

La Terra è fatta a pera

La Terra non è esattamente un ellissoide di rotazione, quasi coincidente con una sfera tranne che per lo schiacciamento polare, ma ha una sia pur lievissima deviazione che la fa raffigurare ad una pera: questa la sensazionale rivelazione che nell'ambito dell'Anno geofisico internazionale lo studio accurato dell'orbita del satellite artificiale americano « Vanguard » ha recato.

Si è visto infatti che il perigeo del « Vanguard » — cioè il punto dell'orbita più vicino alla terra — è più basso nell'emisfero nord e più alto quando capita al di sopra dell'emisfero meridionale. Questo vuol dire semplicemente che le osservazioni del moto del satellite avvengono, nella zona nord, da punti più alti di quelli calcolati, e nella zona sud, da punti più bassi. Più precisamente, si è constatato che il mare nell'interno del circolo polare artico è una quindicina di metri più alto di quanto si supposeva, mentre dalla parte opposta si deve apportare una rettifica contraria.

Se occorre rivedere la concezione di una Terra semplicemente rigonfia all'Equatore, trasformandola in un pianeta a pera, occorre anche trarre le conseguenze di questo fatto, e soprattutto cominciare a immaginare come gli strati interni della crosta terrestre possono sopportare il peso aggiuntivo dato dallo squilibrio di masse: si ha infatti attorno alla calotta nord un edificio di rocce troppo alto e nella zona meridionale un accumulo irregolare di materiali dovuto al rigonfiamento. Tutto ciò non può che gravare sulla sottile crosta terrestre, e sembra impossibile che essa resista a tanto squilibrio di peso. Probabilmente, è stato pensato, la resistenza meccanica aggiuntiva è fornita da strati più interni, i quali sarebbero assai meno fluidi di quanto finora s'immaginava.

Tra i servigi del piccolo « Vanguard » dobbiamo anche annoverare quelli che sta dando per l'orientamento nella navigazione, nel qual campo — data la estrema stabilità della sua orbita — si sta rivelando più preciso delle stelle. Sono queste, come noto, gli abituali punti di riferimento per il navigante del mare e del cielo.



L'irlandese Sir Ernest Shackleton, che determinò la posizione del Polo magnetico antartico

Le navi a vapore

(continuazione da pag. 13)

specializzazione delle navi, coi transatlantici celeri esclusivamente adibiti al trasporto dei passeggeri, navi veloci per le merci deteriorabili, navi speciali come « navi frigorifero », « navi bananiere », « petroliere », ecc.

Ma questa è storia che gli ansaldini conoscono benissimo, perchè si tratta in gran parte di storia nostra. Vorremmo solo accennare ancora, sempre nel campo del « Nastro azzurro », che entrarono in lizza nel '32 i tedeschi col « Bremen », spodestato poi dal nostro « Rex » costruito a Sestri e che fu a sua volta superato dal francese « Normandie », e poi dall'inglese « Queen Mary » di 85.000 tonnellate. Ora il « Nastro azzurro » è agli Stati Uniti, col transatlantico « United States » di 53.000 tonnellate, che ha superato i 35 nodi. Anche il suo dislocamento non straordinario rispetto al « Queen Mary », e anche al « Queen Elizabeth » sta nel fatto che si è impiegato in gran misura l'alluminio e altre leghe leggere. L'« United States » è una nave tutta di metallo, dove in legno vi sono solo i pianoforti e i ceppi del macellaio.

Non vogliamo tralasciare, in questo rapidissimo scorcio dei progressi navali del nostro secolo, un cenno a quella grande conquista che fu la radio, inventata dal nostro Marconi, che stupì il mondo coi servizi resi nell'affondamento del « Republic » e del « Titanic ». (Si sta proiettando in questi giorni il film « Titanic - 41° latitudine nord »: andate a vederlo, è un ottimo film, quasi documentario).

La prossima tappa, per quel che noi possiamo già sapere, sarà quella dei transatlantici atomici. Poi vedremo.

Anche in questi cento anni di progresso della marina mercantile noi abbiamo avuto la nostra parte, a suo tempo citata su queste colonne.

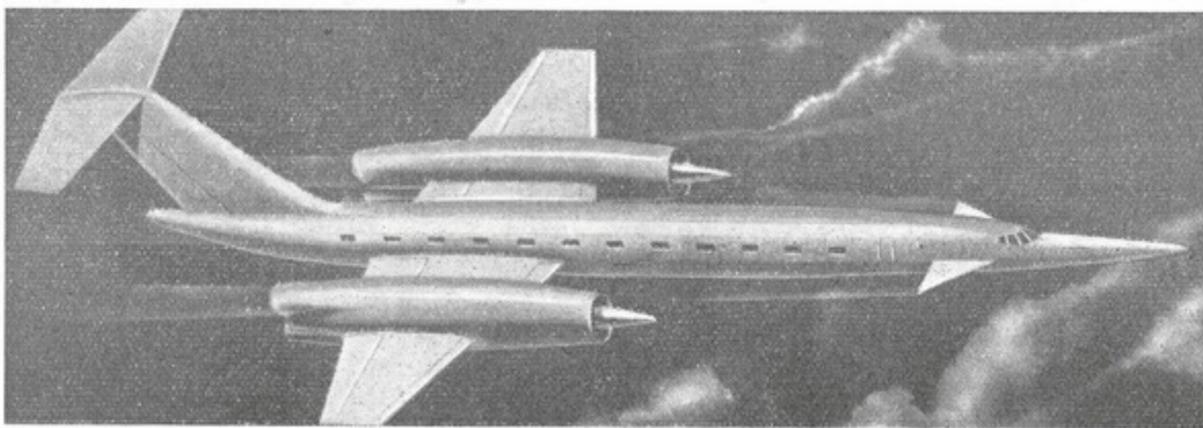
Basterà ricordare che abbiamo costruito i primi « yachts » a vapore per il Duca Melzi d'Eril, e attraverso la prima motonave italiana (l'« Augustus ») siamo arrivati al « Rex », alla « Colombo » ed ora alla « Leonardo da Vinci ».

Abbiamo costruito nel 1888 la prima cisterna (per il trasporto di acqua, naturalmente), la « Sestri », e siamo arrivati alla « Agrigentum ». Abbiamo costruito gli ultimi « clippers » per il trasporto di minerali del Cile, e ora siamo alle grandi navi tipo « Acciaiere ».

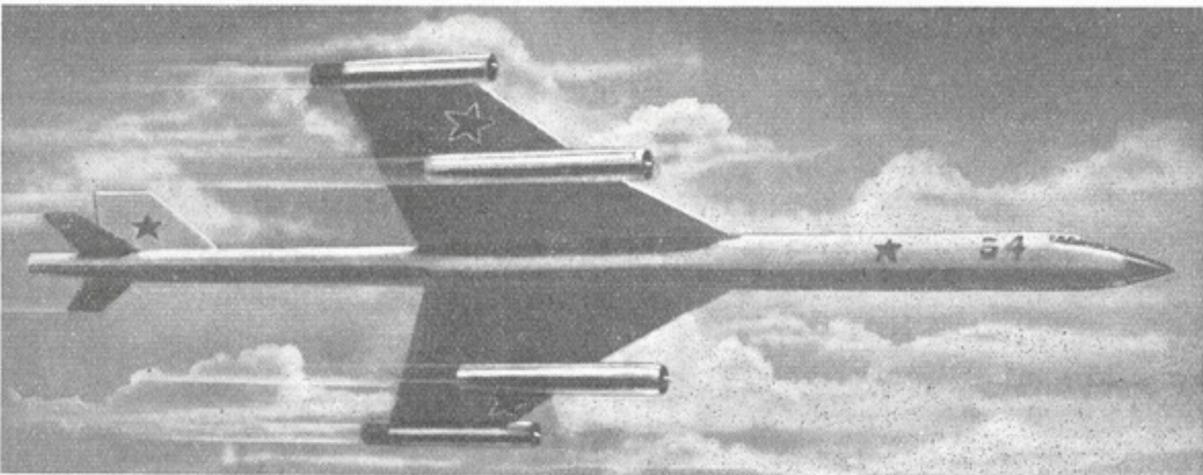
Ma questa è ormai storia dei nostri giorni, è ormai cronaca che « L'ansaldino » riporta e continuerà a riportare di numero in numero.

Qui ha fine la nostra rapida e necessariamente sintetica storia delle navi, con la quale ci proponevamo di fornire ai nostri lettori un esile filo sul quale seguire (meglio se ad essi sarà venuta la voglia di ampliare l'indagine consultando le numerose opere specializzate oggi disponibili) la lenta ma continua evoluzione di quel fascinoso campo della tecnica e della civiltà umana che ha nome « marineria ».

Aerei del futuro



Un aereo atomico americano destinato al trasporto di passeggeri. La fusoliera libera da installazioni motrici è isolata dai congegni atomici sistemati sulle ali. In America saranno le officine della « Lockheed Co. » a produrre i primi aerei a propulsione atomica.



L'aeroplano sovietico a propulsione nucleare secondo una rivista americana di aviazione. Dei quattro turboreattori che si vedono piazzati nelle ali, due utilizzano carburanti normali, altri due energia nucleare. Le dimensioni dell'apparecchio sono: lunghezza metri 59,40; apertura alare metri 23,80. La distanza fra i reattori nucleari e la cabina dell'equipaggio risulterebbe di almeno trenta metri. Con questa disposizione si calcola che lo schermo anti-radiazioni potrebbe essere così costituito: uno spessore di 36 centimetri di piombo per fermare i raggi gamma, e uno spessore di 170 centimetri di acqua per fermare i neutroni veloci prodotti dai reattori atomici. (da « Il Giorno »)

I cattolici nel mondo

In base ad una statistica compilata in ambienti competenti vaticani, i cattolici in tutto il mondo ammontano oggi a 468.314.858 con 381.216 sacerdoti, dei quali 260.785 appartenenti al clero secolare e 120.431 agli ordini religiosi. Le cifre che riguardano i cattolici, si riferiscono naturalmente ai cattolici battezzati.

Da questa statistica sono necessariamente esclusi la Cina, il Tibet, la Turchia e l'Urss per quali manca la possibilità di una precisa informazione e in cui, del resto, le comunità cattoliche non rappresentano che una esigua minoranza.

Un'analisi particolareggiata di queste cifre dimostra che vi è nel mondo cattolico una media generale di un sacerdote ogni 1229 cattolici.

La media in Europa è di un sacerdote per ogni 875 fedeli, in America di uno per 2962, in Africa di uno per 1500, in Asia di uno per 1636 e in Oceania di uno per 599.

Ci sono in Italia più cattolici battezzati che in qualsiasi altro Paese d'Europa. Essi sono infatti 46.424.805 divisi in 281 diocesi e altre giurisdizioni ecclesiastiche con un totale di 62.136 sacerdoti. Anche in Italia si registrano forti differenze nella distribuzione del clero da un punto all'altro. Nella diocesi di Bobbio c'è un sacerdote per 333 fedeli, nell'archidiocesi di Siena uno per 400, nelle diocesi di Aquino, Sorra e Pontecorvo uno per 1320, nella diocesi di Massa Marittima uno per 2400.

In Liguria vi è un sacerdote per 576 cattolici, in Toscana uno per 691.

LA PESCA

Questa nuova rubrica, che cominciamo ora, è dovuta all'ansaldino livornese Bruno Rosi che l'anno scorso fu 1° al campionato italiano di pesca con canna e 10° al campionato italiano di pesca in barca. Siamo certi che l'argomento, come spera il nostro collaboratore, sarà gradito a moltissimi lettori.

La grande passione per questo genere di sport, che fino dai primi anni della mia giovinezza mi ha sempre affascinato, oggi mi incoraggia a scrivere qualche accenno sopra alcuni tipi di pesci e i sistemi da me ritenuti più idonei per la loro cattura.

E' logico che non ho la pretesa di essere infallibile, nè tanto meno un enciclopedico, però voglio sperare che il gran numero di appassionati per questo sport in seno alla grande famiglia ansaldina, seguirà questa rubrica con simpatia.

Cercherò di illustrarvi la pesca del parago o pagello.

Il parago è un pesce acantottero marino, esso appartiene al 5.º genere della famiglia degli Sparidi e precisamente a quello dei « Pagellus Erythrinus ».

Può raggiungere la lunghezza di 60 cm., ha corpo oblungo, colore dorsalmente rosso e ventralmente roseo. Questa specie di pesci è molto apprezzata per le sue carni pregiate.

I paraggi amano vivere su due tipi di fondo:

— Il primo è quello che io chiamerei il confine fra fondo roccioso e algoso da quello di natura sabbiosa e argillosa. Questo fondo è cosparso di sco-

glietti e piazzole bianche ove crescono pianticelle chiamate Gorgonie. Talvolta queste piante costituiscono una vera selva di ramoscelli e fiori dai colori meravigliosi in prevalenza tendenti al rosso e al rosa. In essa si annidano infinite specie di animalletti che costituiscono il pascolo del parago.

— Il secondo invece è prettamente di natura argillosa e sabbiosa, fondo generalmente pianeggiante, anch'esso ricco di mangianza.

I paraggi che abitano il primo tipo di fondo assumono colori rosso e roseo più vivaci (si che possano meglio mimetizzarsi con gli stessi colori delle piante) di quelli che abitano nel secondo.

Nei mesi dicembre - gennaio - febbraio i paraggi si radunano in motte e nelle grandi profondità, ove l'acqua è più calda e perciò, nonostante la rigidità della stagione, è più ricca di pascolo.

Nel marzo - aprile - maggio - giugno ritornano alle medie profondità, sia per la deposizione delle uova, sia per l'aumento del pascolo dovuto allo scaldarsi delle acque.

Nel periodo luglio - agosto il parago, avendo a disposizione quantitativi esuberanti di mangianza, pur rimanendo sempre nelle stesse zone, non abbozza facilmente.

Il periodo più felice della pesca al parago è quello che intercorre fra gli ultimi giorni del mese di settembre ed i primi giorni del mese di novembre. In questo periodo il pa-

rago si fa più vorace, perchè cerca di mangiare più che può per poter meglio affrontare la carestia di mangianza dei mesi invernali.

Ed ora vi parlerò del sistema con cui io mi reco alla pesca del pagello, armato di lenze a bolentino che io confeziono nella seguente maniera: m. 100 di filo di nylon bianco del diametro di 35/100 di millimetro alla cui estremità applico un piombo del peso che oscilla dai 35 grammi ai 50 grammi a seconda della minore o maggiore profondità della zona di pesca. A circa 45 cm. dal piombo applico un piccolo tornichetto levante e a sei centimetri, sempre dal piombo, applico un bracciolo con amo del n. 15, della lunghezza di circa 30 cm. e un altro bracciolo attaccato all'occhiello inferiore del tornichetto.

Con la barca mi reco sul posto (tengo a precisare che il primo segreto per poter effettuare ottime pescate è quello di conoscere perfettamente la ubicazione della zona di pesca), mi ancorò in maniera che la corrente delle acque marine passi trasversalmente all'imbarcazione così che i bolentini peschino fuori bordo inclinati dalla pressione della corrente. La lenza dovrà essere filata fino a far toccare il piombo sul fondo onde permettere che il primo amo vi resti adagiato, il secondo invece rimarrà sospeso di pochi centimetri. Il parago tende a pascolare con la testa sempre rivolta verso il fondo, quindi quando pescherete note-

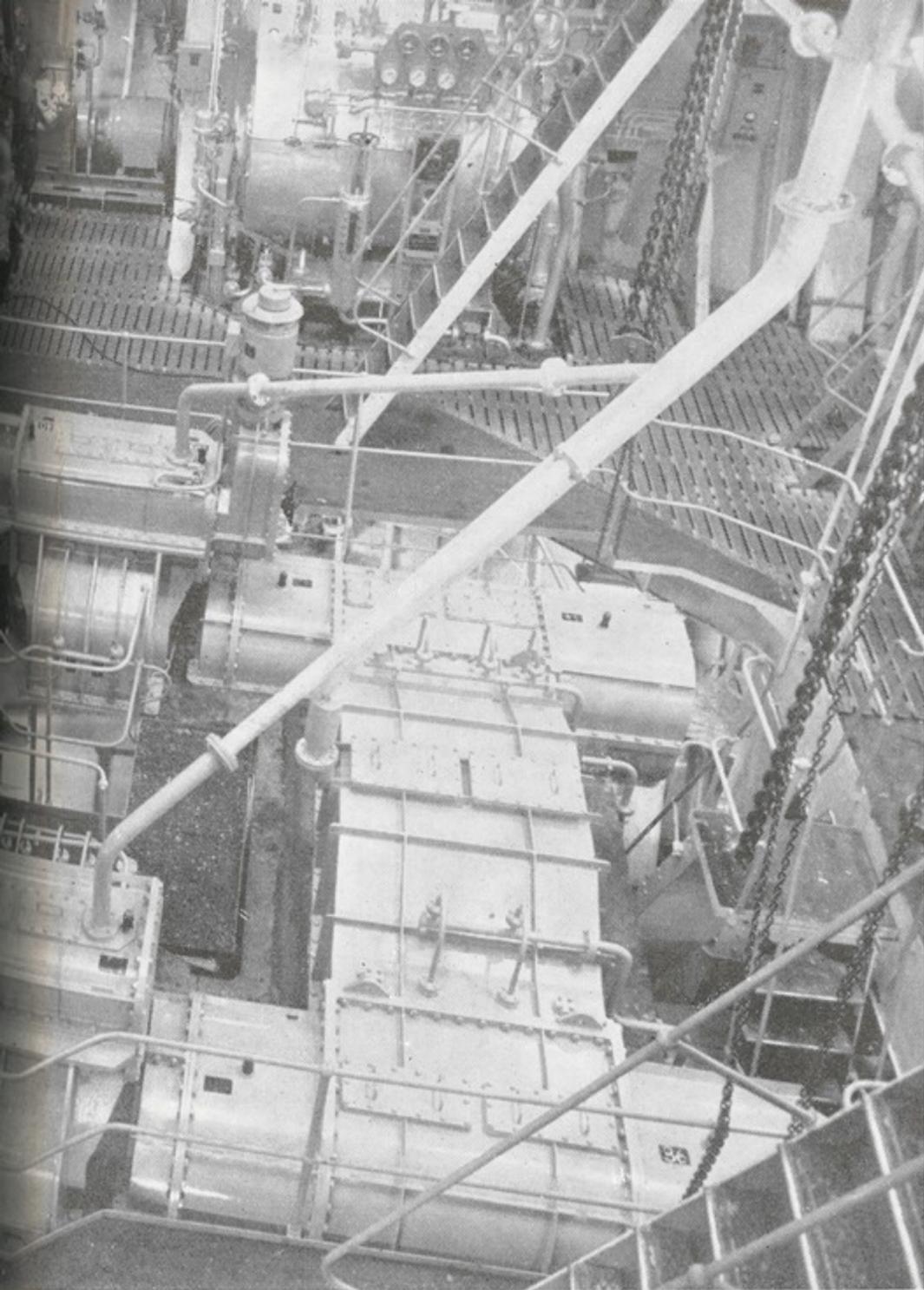
rete anche voi che il primo amo (cioè quello adagiato sul fondo) prende sempre il maggior numero di pesci.

L'esca da usare varia a seconda della qualità di mangianza che popola le varie zone. Da noi quella più ricercata per questo genere di pesca è il gambero detto di paranza, cioè quel gambero pescato dai pescherecci nelle stesse zone in cui vive il parago. Vi sono altri tipi di esca come le rufole di mare, pezzetti di totano, lombrichi di mare, mitili ecc. ma a parer mio meno preferite dal parago nei confronti del gambero suddetto.

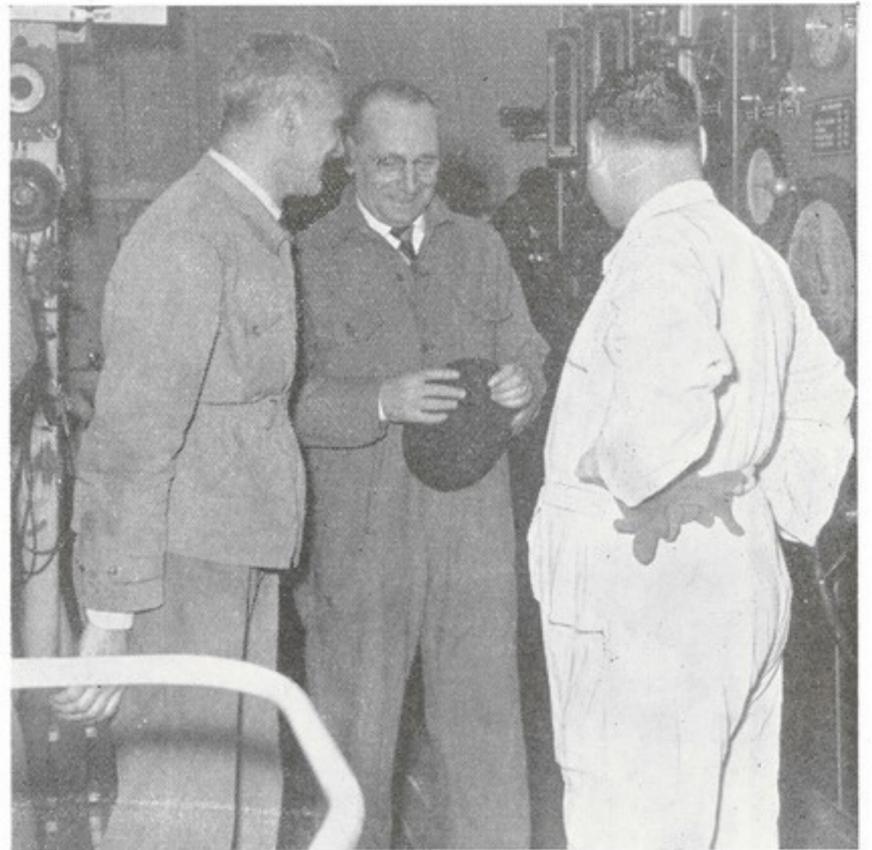
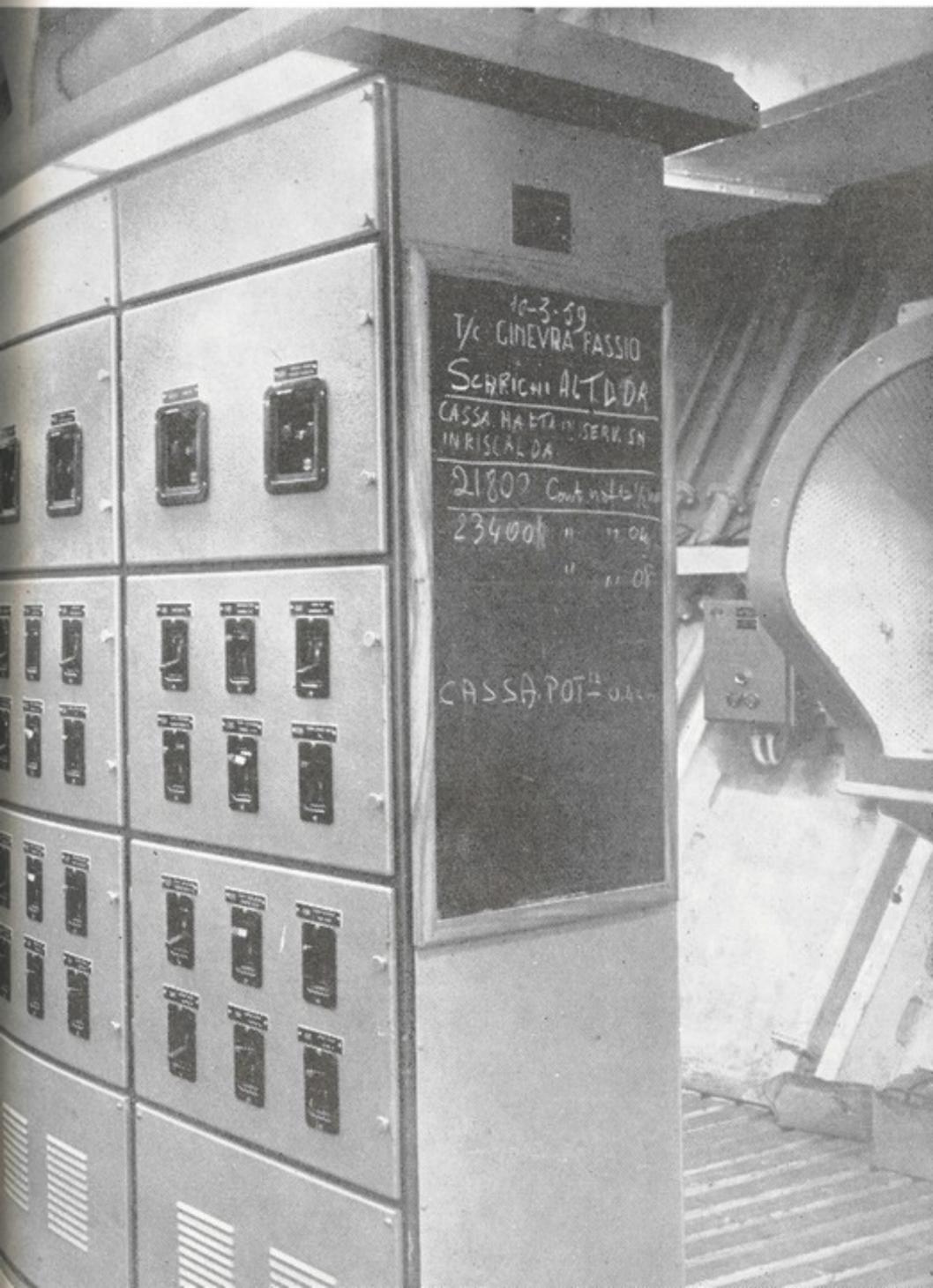
Il parago abbozza in diversi modi, può dare stratonni violenti ed allora la percezione sul filo della lenza è chiara. A volte prende l'esca in bocca senza muoversi e tende a schiacciarla non imprimendo stratonni alla lenza ed allora quando è trascorso un po' di tempo senza aver percepito alcun tocco recuperare il filo in modo da tirare insieme all'esca anche il pesce, il quale reagisce tirando.

Il mio consiglio sulla scelta delle zone di pesca è quello di pescare sul fondo che delimita il confine fra la roccia e il fondo sabbioso, per il motivo che i pescherecci con reti a traino non possono pescare sul fondo scoglioso, altrimenti perderebbero le attrezzature. Quindi essi operano sui fondi sabbiosi e pianeggianti, molestano i paraggi i quali si rifugiano nelle suddette zone.

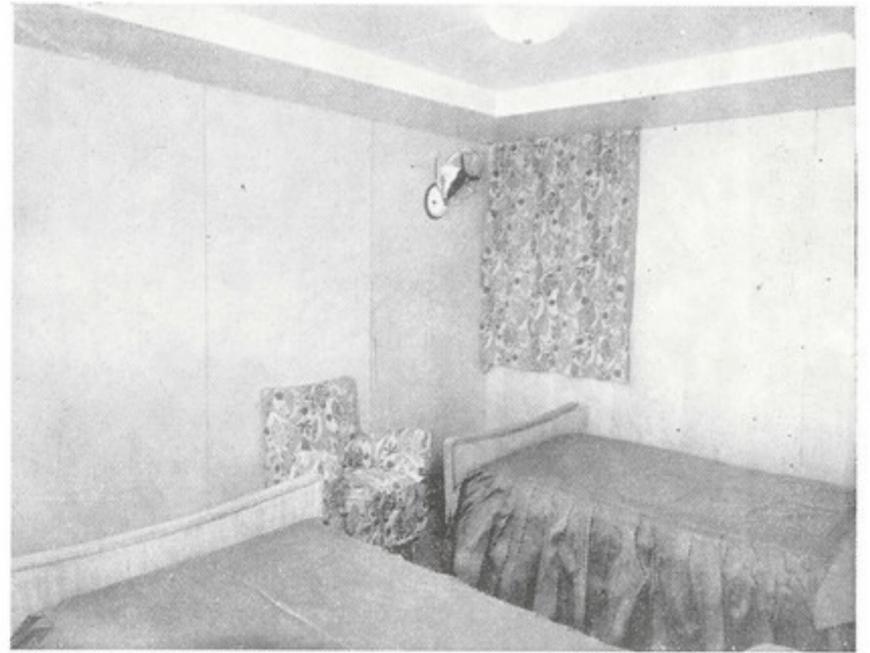
Bruno Rosi



macchine. - Sotto: quadro elettrico principale



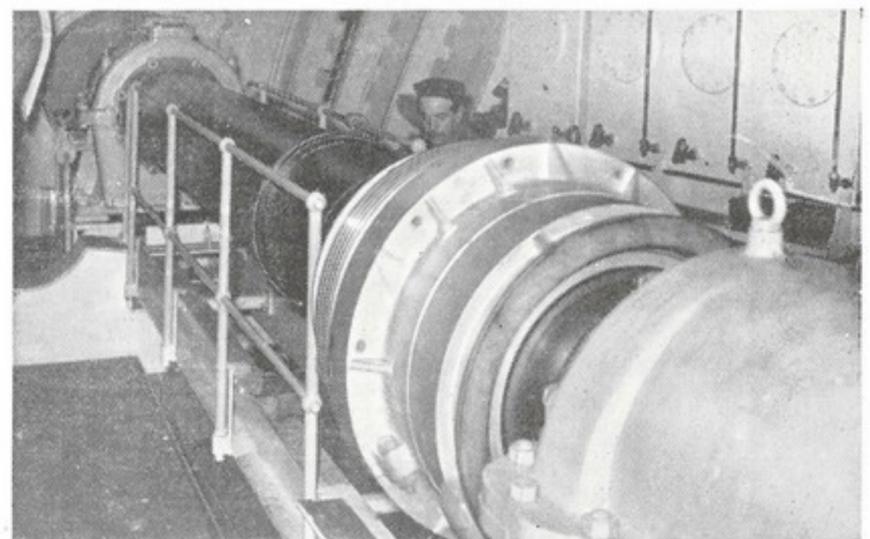
Sopra: tecnici in sala macchine



Sopra: cabina dell'armatore. - Sotto: salone dell'armatore



Sotto: parte della linea d'alberi



CONCORSO DI DISEGNO PER I BAMBINI

Per tutti i bambini (maschi e femmine) che frequentano le scuole elementari e che sono figli, o comunque a carico, dei dipendenti dell'Ansaldo, il nostro giornale bandisce un concorso per un disegno sul tema « Il lavoro di papà ».

I concorrenti devono consegnare ai nostri corrispondenti di stabilimento, entro il 30 maggio, un disegno formato cm. 18 x 24 (eseguito a matita, a penna o a carboncino) che illustri il loro papà al posto di lavoro, come essi lo immaginano. Sul retro del disegno devono essere indicati: nome, cognome ed età del bambino; nome, cognome, numero di cartellino e stabilimento di appartenenza del genitore o del parente che ha il bambino a carico; nome, indirizzo e classe della scuola elementare frequentata.

I disegni saranno giudicati da un'apposita giuria (il cui giudizio è inappellabile) nominata dalla redazione de « L'ansaldino ». Sono in palio, per graduatoria di merito, i seguenti premi: 1) un trenino elettrico o una bambola grande; 2) un battellino di gomma per spiaggia; 3) una tenda da indiani o un servizio di cucina per bambola; 4) un piccolo bigliardo o una bambola media; dal 5) al 14) dieci premi minori.

CINESELEZIONE

Un condannato
a morte è fuggito

La vicenda è tutta nel titolo: un ufficiale francese, « resistente » nel « maquis », è arrestato dai tedeschi e rinchiuso in un carcere, in attesa dell'esecuzione capitale. Dopo una preparazione meticolosa e razionale, egli riesce a fuggire.

Nel film non c'è nient'altro, almeno apparentemente. Bisogna dire che per fare un film così il regista Robert Bresson abbia avuto del coraggio: ma il risultato dimostra che ne valeva la pena, perché siamo senza dubbio nel capolavoro.

Senza la minima concessione, senza un attimo di respiro, il film segue in lunghi primi piani il prigioniero chiuso nella sua cella, in preda allo sconforto o alla speranza, tutto teso nell'unico obiettivo di fuggire. Ed ecco che tutto, il volto, gli occhi, le mani, la porta, la finestra, un cucchiaio, uno straccio, tutto si trasforma in parte del racconto, e acquista un peso espressivo e drammatico, man mano che la macchina da presa lo inquadra secondo la visione artistica del regista.

Ma se questi sono i valori formali del film, che dire dell'atmosfera, tesa e commovente, che ne costituisce il « contenuto »? L'uomo non è mai solo, e non deve lasciarsi andare: è in compagnia della sua coscienza, che sa di essere nel giusto, e soprattutto sente vicino a sé la solidarietà di altri uomini, dei compagni di sventura che soffrono come lui per la stessa causa. Così, pur nel buio del carcere, nel suo animo c'è una luce, per la quale val la pena di vivere, di battersi ancora.

Da notare la magnifica interpretazione del giovane François Leterrier, uno studente della Sorbona, attore improvvisato.

Robert Bresson è il regista di « Diario di un curato di campagna ».

Montparnasse '19

I pittori, da un po' di tempo, sono di moda nel cinema; e fuori dal cinema è di moda, da un po' di tempo, Modigliani. Tanto è vero che la recente mostra delle sue opere, a Milano, ha avuto un successo strepitoso.

Un film come Montparnasse, dunque, coglie forse il pubblico nel momento buono, ma diremmo che lo coglie dal lato peggiore.

Il film, infatti, sposta tutta l'attenzione sul Modigliani come « personaggio maledetto », sulla biografia di un giovane che passa il suo tempo tra donne e bottiglie, e che in preda ai fumi dell'alcool fa anche qualche quadro. Si direbbe che il regista si sia lasciato prendere la mano dall'interprete, il fascinoso Gerard Philipe, e abbia appunto pensato più alle amanti di Monsieur Ripois che alla tragica vita e alla luminosa pittura del grande pittore livornese.

Non è neppure molto convincente, nel film, la caratterizzazione della Parigi dell'epoca, come invece ci sarebbe stato da aspettarsi da un regista come Becker, autore del magnifico « Casco d'oro ».

Ottima l'interpretazione di Anouk Aimée e di Lilli Palmer.

La cosa migliore del film, che ne riscatta in gran parte la banalità, è la sequenza finale, drammatica, essenziale, vera e spietata: « Modì » è appena morto, e il cinico mercante di quadri, di fronte alla povera moglie ancora ignara della tragedia, fa man bassa su tutta la produzione, per pochi soldi. Domani egli sarà ricco, con l'opera e la fatica del povero Modì, morto senza un soldo, mentre cercava inutilmente di vendere i suoi disegni per cinque franchi, « cinque soli franchi ».

IL PORTOGHESE

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

Mobilificio

GIORDANO COSTA

GENOVA - SESTRI

Via Hermada N. 18 r.

Telefono 471-234

Concessionario materassi:

Permaflex



migliorata ed a prezzo ribassato

la **Lambretta**
TV 175
seconda serie

il super scooter degli sportivi

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

- consumo ridotto a lit. 2,3 di miscela per 100 km.
 - motore di potenza maggiorata a ripresa istantanea
 - cambio di marcia a 4 velocità
 - avviamento a rapporto elevato per l'immediata accensione
 - silenziatore particolarmente studiato per non superare gli 80 phon
 - faretto anteriore incorporato nel manubrio
- prezzo L. 180.000
franco fabbrica, accessori esclusi
vendite rateali sino a 24 mesi
da oggi presso tutti i commissionari italiani

ALBUM DI FAMIGLIA

Il gesto sublime di Giovanni Caniato



chi avrebbero finalmente ridato la luce agli occhi di un altro, rimasto privo del bene più grande della vita.

Quella luce che Giovanni Caniato aveva negli occhi e soprattutto nell'anima, non si è infatti spenta. A poche ore dal decesso il prof. Lorenzo Mariotti trapiantava una delle cornee del vecchio su un occhio, già spento, di un giovane di 23 anni, il

sarto Eugenio Pucci da Aiello Calabro, residente a Lavagna da alcuni anni. Il giovane, che era diventato cieco a poco per volta, ora ci vede. Noi non possiamo descrivere la sua gioia e la sua commozione, perchè non la possiamo neppure immaginare. Ma sappiamo che egli, che non aveva mai pianto, ha versato un fiume di lacrime sulla tomba del suo benefattore, mentre le rose che egli si apprestava a deporre sul tumulo gli cadevano dalle mani tremanti e le ginocchia gli si piegavano nella più profonda offerta di riconoscenza alla famiglia Caniato.

d. j.

Alfio Giorgi scultore in ferro

Basta entrare in Toscana, da un qualsiasi angolo, per accorgersi dopo poco che si è messo piede in una terra d'artisti.

L'arte — anzi, più in generale, il senso delle arti figurative — in questa regione è diffuso, sentito intimamente, così come a Napoli è sentita e amata la musica.

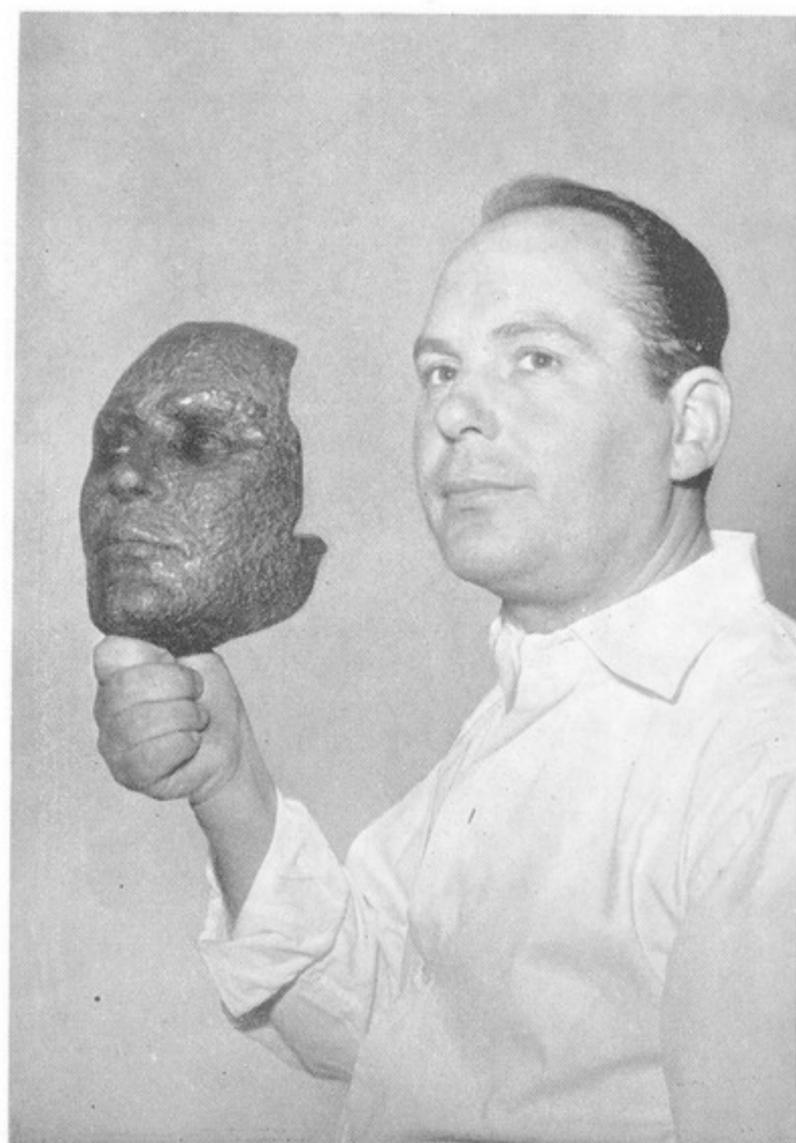
Cose note. Note specialmente a Livorno, che va oggi, non diremo riscoprendo, ma certo riesaminando i meriti singolarissimi d'uno dei suoi figli più dotati e geniali: Amedeo Modigliani.

Noi invece siamo andati a cercarlo, il nostro artista, in un'officina dell'« Orlando », attento all'aggiustaggio. Fratello di Piero, anch'egli noto per

le brillantissime qualità vocali, Alfio Giorgi è all'Ansaldo dal 1935, assunto come saldatore, e anzi allora il più giovane qualificato della sua classe (1921). Undici anni fa si è sposato (si noti quante volte l'11 giochi nella sua vita), dopo ben dieci anni di fidanzamento, ed ha un bambino undicenne, che vorrebbe diventasse un perito industriale.

Vecchia sua passione è il disegno; e a suo padre, già saldatore al Cantiere e già cantante lirico, Alfio deve il continuo incoraggiamento a perseverare su quella strada. Ma disegno, pittura e scultura sono restati per lui allo stato della conoscenza dilettantistica, per quanto l'istinto lo abbia quasi sempre ben guidato

Alfio Giorgi con la sua maschera



Busto della signora Giorgi

lungo la difficile via dell'arte.

Ma il padre gli inculcò un'altra idea, davvero geniale: quella di creare un'opera d'arte con gli stessi mezzi offerti dal lavoro industriale; servendosi cioè del ferro, come materia, e del cannello ossi-acetilenico, come strumento. Giorgi ha accolto il suggerimento ed è riuscito a « modellare » le sue sculture nell'attimo — davvero fuggente — in cui il ferro cola, come cera, sotto la azione della fiamma. Un'impresa degna di seria considerazione.

La tecnica è semplice (a dirsi): il cannello ossi-acetilenico fonde il metallo che, gocciola su gocciola — opportunamente fatte cadere — assume una forma definita. Nei primi tempi i suoi lavori erano completamente pieni, oggi li forma con l'aiuto di una gabbia metallica, che consente una maggiore leggerezza ed economicità del lavoro.

Decisamente meglio di noi parlano le fotografie; qui dobbiamo rilevare invece la sua estrema modestia, che più volte gli ha vietato — ma perchè, poi? — di presentarsi a mostre od esposizioni. In questi gior-

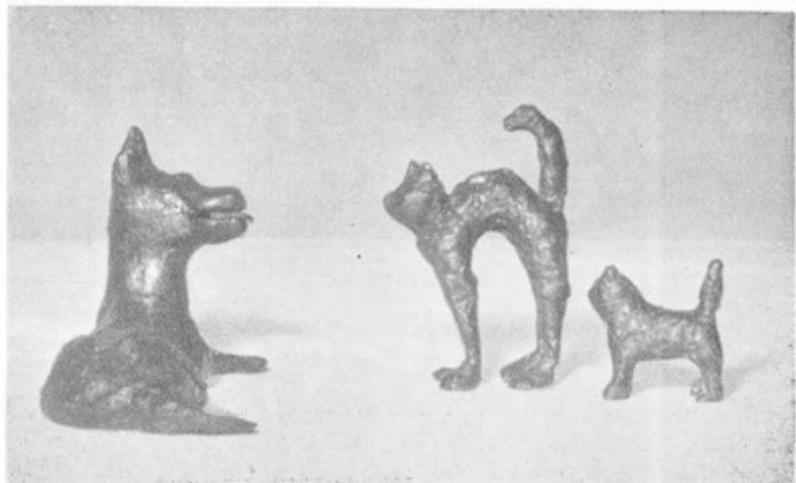


Busto di Garibaldi

ni ha modellato finalmente il suo autoritratto (e ce lo dice tormentandosi il povero naso!), che sarà l'undecima scultura della serie. L'ottimo risultato ottenuto lo spronerà, ne siamo certi, a procedere lungo la difficile via intrapresa.

e. l.

Un gruppo di piccole sculture



I nostri concorsi

ROBIN HOOD



1° premio: una «Lambretta» 175 T.V. offerta dalla Ditta «Carrotti» di 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 lire 25.000, offerto dalla Ditta «Gianetto» di Sampierdarena; c) corredo «Olimpia» offerto dalla Ditta «Giacobbe» di Sestri Ponente; d) viaggio di un giorno a Firenze per due persone, offerto dal dott. Piero Rimediotti di Livorno; e) valigia di cuoio, offerta dalla Ditta «C. Contini» di Genova (portici XX Settembre 170 r.).

UN QUADRO FAMOSO



La fotografia rappresenta uno dei più famosi quadri del mondo. Per partecipare al concorso i dipendenti dell'Ansaldo dovranno sapere dire, entro il 15 maggio, il nome dell'autore, il titolo del quadro e dove si trova. Sono in palio, per sorteggio, i seguenti premi: 1) macchinetta per impastare; 2) tovagliato per sei persone; 3) caffettiera; 4) prodotti «Perugina»; 5) prodotti «Perugina». Le schede per la compilazione delle risposte sono in distribuzione presso i nostri corrispondenti di stabilimento.

RISULTATI DEI CONCORSI PRECEDENTI

Le risposte alle domande formulate sotto alle quattro figure (dall'alto e da sinistra a destra) sono le seguenti: nessuno; attraversa la strada; ombra; per reggersi i calzoni. Tra i lettori che hanno inviato la soluzione esatta, il sorteggio (effettuato presso lo stabilimento CMI alla presenza di testimoni) ha favorito i seguenti signori: 1) G. B. Ferreccio del MEC (vince un frullatore elettrico); 2) Pietro Ivaldi del MEC (vince una macchina per impastare); 3) Francesco Balardo del MEC (vince un lenzuolo con federe ricamate); 4), 5) e 6) Antonio Ferrando del CMI, Giuseppe Caviglio della FON e Antonio Vagliani del MEC (vincono ciascuno una copia del libro «Magia ligure»); 7) e 8) Pierina Piras del MEC e Ivo Vercesi della FON (vincono ciascuno prodotti «Perugina»).

L'architetto della cupola è Brunelleschi, la chiesa è Santa Maria del Fiore a Firenze. Tra i numerosi ansaldini che hanno inviato la risposta esatta, il sorteggio (effettuato al Cantiere di Muggiano alla presenza di testimoni) ha favorito i seguenti signori: 1) Anna Dolcino del MUG (vince un frullino con macchina-caffè elettrico); 2) Mario Cam-

biassi del CAN (vince un ferro elettrico da stiro); 3) Salvatore Bontà del MEC (vince una caffettiera); 4) Nicola Caviglione del CAN (vince prodotti «Perugina»); 5) Giuseppe Sardi del SAU (vince prodotti «Perugina»).

Il sorteggio per l'abbinamento dei premi alle figure poste davanti all'albero di Natale, ha dato il seguente risultato: «Presepe»: quattro cassette natalizie - «Pastorello»: tre cassette di liquori - «Tachino»: un lenzuolo con federe ricamate e un omaggio «Perugina» - «Pandolce»: due cassette di vini - «Babbo Natale»: servizio di tovaglie per sei persone. Il secondo sorteggio, effettuato per ciascun gruppo di concorrenti (a seconda della figura scelta) ha dato l'esito seguente: «Presepe»: Adriana Panigadi del CAN, Salvatore Daddeo del CMI, Carmelo Misiti del MEC e Antonio Scippe della FON (vincono ciascuno una cassetta natalizia) - «Pastorello»: Antonio Bruzzo della FON, Giuseppe Mugnal del MEC, Antonio Surace della FON (vincono ciascuno una cassetta di liquori) - «Tachino»: Paolo Diegoli del CAN (vince un lenzuolo con federe ricamate), Eugenio Giannoni della DIG (vince un omaggio «Perugi-

na»), Aldemaro Ferretti della FON (vince un omaggio «Perugina») - «Pandolce»: Giuditta Rossi del CMI ed Edoardo Stanchi della FON (vincono ciascuno una cassetta di vini) - «Babbo Natale»: Domenico Minetto del CAN (vince un servizio di tovaglie per sei persone).

I titoli dei libri sono i seguenti: «I tre moschettieri», «Quo vadis?» e «Il conte di Montecristo». Tra i lettori che hanno inviato l'esatta soluzione, il sorteggio (effettuato al Cantiere di Sestri alla presenza di testimoni) ha favorito i seguenti signori: Ernesto Parizzi del MUG (vince un frullatore elettrico); Giovanni Graffione del CAN (vince una macchinetta per impastare); Antonio Romeo del MEC (vince una spazzola elettrica); Gerardo Milone del CAN e Angelo Bruzzone del MEC (vincono ciascuno prodotti «Perugina»).

Biblioteca

Prezzolini

Per il modo in cui Prezzolini affronta e brillantemente dimostra le sue tesi a proposito della civiltà e della storia italiana, questo libro (Giuseppe Prezzolini - «L'Italia finisce: ecco quel che resta» - Ed. Vallecchi - L. 2.200) d'originalissimo impianto, può ben considerarsi una specie di sassata nello stagno

del luoghi comuni e delle celebrate e intoccabili convenzionalità che aleggiano sull'interpretazione della nostra storia patria. Il libro venne scritto e pubblicato dieci anni fa in Inghilterra: il suo scopo era quello di far conoscere la civiltà italiana fuori d'Italia; e ora soltanto è stato tradotto per il pubblico italiano.

Oggi quindi si presenta agli Italiani perché ci sembra che le sue pagine siano, nel loro stile vivacemente polemico e acutissimo, il migliore antidoto contro i miti incrociati da secoli sulla storia del nostro popolo. Nella prefazione, l'Autore mette in evidenza alcune fra le tesi più importanti del libro. In primo luogo la negata continuità fra Roma e l'Italia, il culto di Roma visto come «consolazione» delle batoste militari ecc. Poi il fallimento del tentativo di formare uno Stato nazionale: l'Italia arrivò sempre troppo tardi, nel Risorgimento, come nel colonialismo. Le istituzioni liberali e moderne (ecco un'altra tesi) in Italia non nacquero e non vissero che stentatamente, una volta importate. Ne consegue che i caratteri della più alta civiltà italiana furono universali e non nazionali. Proprio per questi caratteri, come nazione, l'Italia non ha fatto altro che autodistruggersi: dal punto di vista nazionale, la sua grande riuscita cosmopolita, fu una sventura. Per questo l'Italia unitaria appare finita, esaurita.

Basterà questo breve accenno per indicare l'inconsueta sostanza di questo libro, nel quale gli Italiani potranno ritrovare, argutamente ma puntualmente, ritratti i segni più salienti della loro fisionomia storica e psicologica.

IL RISCALDAMENTO dell'olio per il «flushing»

(continuazione da pag. 2)

— tempo di riscaldamento 4 ore;

si è giunti a stabilire che, con una serpentina di tubi di acciaio del diametro di 3/4", la pompa di circolazione doveva avere una portata di circa 4000 l/h.

La lunghezza totale della serpentina, in funzione della sua resistenza specifica a 150° C. e della potenza necessaria a produrre il riscaldamento (70 kVA circa) è risultata di 46 metri.

Il collegamento macchina-serpentina è stato realizzato, su una fase, con due cavi in parallelo ciascuno da 1x300 mmq., lunghi 15 m., e sull'altra fase con tre cavi in parallelo sempre lunghi 15 m. ma di cui uno di sezione 1x300 mmq. e gli altri due di sezione di 1x150 mmq.

Si può dire che il sistema adottato, che ha funzionato perfettamente, rappresenta una brillante soluzione del problema del riscaldamento di grandi quantitativi di olio, per il «flushing» delle turbine.



si sente la differenza !

Al prossimo rifornimento, chiedete Shellina: un po' di strada, e subito *sentite* la differenza - più ritmo, più armonia... il motore va meglio!

Per mantenere il suo scatto vivace, la sua armoniosa potenza, il suo ritmo regolare, il vostro scooter ha bisogno di un'accensione perfetta - ha bisogno di Shellina. Shellina elimina le noie alla candela, perché è l'unica miscela che contiene I.C.A.

— Shellina unisce in sé i vantaggi di due prodotti famosi: la Benzina Shell con I.C.A. e lo Shell 2T, l'olio speciale studiato apposta per i motori a 2 Tempi.

Provate Shellina: sentirete la differenza!

il motore va meglio

Shellina con ICA

I. C. A. - Brevetto Ital. n. 475025

DOPOLAVORO

SEZIONE ATTIVITÀ MONTANE

Le modalità d'iscrizione, il regolamento e il programma dei "Soggiorni alpini 1959"

I soggiorni che, come è noto, si svolgeranno a Moena (pensione «Wilma»), Soraga (pensione «Dolomiti») e Pozza (albergo «Al Cervo»), nell'incantevole Val di Fassa, avranno inizio il 4 luglio e termine il 5 settembre.

Turni. Avranno la durata di 7 giorni e saranno così suddivisi: 1.º turno dal 4 luglio all'11 luglio; 2.º turno dall'11 luglio al 18 luglio; 3.º turno dall'18 luglio al 25 luglio; 4.º turno dal 25 luglio al 1.º agosto; 5.º turno dal 1.º agosto all'8 agosto; 6.º turno dall'8 agosto al 15 agosto; 7.º turno dal 15 agosto al 22 agosto; 8.º turno dal 22 agosto al 29 agosto; 9.º turno dal 29 agosto al 5 settembre. Saranno accettate prenotazioni anche a più turni consecutivi.

Pagamento. Potrà essere effettuato anche in 6 rate, di cui la prima di L. 2.000 in contanti (per ogni persona e per ogni singolo turno) all'atto dell'iscrizione, le altre mediante trattenute sulle competenze.

Modalità. Le iscrizioni si ricevono esclusivamente presso la segreteria del Dopolavoro (via A. Stennio, 5/1 - Sampierdarena) giovedì 7 maggio (Ascensione) dalle ore 9 alle 12 e, dall'8 maggio in poi, nelle ore d'ufficio, per i soci e famigliari. Dal 22 maggio anche per i non soci.

Quote di partecipazione. (settimanali - per pensione completa, escluso bevande ed extra):

PERIODO	Pensione "Wilma" Moena		Pensione "Dolomiti" Soraga		Albergo "Al Cervo" Pozza	
	Soci e fam.	Non soci	Soci e fam.	Non soci	Soci e fam.	Non soci
Bassa stagione (turni: 1-2-8-9)	8.200	10.700	7.000	9.500	9.500	12.000
Alta stagione (turni: 4-5-6-7)	10.000	12.500	8.900	11.400	11.200	13.700
	Camere all'ultimo piano L. 1000 in meno					
	Per camere singole aumento di L. 1.000 Bambini inferiori ai 6 anni sconto 30%					

Per famigliari dei soci si intendono quelli a carico.
Viaggio. Il Dopolavoro organizzerà il trasporto dei partecipanti in autopullman da gran turismo. Il prezzo di andata e ritorno è fissato in L. 4.500.

Giri turistici. Allo scopo di dare la possibilità a tutti i partecipanti ai soggiorni di visitare con modica spesa le principali vallate dolomitiche, un autopullman da gran turismo sarà a loro disposizione per i 9 turni.

Il programma delle gite con i relativi prezzi sarà reso noto all'atto dell'iscrizione.

SEZIONE FOTOCINEMA

Corsi teorico-pratici di fotografia e cinema a p. r.

Lunedì 20 aprile, presso la sede di Sampierdarena, avrà inizio un corso di fotografia e cinema a passo ridotto. Le lezioni teoriche si svolgeranno al lunedì di ogni settimana, purché non festivo, in via Achille Stennio 5/1 a Sampierdarena dalle 20,30 alle 22,30. Quelle pratiche si svolgeranno invece a Genova Sestri, via Sestri 33, con lo stesso orario e sempre al lunedì. Gli allievi avranno a disposizione un gabinetto per lo studio del ritratto e una camera oscura.

Le quote di partecipazione, quale parte contributo spese, sono state ridotte e fissate come segue:

Soci del Dopolavoro «Ansaldo»: L. 500 per il solo corso di fotografia; L. 1.000 per il corso fotografia e cinema a passo ridotto.

Non soci: L. 750 per il solo corso di fotografia; L. 1.500 per il corso di fotografia e cinema a passo ridotto.

Le adesioni e le iscrizioni si effettuano dietro versamento della corrispondente quota, presso la sede della sezione a Genova Sestri, via Sestri 33/2, al mercoledì dalle ore 21 alle

23, presso la segreteria del Dopolavoro Ansaldo, a Genova Sampierdarena, via A. Stennio, 5/1, durante le ore di ufficio.

Proiezione di films a p. r.

Venerdì 24 aprile, alle ore 21, presso la sede di Sampierdarena, verranno proiettati alcuni films a passo ridotto le cui riprese sono state effettuate in occasione di manifestazioni organizzate da sezioni del nostro Dopolavoro.

Farà seguito la proiezione di diapositive eseguite dal Dopolavorista Luigi Baldini in occasione di alcune gite.

L'ingresso sarà libero ai dopolavoristi e loro famigliari.

SEZIONE BOCCIE

Buone affermazioni dei nostri bocciofilo

Sui campi del bocciodromo «Ansaldo - Fossati», l'8 marzo la nostra sezione ha organizzato un incontro interaziendale a terne con i Dopolavoro «Ansaldo - S. Giorgio», «Ansaldo - Fossati» e «S.I.A.C.».

Le nostre terne Burgassi - Gondino - Pastorino e Barisio-

ne - Calcagno - Buffa si sono classificate rispettivamente al 2.º ed al 3.º posto.

Il direttore tecnico della sezione, Dino Testi, ha vinto domenica 15 marzo a Chiavari la gara «Dirigenti» organizzata dal Comitato Provinciale della F.I.G.B.

La terna Burgassi - Carlini - Caviglione, classificandosi al 2.º posto nel «Trofeo Presidenza Nazionale F.I.G.B.», organizzato dal Comitato Provinciale e disputato a Sestri il 22 marzo, ha assicurato al nostro Dopolavoro la Coppa «Comitato Provinciale F.I.G.B.».

SEZIONE PALLAVOLO

Le prime due partite dei pallavolisti ansaldini nel Campionato di serie B

Il 19 marzo ha avuto inizio il campionato nazionale maschile di pallavolo di serie B, al quale partecipa la squadra del nostro Dopolavoro.

Nella prima giornata i nostri pallavolisti, opposti a Milano alla forte squadra del «G. S. Schiapparelli», hanno dovuto soccombere dopo essersi battuti strenuamente. Lo stesso punteggio (16-14; 15-13; 15-13) dimostra che con un pizzico di fortuna, la vittoria avrebbe potuto arridere ai nostri colori.

Una pronta rivincita hanno ottenuto la domenica successiva gli atleti validamente allenati da Gallo. Infatti a Sestri il «C. R. Saves» di Alessandria è stato battuto nettamente per 3-0 (15-10; 15-7; 15-7). La squadra era composta dai giocatori: A. Parodi, A. Bitossi, M. Conti, E. Costa, S. Delfino, C. Giraud, G. Franzosi, R. Granieri, L. Steardo, V. Villa.

SEZIONE TURISMO

L'ottimo esito della gita a San Remo

Circa 350 dopolavoristi e loro famigliari hanno partecipato il 19 marzo alla 2.ª gita organizzata dalla «Sezione Turismo» in occasione della corsa ciclistica Milano - S. Remo. Ha diretto la gita lo stesso direttore tecnico della sezione, rag. Fulvio Fossati, coadiuvato dai collaboratori sigg. Bergamini, Rossi, Frioli, Damele, Mora, Balbi, Dagnino, Orsolino.

I gitanti hanno avuto agio di percorrere la riviera con magnifici pullmans e, dopo aver assistito all'arrivo della «classicissima» a S. Remo, hanno avuto anche il tempo di visitare la graziosa cittadina.

SEZIONE CACCIA

L'inizio ufficiale dell'attività venatoria

Domenica 8 marzo ha avuto ufficialmente inizio l'attività della «Sezione caccia». Oltre 40 cacciatori hanno partecipato alla gita ai Giovi del Sassello, dove è stata effettuata una battuta agli storni.

Proficua è stata pure la gita che si è svolta il 22 marzo ad Albenga. Numerosissime allodole hanno impinguato i carnieri dei 30 cacciatori che hanno partecipato alla battuta.

Ha diretto le due gite il sig. Lupi del Cantiere di Sestri.

Cartoleria

ALESSANDRO
BARISIONE

FONDATA NEL 1878

GENOVA

Piazza Soziglia, 86 - 88 - Telefono 23.125

Forniture
per
Ufficio
e
scolastiche
Articoli
per
regalo

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

PARODI & PARODI

ARTICOLI CASALINGHI
FERRAMENTA
BULLONERIE
UTENSILI ed ATTREZZI
ACCESSORI per CACCIA

GENOVA - SAMPIERDARENA
PIAZZA MODENA, 1 r.

SOCIETÀ EDITRICE INTERNAZIONALE

SEDE CENTRALE: TORINO
CORSO MARGHERITA, 176

FILIALE DI GENOVA
VIA PETRARCA, 22 R.

Novità:

- Grimaldi **IL FAVOLOSO '18**
1.º premio al Concorso S.E.I. e 1.º 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 strannissime 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

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



FOTOINCISIONI A. CERIALE

VIA LANFRANCONI, 43 r. canc. - Telefono 56.65.53

LA RUOTA DEL TEMPO

Sono nati

18 ottobre: NIVEA, di Niveo Bocchini (Liv) e di Marisa Lemmi - 27 novembre: GIAN CARLO, di Davide Ferrari (Mug) e di Anna Maria Campanella - 1° gennaio: RENZA, di Mario Benedetti (Liv) e di Ida Marzi - 25 gennaio: DONATELLA, di Marino Bercilli (Mec) e di Luigina Arecco - 2 febbraio: FABRIZIO, di Pietro Raiti (Mug) e di Maria Castellini - 9 febbraio: SAURO, di Enrico Faggioni (Mug) e di Elda Da Pozzo; MARIA, di Carlo Nembrotti (Mug) e di Lina Albergoti - 12 febbraio: FABIO, di Cesare Mariotti (Liv) e di Gabriella Mariotti - 13 febbraio: FRANCESCA, dell'ing. Pietro Mangraviti (Can) e di Rosina Gatto; GIOVANNI, di Mario Rombolini (Liv) e di Siria Lucchesi - 16 febbraio: GIOR-

GIO, di Angelo Giordano (Mec) e di Alida Fagnol - 17 febbraio: CLAUDIO, di Dante Severi (Mug) e di Norma Lagomarsini - 19 febbraio: ROBERTO, di Giuseppe Michelini (Mec) e di Anita Palazzo - 20 febbraio: FULVIO, di Amleto Valenti (Can) e di Giulia Torielli; FULVIA, di Elio Peirano (Mec) e di Angela Campanini - 22 febbraio: GIAN LUCA, di Narciso Gianello (Mug) e di Silvana Ferrari; MARA, di Pietro Moruzzo (Mug) e di Wanda Martini - 24 febbraio: ANGELA, di Giacomo Cassurino (Mec) e di Paolina Grillo - 25 febbraio: BIANCA, di Veraldo Cardosi (Mug) e di Elvira Bertolucci - 27 febbraio: ROBERTO, di Adriano Ferrari (Mec) e di Rosaria Guarneri - 28 febbraio: ELIO, di Giulio Castellaro (Mec) e di Adele Ottonello; GABRIELLA, di Domenico Cerrati (Mug) e di Lidia Ferro - 1° marzo: ANTONELLA, di Dario Poirè (Can) e di Laura Carrossino; STEFANO, di Giovanni Odicino (Mec) e di Wanda Dugini - 2 marzo: GIUSEPPE, dell'ing. Cesarino Gonella

(Mec) e di Felicia Gargiulo - 3 marzo: SANDRO, di Severino Lazari (Mug) e di Renza Cargioli - 5 marzo: MAURIZIO, di Guido Baldi (Mec) e di Leda Campagnoli; ROBERTO, di Luciano Pittaluga (Mec) e di Adriana Balbi - 11 marzo: ROSSELLA, di Giuliano Stradella (Dig) e di Milvia Parmeggiani - 14 marzo: RICCARDO, di Dante Jannone (Dig) e di Marisa Valpreda; ANGELO, di Lidio Salvetti (Mug) e di Rolanda Pannello.

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

Si sono sposati

28 dicembre: Primo RICCI (Liv) con Lorian Nanni - 29 dicembre: Luigi BACCI (Mug) con Anna Maria Baldini; Ciro ATTANASIO (Liv) con Rita De Mayo - 3 gennaio: Ing. Alfonso COZZOLINO (Mec) con Rosa De Vincenzo - 10 gennaio: geom. Agostino TRIUZZI (Mec) con Valentina Catone - 31 gennaio: Luigi CASTELLO (Mec) con Amalia Marras - 9 febbraio: Ivano NANNI (Liv) con Graziella Cecchetti - 14 febbraio: Luigi MENEGHETTI (Mug) con Edda Puccini - 2 marzo: Bruno PEROTTI (Can) con Maria Mattaus.

Agli sposi i nostri vivissimi auguri.

i 58 anni di età e perchè non risulta inabile al lavoro.

ELENA BASSI ved. BENVENUTI. Ci riferiamo alla nostra comunicazione apparsa sul nostro periodico il 15-2-1959, per precisare che le notizie pubblicate non si riferivano alla Sua pratica: il Ministero, nel fornircela, è incorso in un caso di omonimia.

PREVIDENZA SOCIALE

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

BARTOLOMEO FIRPO. Non ha avuto aggiornamenti alla pensione poiché probabilmente percepisce anche un'altra pensione. Se così non fosse ci informi e provvederemo in merito.

VINCENZO FOTIA. Si attende ancora risposta da Roma in merito al ricorso datato 26 settembre 1958, la cui copia può ritirare presso la nostra redazione. Comuniceremo eventuali altre notizie.

ELMORE VENTURI. Deve fare domanda all'INPS - sede di Genova - al fine di ottenere l'accredito dei contributi assicurativi per il periodo in cui Egido Mironi è stato ricoverato in ospedale. La domanda deve essere redatta in carta semplice; ad essa deve allegare i certificati in nostro possesso, che può ritirare presso la nostra Redazione. Se preferisce, può consegnare a noi la domanda e provvederemo direttamente all'invio.

piccoli ansaldini

ACQUISTEREI, se in ottimo stato, tenda da campeggio per due persone. Telefonare al n. 455920 dalle ore 20 in poi.

ACQUISTO, se occasione, passeggino per bambini ed eventualmente anche seggiolino e girello. Rivolgersi a Elio Castelletti, Servizi Ausiliari (tipografia).

MOTO «Bianchi» 175 cc. (Tonale) 4 tempi, come nuova (visibile presso «Motocicli Azzari», via Soliman a Genova Sestri, tel. 47074) vendesi.

MOTOCICLO «Bianchi» 175 cc. motore a 4 tempi, modello 1958 occasione, vendo anche a rate a lire 170.000 trattabili. Il motociclo è completo di paragambe, parabrezza, portavaligie, portapacchi, contachilometri, copertura. Telefonare al n. 502959 alle ore 20.

VENDO «Lambretta» carenata 125 LD con motore in ottime condizioni, verniciatura a due colori, bolata per tutto l'anno, e un motore «Mosquito» Garelli 49 cc. in buone condizioni. Prezzi trattabili. Telefonare al n. 454280 dalle ore 18 in poi.

VENDO lettino di legno chiaro, seminuovo, per bambino. Telefonare al n. interno 379 dello stabilimento Meccanico.

VENDO lettino di legno con materasso e carrozzella per bambino, come nuovi, a lire 15.000. Telefonare al n. 444282.

VENDO, o cambio con macchina da scrivere, bilancia automatica per negozio nuova, della portata massima di 2 kg. Telefonare al n. 474920 dalle ore 20,30 in poi.

COMMIATI

Hanno lasciato il servizio per ragioni limiti di età i seguenti lavoratori della nostra azienda:

Direzione Generale

Giuseppe DAGNINO, assunto 18-1-1917, ispettore principale.
Giovanni BOSSI, assunto il 27-3-1922, impiegato amministrativo.
Cav. Ugo UGHI, assunto il 1°-4-1934, capo gruppo.
Vincenzo BELLOTTI, assunto il 1°-11-1935, addetto pulizia.
Ing. Cesare CARATTI, assunto il 9-12-1935, capo ufficio.
Agostino FARAONI, assunto il 27-6-1937, addetto pulizia.
Agostino PASTORINO, assunto il 14-1-1942, addetto pulizia.
Giuseppe PAVESE, assunto il 1°-5-1945, impiegato amministrativo.

A questi benemeriti lavoratori, che hanno speso le loro migliori energie per l'affermazione dell'Ansaldo, giungano i ringraziamenti più vivi e l'augurio di un sereno riposo.

Pensioni di guerra

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

DINO TOGNONI. A seguito della Sua richiesta, abbiamo rintracciato la Sua pratica presso il competente Servizio del Ministero del Tesoro, dove abbiamo appreso che, in data 6-10-1955, con Decreto numero 1589756, Le è stato negato il diritto a pensione per non dipendenza da cause di servizio di guerra. Il documento richiestoci può essere da Lei ritirato presso il corrispondente di stabilimento del nostro giornale.

FERRUCCIO FERRINI. A seguito della Sua segnalazione, ci siamo in-

teressati della Sua pratica presso il competente Servizio del Ministero del Tesoro, dove abbiamo appreso che la Commissione medica di Livorno non ha eseguito la visita medica nel 1953 perchè Lei è risultato sconosciuto all'indirizzo indicato (Piazza Lavagna n. 76). Pertanto si consiglia di formulare domanda diretta al Ministero del Tesoro - Direzione Generale Pensioni di Guerra - Servizio Dirette N.G. - informando dell'avvenuto cambiamento di domicilio.

OTTORINO DADONE. Il Ministero del Tesoro - Direzione Generale Pensioni di Guerra - Servizio Infortuni Civili - in data 9-12-1958 ha emesso progetto negativo n. 34275 al padre, perchè non ha compiuto



Da sinistra: Giorgio, nipote di F. Zenobbio - Marco, di P. Barisione - Roberto, nipote di E. Cepollina - Manuela, di P. Nigiotti



Vespa
125

L. 128.000

Vespa
150

L. 148.000

Vespa G.S.
150

L. 178.000

sconti speciali ai dipendenti dell'Ansaldo

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

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

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

Ferie

Caro Ansaldo,

ci rivolgiamo a te per avere un chiarimento ed una precisazione relativa al contratto di lavoro, perchè crediamo che in un punto venga falsato, ad uso interno, il significato delle parole.

All'art. 19 della voce « Ferie » si legge: « L'operaio ha diritto, ogni anno, ad un periodo di ferie pari a: ... 16 giorni per anzianità di servizio da 15 a 20 anni ». Il contratto di lavoro è quindi ben chiaro quando dice che il diritto di acquisizione del periodo di ferie è condizionato alla sola anzianità di servizio maturata all'epoca delle ferie, che viene stabilita dalla Direzione.

Nel successivo chiarimento a verbale la precisazione comune, in ogni edizione stampata sia dagli organismi padronali che da quelli sindacali, porta scritto: « La dizione del primo comma... da 15 a 20 anni significa che l'operaio acquisisce il diritto al godimento di 16 giorni di ferie dopo 14 anni e 354 giorni di servizio ». E' quindi logico, anche dopo questa precisazione, che sono gli anni di servizio, e non i periodi di ferie godute, come si vuol fare intendere, che determinano l'acquisizione del diritto allo scaglione superiore.

Viene anche precisato che il primo periodo di ferie goduto o da godersi dal lavoratore, all'epoca fissata, anche se costituito, nel caso di anzianità di servizio inferiore all'anno, dei dodicesimi relativi ai mesi di anzianità di servizio maturate, deve essere considerato come un intero periodo, agli effetti del diritto del lavoratore allo scaglione superiore di ferie.

Dopo questa premessa, derivante dal contratto di lavoro operante a tutti gli effetti, ci spieghi « L'ansaldino » se a ragion veduta, con un'anzianità di assunzione dal 1° semestre 1944, le giornate di ferie spettanti siano 16, maturando il quindicesimo anno di anzianità di servizio prima del periodo feriale.

La interpretazione letterale del contratto, senza cercare cavilli interessanti, ci dà diritto alle giornate di ferie a seconda dell'anzianità di servizio maturata all'inizio del periodo feriale.

Grazie per l'ospitalità e per le spiegazioni che certamente ci darai.

FRANCO MORABITO

Per avere una chiara idea sui criteri che determinano gli scaglioni di ferie a cui ha diritto il personale appartenente alla categoria operai occorre tenere presente quanto appreso specificato:

1) l'operaio, all'atto in cui inizia il suo servizio, acquisisce il diritto a godere di un periodo di ferie della durata di 12 giorni per ogni anno di servizio prestato, per un periodo di 7 anni;

2) l'operaio, appena raggiunto il 7° anno di servizio, acquisisce il diritto a godere di un periodo di ferie della durata di 14 giorni per ogni anno di servizio prestato, per un periodo di 8 anni;

3) l'operaio, appena raggiunto il 15° anno di servizio,

acquisisce il diritto a godere di un periodo di ferie della durata di 16 giorni per ogni anno di servizio prestato, per un periodo di 5 anni;

4) l'operaio, maturato il 20° anno di servizio, e cioè a 20 anni e 1 giorno, acquisisce il diritto a godere di un periodo di ferie della durata di 18 giorni per ogni anno di servizio prestato, fino alla data della sua morte o del suo licenziamento;

5) acquisire un diritto non significa averlo maturato; ne deriva che l'operaio ha diritto all'intero scaglione di ferie quando ha compiuto un anno di servizio in uno dei periodi sopra previsti; nel caso invece che abbia prestato servizio per una parte del periodo annuale, ha diritto a tanti dodicesimi di ferie quanti sono i mesi di servizio prestati nel periodo;

6) per consuetudine il periodo di chiusura degli stabilimenti per la effettuazione delle ferie collettive viene fissato nel mese di agosto, e il personale operaio viene a godere delle ferie maturate nel periodo intercorrente fra il 16 luglio dell'anno precedente e il 15 luglio dell'anno in cui si effettua il godimento delle ferie stesse, e pertanto le ferie vengono godute dal personale operaio quando è già iniziata la maturazione del periodo successivo;

7) quanto sopra è suffragato dal comma 2), punto 1), dei chiarimenti a verbale di cui all'art. 19 - parte operai - del Contratto Nazionale per i Lavoratori addetti all'Industria Metallurgica, che dice: « Nel caso di liquidazione per risoluzione del rapporto di lavoro, la frazione di ferie nel corso del 7° o del 15° anno di anzianità si calcolerà sulla base di 12 giorni per il primo caso e di 14 giorni nel secondo caso ».

E' evidente che l'applicazione di tale norma non può essere riferita solo al personale che lascia l'Azienda, bensì deve fare riferimento al principio generale secondo il quale, ai fini della determinazione dello scaglione di ferie da considerare, si deve avere riguardo al momento in cui matura il diritto alle ferie e non al momento dell'effettivo godimento.

Non risulta che nel contratto di lavoro attualmente vigente sia stato inserito quanto afferma il firmatario della lettera inviata a « L'ansaldino », e cioè che il primo periodo di ferie goduto o da godersi dal lavoratore, all'epoca fissata, anche se costituito, nel caso di anzianità di servizio inferiore all'anno, dei dodicesimi relativi ai mesi di anzianità maturata, debba essere considerato come un intero periodo agli effetti del diritto del lavoratore allo scaglione superiore di ferie.

La nostra Azienda, conformemente alla lettera e allo spirito del contratto sopra menzionato, nei casi di anzianità inferiore all'anno, concede tanti dodicesimi di ferie quanti sono i mesi di servizio maturati; nel caso in cui, all'epoca delle ferie, un lavoratore abbia prestato un anno di

servizio nel quale incidano due scaglioni diversi di ferie, l'Azienda concede un periodo di ferie ragguagliato ai dodicesimi di servizio prestato nei due scaglioni.

Riservato ai bambini

Caro Ansaldo,

sono figlio di un dipendente dell'Ansaldo ed un tuo affezionato lettore, e vorrei farti una domanda: non ti sembra di dedicarci troppo poco spazio? Perchè non indichi un concorso per un bel tema o una bella poesia (magari genovese) riservati a noi bambini? Penso che, così, anche i nostri genitori ti troverebbero più interessante e vario. Chiedo scusa per il disturbo, ma ti prego di volermi accontentare, se possibile.

NICOLA EDUPPE

L'idea del piccolo Nicola non ci giunge nuova. Infatti l'ultimo concorso riservato ai piccoli lettori era proprio per un tema sui loro genitori ed ottenne, oltre a calorosi consensi, anche un notevole successo per qualità e quantità di partecipazioni.

Comunque, anche per venire incontro ai desideri di numerosi bambini che ci hanno scritto in questo senso, bandiamo volentieri in altra parte del giornale un altro concorso riservato appunto ai più piccoli tra i nostri lettori.

MEMENTO

Giovanni GERI

di 58 anni, dipendente del Meccanico, deceduto il 7-3-1959. Era stato assunto nel 1942. Lascia la moglie e una figlia.

Domenico PORTA

di 61 anni, dipendente del Meccanico, deceduto il 15-3-1959. Era stato assunto nel 1922. Lascia la moglie e un figlio.

Edoardo SCORZA

di 55 anni, dipendente del Meccanico, deceduto il 24-3-1959. Era stato assunto nel 1944. Lascia la moglie e due figli.

Manlio SCOTTO

di 33 anni, dipendente del Cantiere di Muggiano, deceduto il 25-3-1959. Era stato assunto nel 1947. Lascia un figlio.

Giuseppe BOGNANNI

di 56 anni, dipendente del Cantiere di Sestri, deceduto il 5-3-1959. Era stato assunto nel 1956. Lascia la moglie e un figlio.

Giuseppe Odone

di 33 anni, dipendente del Cantiere di Sestri, deceduto il 12-3-1959. Era stato assunto nel 1942. Lascia la madre.

Amelio CORSI

di 46 anni, dipendente dello stabilimento CMI, deceduto il 2-3-1959. Era stato assunto nel 1941. Lascia la moglie e due figlie.

Vincenzo MALERBA

di 58 anni, dipendente dello stabilimento CMI, deceduto il 9-3-1959. Era stato assunto nel 1930. Lascia la moglie.

Armando FERRANDO

di 48 anni, dipendente dello stabilimento CMI, deceduto il 16-3-1959. Era stato assunto nel 1939. Lascia la madre, la moglie e un figlio.

Al 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 Merlano, Giovanni Chiarlo - CMI: Dina Pasquino (Voltri), Aurelio Maggiolo (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 Lanfranco, 43 * Pubblicità SIRA, Scaletta Carmagnola, 7 * Autorizz. Trib. di Genova n. 299, 6-5-1954

Coralid

AGSA S. DONATO MILANESE

CARTE E TELE SENSIBILI Ozalid

CARTE TRASPARENTE per DISEGNO, per SCHIZZI, MILLIMETRATE ecc.

MACCHINE ELIOGRAFICHE

Bleummer's
VIA PRE, 48.
E' L'INDUSTRIA CONFEZIONI CHE VESTE ELEGANTEMENTE CON POCA SPESA
LABORATORIO E VENDITA AL PUBBLICO VIA PRE 48 - 52 R.

BLEUMMER'S
CONFEZIONA CON TESSUTI E MODELLI ULTIMI
DI GRAN MODA A PREZZI ECONOMICI

BLEUMMER'S
GARRANTISCE TUTTE LE SUE CONFEZIONI
SAGNATE IRRESTRINGIBILI

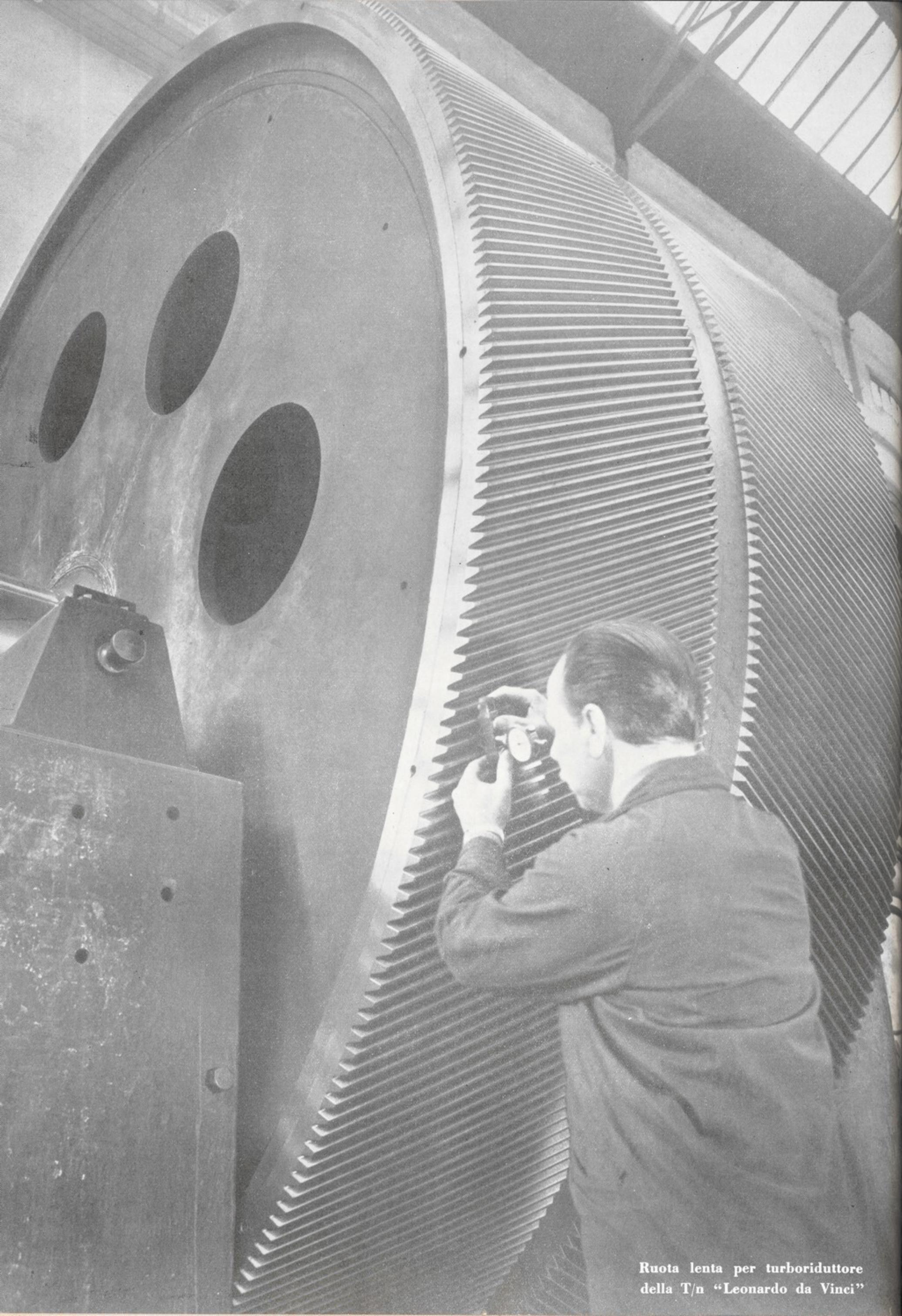
BLEUMMER'S
Ha sempre pronto un grandioso assortimento di
IMPERMEABILI - SOPRABITI - ABITI
GIACCHE - PANTALONI - ARTICOLI
SPORTIVI - E DA LAVORO
per UOMO - SIGNORA - GIOVANETTI - BAMBINI

BLEUMMER'S
DISPONE DI UNA ATTREZZATA SARTORIA ABITI
SU MISURA DIRETTA DA ABILI MODERNI TAGLIATORI
MAESTRANZE SPECIALIZZATE

BLEUMMER'S accetta in pagamento tutti i Buoni Rateali: ENAL - CRAL - SIAC
IMA - POSTELEGRAFONICI - OEG ecc.



Bleummer's
GIACCA
HARRIS TWEED



Ruota lenta per turboriduttore
della T/n "Leonardo da Vinci"