

l'ansaldino

anno quinto - numero 15

QUINDICINALE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO

genova, 15 settembre 1958



La T/c "Ginevra Fassio" alla vigilia del varo a Sestri. A sinistra si vedono le poppe della T/c "British Light" e della "Leonardo da Vinci"



l'ansaldino

QUINDICINALE
DEI DIPENDENTI
DELL' ANSALDO

EDITO DALL'ANSALDO S.p.A.

Responsabile: Lorenzo Reborà

Redazione: Via Fieschi, 10-11
Genova



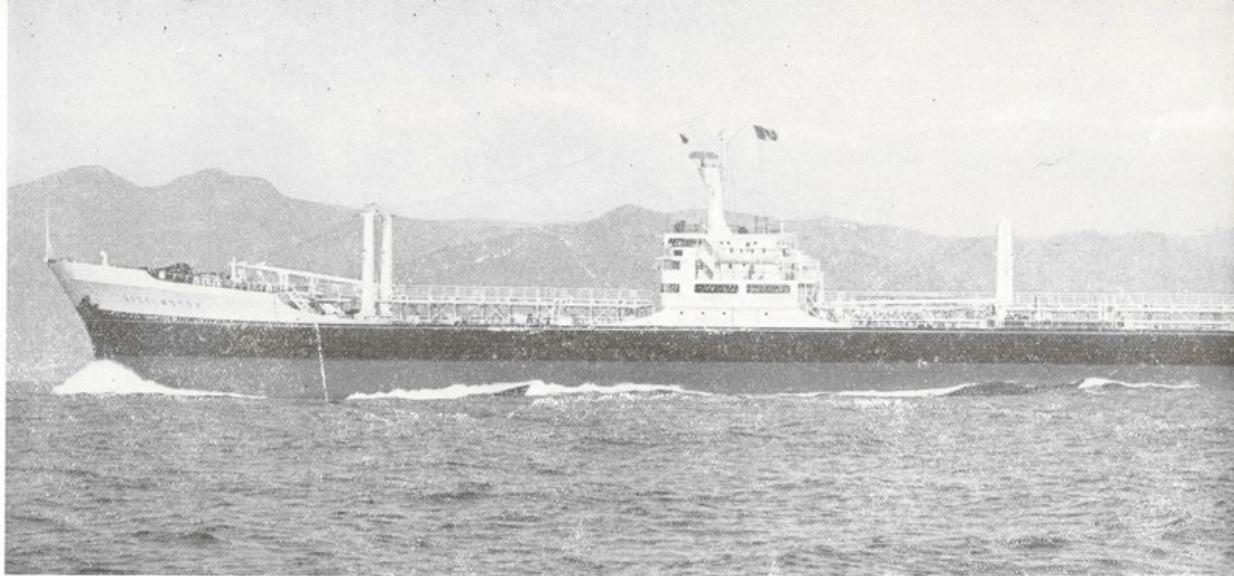
sommario

- 2 PROVE E CONSEGNA DELLA «SICILMOTOR»
- 4 FOTOCRONACA
- 5 SCENDE IN MARE LA «GINEVRA FASSIO»
- 6 PANORAMA AZIENDALE
- 8 LA SCUOLA INTERAZIENDALE APPRENDISTI DI CALCINARA [di Giuseppe Gennaro]
- 9 UOMINI ALLA CONQUISTA DEL CIELO di I. B.
- 10 STORIA DELLA NAVE di Lucio Bozzano
- 12 NOTE DI VIAGGIO DI UN ANSALDINO di Pietro Leonardi
- 14 LA LOTTA CONTRO GLI INFORTUNI
- 15 IL VARO DEL «CANTARENA» - NUOVA GRU DA BANCHINA
- 16 LA STORIA DELL'«AIRONE» di Emilio
- 17 DOPOLAVORO
- 19 «L'ANSALDINO» RISPONDE



Corrispondenti di Stabilimento:
DIG: Lucia Diamante - MEC: Spartaco Sardini, Giuseppe Rovigno - CAN: Graziano Merlano CMI: (Voltri) Dina Pasquino; (Fegino) Aurelio Maggiolo - 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 Lanfrancconi, 43 * Pubblicità SIRA, Piazza delle Vigne, 6 * Autorizz. Trib. di Genova n. 299, 6-5-1954



Prove e consegna della la più grande motocista

Giovedì 4 settembre ha effettuato le prove contrattuali a pieno carico la più grande motocisterna italiana e una delle più grandi del mondo, la « Sicilmotor » di 31.000 tonnellate di portata lorda, ordinata all'Ansaldo il 17 ottobre 1956 dalla Società di navigazione « Sicilnaviglio » di Palermo, impostata al Cantiere di Sestri il 18 maggio 1957 col numero di costruzione 1528 e varata il 23 marzo scorso. È gemella, a parte l'apparato motore, di dieci turbocisterne già consegnate dalla nostra Società (« Mina D'Amico », « Argea Prima », « Miraflores », « Purfina Italia », « Fina Canada », « Italia Martelli Fassio », « Aretusa », « Mirador », « Elios », « Polinice ») e di due attualmente in allestimento (« Felce » e « Ginevra Fassio »).

Siamo partiti alle 7,15 dalla Calata Olii Minerali del porto di Genova e, al traino dei due rimorchiatori « Ancona » e « Norvegia », ci siamo diretti all'imboccatura di levante, uscendo in mare aperto alle 7,30. A bordo sono presenti per la parte armatoriale l'Amministratore della Sicilnaviglio e Direttore della « Italnavi » come Eugenio Genta, il consulente ing. Agostino Mari, il comandante designato della nave Aristide Tomatis, il direttore di macchina designato Mariano Indelicato; per la « Fiat - Grandi Motori » il Direttore principale ing. Roberto De Pieri; per il « Registro Italiano Navale » l'ing. Di Macco, l'ing. Canepa e il cav. Innocenti; per l'« American Bureau » il signor Van Riper, il signor Lemmi, l'ing. Scotto; per il « Lloyd's Register » l'ing. Grasselli e il signor Follo; per la « Vasca Navale » l'ing. Cimino; per l'Ansaldo il Direttore del Settore Esercizio Navale ing. Cristofori, il Direttore del Cantiere e Direttore delle prove ing. Gianandrea Boero con il V. Direttore ing. Pazzano, il Direttore dell'Ufficio Progetti Navali ing. Rouzier con il Dirigente ing. Luzzatto, il Direttore Commerciale Navale ing. Casaccia, il Capitano d'armamento Alberto Beretta, il Dirigente all'Ufficio Studi caldaie marine del Meccanico ing. Parodi, i Capi sezione del Cantiere di Sestri cap. Caorsi per il montaggio apparati motori, sig. Arecco per gli impianti elettrici, ing. Giribaldi per l'allestimento e il capo del coordinamento ing. Bruzzo. Vi erano inol-

tre, quali ospiti graditissimi, il Console Generale degli Stati Uniti a Genova signor David Maynard e un gruppo di studenti universitari dell'Associazione « Il Convegno ».

Cominciamo subito a navigare con i nostri mezzi, con mare calmo e assenza di vento. Lungo l'aspra costa ligure c'è una leggera foschia, che però non disturberà il rilievo dei tempi sui traguardi di Portofino e Punta Chiappa della consueta base di 6.030 metri e mezzo. La nave è alla sua terza uscita in mare: infatti il 30 agosto ha fatto le prove preliminari e il 2 settembre le prove ufficiali a mezzo carico. Oggi è alla sua massima immersione, al limite del bordo libero estivo. Il dislocamento corrispondente è di 41.670 tonnellate.

Per due ore e mezza la « Sicilmotor » sembra vagare senza meta sull'acqua, mentre la scia si svolge in una figura geometrica senza nome. Ma alle dieci l'asse longitudinale della nave combacia

perfettamente con la rotta da seguire in « base », e alle 10,08 scattano i cronometri dei tecnici radunati in plancia: cominciano i rilievi dei tempi, i cui risultati tutti attendono — e vedremo il perché — con estremo interesse.

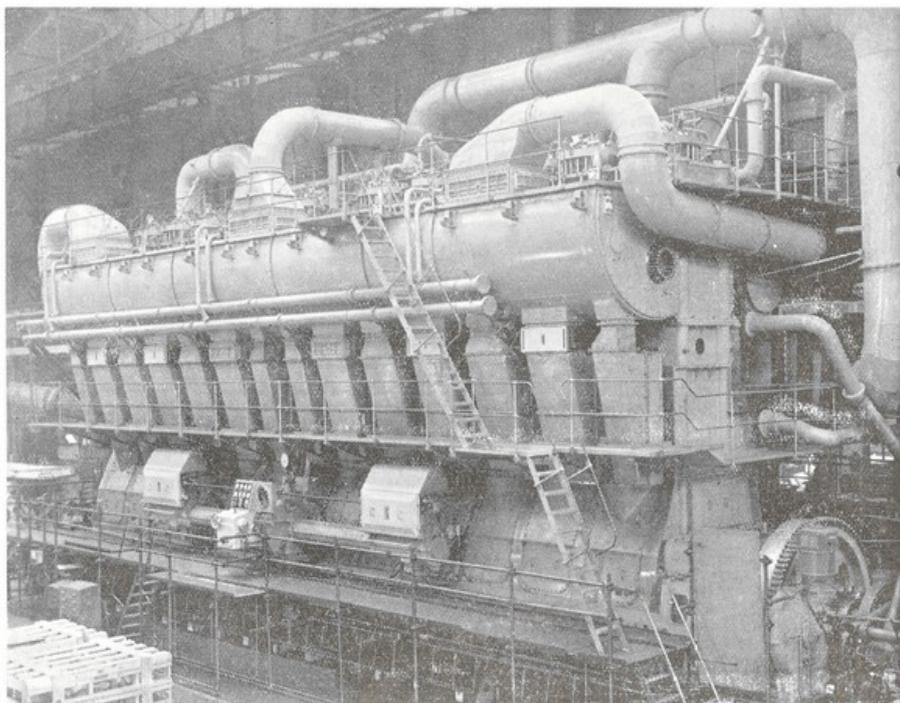
Alla fine dei rilievi, effettuati su quattro coppie di corse, il comportamento della nave si può così riassumere: nodi 16,59 a 129,15 giri al minuto, 16,64 a 130,15 giri, 16,17 a 124,8 giri, 15,18 a 116 giri. La potenza sviluppata dell'apparato motore è, in media, di 14.000 cavalli.

Questi risultati sono stati e saranno oggetto di molta attenzione da parte dei progettisti, dei costruttori e degli armatori. Infatti è la prima volta che, in Italia, una nave cisterna delle dimensioni della « Sicilmotor » viene dotata di un motore di propulsione Diesel. Per far ciò si è dovuto concedere maggiore spazio al locale macchine, dato l'ingombro del motore principale.

a detrimento dei depositi di nafta di alimento. Ma poiché questa gigantesca macchina consuma circa due terzi del carburante normalmente bruciato da un apparato a turbine di uguale potenza, è stato possibile ridurre il volume dei depositi stessi, lasciando così invariata la portata utile.

Alla prova di velocità sono seguite quelle del timone e di marcia indietro. Alle 17,50 rientriamo in porto al traino dei rimorchiatori « Canada », « Olanda », « Danimarca » e « Iberia » e alle 18,10 siamo di nuovo ormeggiati alla Calata Olii Minerali. Da segnalare, per la cronaca, il gentile gesto dell'ing. Mari che a nome della « Italnavi » ha consegnato al segretario del Cantiere di Sestri signor Emanuelli un assegno di L. 30.000 a favore del personale di camera il quale, diretto dallo stesso signor Emanuelli coadiuvato dai sigg. Fiorenza e Straus, ha svolto un servizio degno di ogni elogio.

Il motore di propulsione da 14.400 Cv. della « Sicilmotor » fotografato sul banco di prova





“Sicilmotor” maestranza italiana

Ed ecco ora una breve presentazione della nuova unità. La motocisterna « Sicilmotor » ha le seguenti dimensioni principali: lunghezza fuori tutto, m. 200; lunghezza fra le perpendicolari, metri 188,80; larghezza massima fuori ossatura, m. 26,20; altezza in fianco al ponte di coperta, metri 13,90. L'immersione massima dalla linea di costruzione, a pieno carico, è di m. 10,40, cui corrisponde una portata lorda di 31.080 tonnellate. La capacità delle cisterne da carico è di 41.500 mc.

La nave è stata costruita sotto la sorveglianza speciale del « Registro Italiano Navale », del « Lloyd's Register » e dell'« American Bureau of Shipping » per il conseguimento della più alta classe relativa a bastimenti che trasportano prodotti petroliferi alla rinfusa con punto di infiammabilità al disotto di 65° C. e per la navigazione di lungo corso. È strettamente conforme alle condizioni previste dalla Convenzione internazionale di Londra del 1948 per la sicurezza della vita umana in mare e a quelle della Convenzione di Seattle per l'igiene e l'abitabilità degli equipaggi a bordo. Sono state inoltre soddisfatte tutte le prescrizioni vigenti presso le autorità del Canale di Suez e del Canale di Panama, riguardanti il trasporto e la manipolazione di prodotti petroliferi di ogni categoria e grado.

La « Sicilmotor » è stata costruita col sistema a due paratie longitudinali stagne ed ha un ponte con copertini inferiori, castello, tughe al centro, cassero poppiere con sovrastante tuga, prora slanciata e poppa tipo incrociatore. È attrezzata con albretto centrale, quattro colonne di carico e un funaiolo di forma aerodinamica. L'apparato motore, su una sola elica, è sistemato a poppa. Il ponte di coperta si estende, senza insellatura, per tutta la lunghezza della nave, mentre il castello ha una insellatura pronunciata. Sul ponte di coperta, all'altezza del cassero poppiere e del castello, è sistemata una passerella metallica che congiunge il castello con le tughe centrali e queste con il cassero poppiere.

Le strutture dello scafo della « Sicilmotor » sono in prevalenza collegate mediante saldatura elettrica. Sono collegati mediante chiodatura gli orli longitudinali delle fasciame del fondo, quelli superiori del ginocchio, quelli della cinta con

la sottocinta e con il trincarino e quelli del fasciame col ponte di coperta. Le due paratie longitudinali, in corrispondenza delle cisterne per il carico, si estendono dal fondo fino al ponte di coperta, in modo da creare tre serie di compartimenti e cioè una centrale e due laterali. Le paratie trasversali delle cisterne, in numero di undici, si estendono da murata a murata e formano con le due paratie longitudinali un complesso di trenta cisterne.

L'apparato motore è costituito essenzialmente da un motore « Fiat » C 7512 S che ha le seguenti principali caratteristiche: 12 cilindri verticali in linea del diametro di 750 mm. e con corsa di 1.320 mm., ciclo Diesel a due tempi semplice effetto, iniezione diretta del combustibile, reversibile, sovralimentato mediante turbosofianti a gas di scarico collegate in serie con le pompe aria di lavaggio, lubrificazione forzata, raffreddamento generale ad acqua dolce. È stato progettato per una potenza massima di 14.400 cavalli a 150 giri/1'.

L'impianto elettrico è alimentato con corrente continua e funziona alla tensione di 220 V. per i circuiti forza e di 110 V. per i circuiti luce, fanali di navigazione e segnalazione. La corrente a 220 V. è fornita da due gruppi elettrogeni di servizio da 650 kW. ciascuno (motore Diesel « Fiat » A 306 SE sovralimentato, della potenza di 1.000 cav. a 450 giri/1'; dinamo « C.R.D.A. »), un gruppo elettrogeno di riserva da 525 kW. (motore Diesel « Fiat - Mercedes Benz » 820 B6 sovralimentato, della potenza di 800 cav. a 1.400 giri/1'; dinamo « C.R.D.A. »), un gruppo elettrogeno di emergenza da 60 kW. (motore Diesel « Fiat » 203 da 85 cav.; dinamo « C.R.D.A. »). La corrente a 110 V. è fornita da due gruppi convertitori « C.R.D.A. » da 40 kW. ciascuno.

Per il servizio del carico la nave è dotata di due motopompe (motore Diesel « Fiat - Mercedes Benz » 820 B6 sovralimentato, della potenza di 800 cav. a 1.400 giri/1'; pompa centrifuga « Worthington » 10 LNS 27) e di due elettropompe (motore elettrico « C.R.D.A. » da 700 cav. a 1.400 giri/1'; pompa centrifuga « Worthington » 10 LNS 27), ciascuna della portata di 1.200 mc/h e con prevalenza di 100 m. Per i resi-

dui del carico vi sono due elettropompe (motore elettrico « C.R.D.A. » da 80 cav. a 1.600 giri/1'; pompa centrifuga « Worthington » 6 GR), ciascuna della portata di 120 mc/h e con prevalenza di 120 m. Per i vari servizi esistono altre diciassette pompe.

Gli impianti nautici della « Sicilmotor » sono quanto di più aggiornato oggi offre la tecnica. In particolare vi sono: un trasmettitore per onde medie, un trasmettitore per onde corte, un trasmettitore di emergenza, un apparato autoallarme, un ricevitore per onde medie e corte, un radiogoniometro, un ecometro, un radar, girobussola e giropilota.

Gli alloggi, arredati con materiali di pregio e con semplice buon gusto, sono costituiti da cinque appartamenti (armatore, comandante, direttore di macchina, primo ufficiale, primo macchinista), otto cabine singole per gli ufficiali, il pilota e una di riserva, tre cabine doppie per gli allievi ufficiali e una di riserva per ufficiali, quattordici cabine singole per i sottufficiali, tredici cabine a due letti per la bassa forza. Nella tuga centrale vi è il salone comando ed una saletta di ritrovo, nella tuga a poppa la sala da pranzo e il fumaiolo per gli ufficiali, le mense e la saletta di soggiorno per i sottufficiali e per i comuni.

Abbiamo chiesto, ad alcune tra le persone più qualificate presenti alle prove, un giudizio sui risultati conseguiti, ed ecco quanto ci hanno risposto:

Ing. Franco Cristofori, Direttore Centrale. Sono lieto di trovarmi a bordo e di aver visto funzionare tutto per il meglio su questa nave, alla quale mi sento legato da un particolare ricordo, essendo stata l'ultima unità da me varata durante un periodo di due anni e mezzo di intenso lavoro. L'ho vista partire da Sestri in una circostanza che si potrebbe definire « strana », in quanto, pur avendo il Cantiere un carico di lavoro notevole ancora per lungo tempo, la « Sicilmotor », in seguito alle ultime ripetute consegne imposte dal programma, ha lasciato per qualche giorno vuota la darsena di allestimento. Fra quattro mesi però vi saranno in allestimento già cinque navi, la prima delle quali, la « Ginivra Fassio », sarà varata domenica prossima.

Ing. Gianandrea Boero, Direttore del Cantiere di Sestri. La nostra costruzione 1528 è la più grande motocisterna italiana e una delle più grandi del mondo. È importante mettere in evidenza questo particolare oltre che per le ragioni note, per i risultati più che soddisfacenti raggiunti nel ciclo di prove in mare che si conclude oggi. Infatti, nonostante il tipo di apparato motore installato su questa nave, si è potuto constatare, anche attraverso rilevamenti assai accurati, che la nave in tutte le condizioni di carico alle quali sono state fatte le prove in mare, non ha rivelato vibrazioni di scafo degne di nota. Inoltre le velocità conseguite, sia nelle prove ufficiali

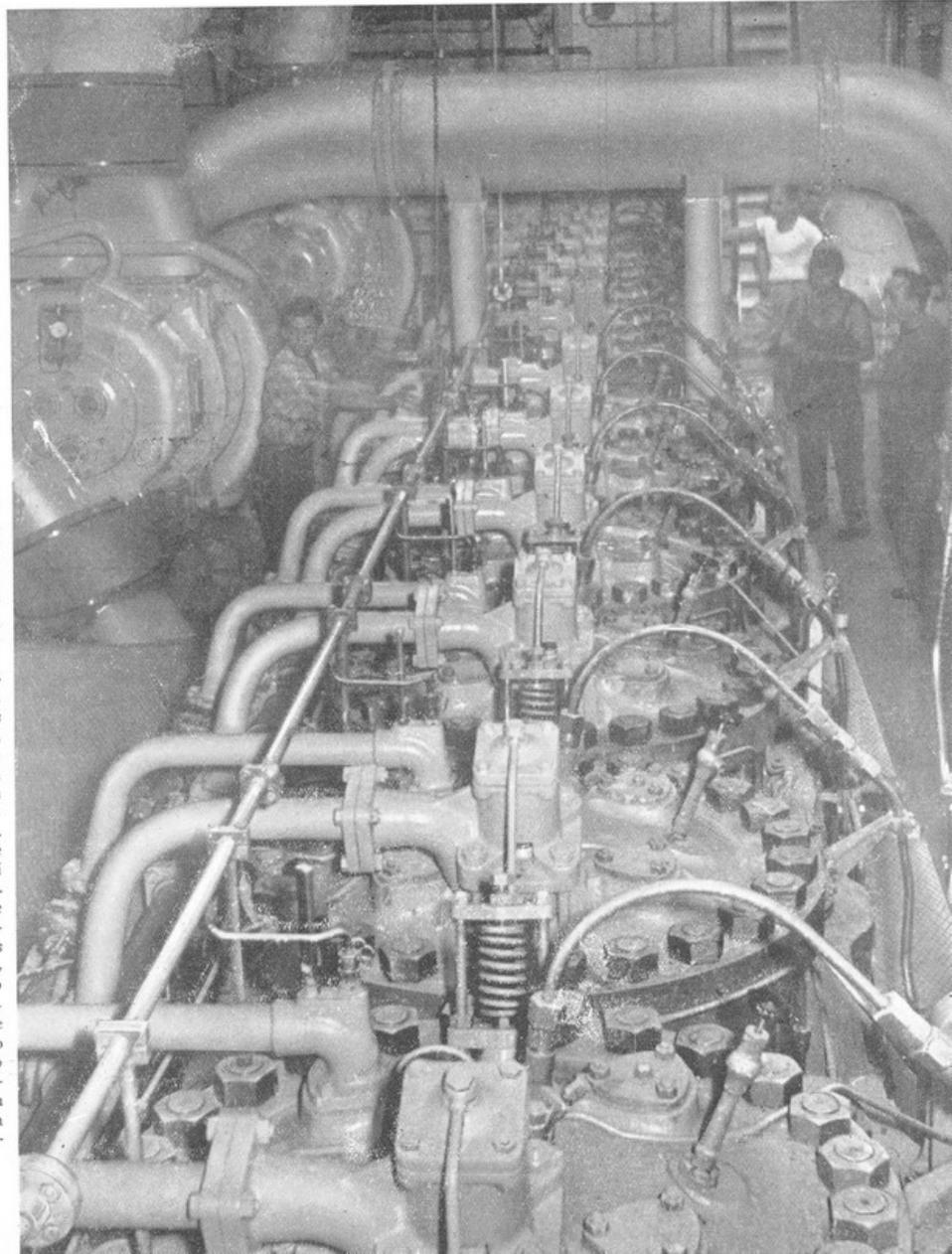
di registro a mezzo carico, sia nelle prove a pieno carico, sono risultate superiori alle nostre aspettative. Il funzionamento di tutti i servizi è stato ottimo e possiamo perciò affermare che anche nella costruzione di questa nave, per vari aspetti più complessa delle altre similari a vapore, il Cantiere di Sestri ha dato nuova prova dell'esperienza dei suoi quadri e della capacità delle sue maestranze.

Ing. Achille Rougier, Direttore Centrale. Le prove della motocisterna « Sicilmotor » erano attese con vivo interesse dagli armatori nazionali e stranieri e, ovviamente, anche dai tecnici dell'Ansaldo e della « Fiat - Grandi Motori ». I risultati ottenuti alle prove della nave a pieno carico e a mezzo carico hanno dimostrato le ottime qualità dello scafo e dell'apparato motore. Il progetto studiato presso la Direzione Generale presentava non lievi difficoltà, sia nei riguardi delle strutture, data la inconsueta concentrazione di peso nella parte poppiere dello scafo che poteva far temere il sorgere di vibrazioni, sia nei riguardi della carena per ottenere il conveniente assetto nelle diverse condizioni di carico. Questa prima realizzazione di una grande motocisterna si può dunque considerare pienamente riuscita da ogni punto di vista e si deve dare atto alla « Fiat - Grandi Motori » dello spirito di

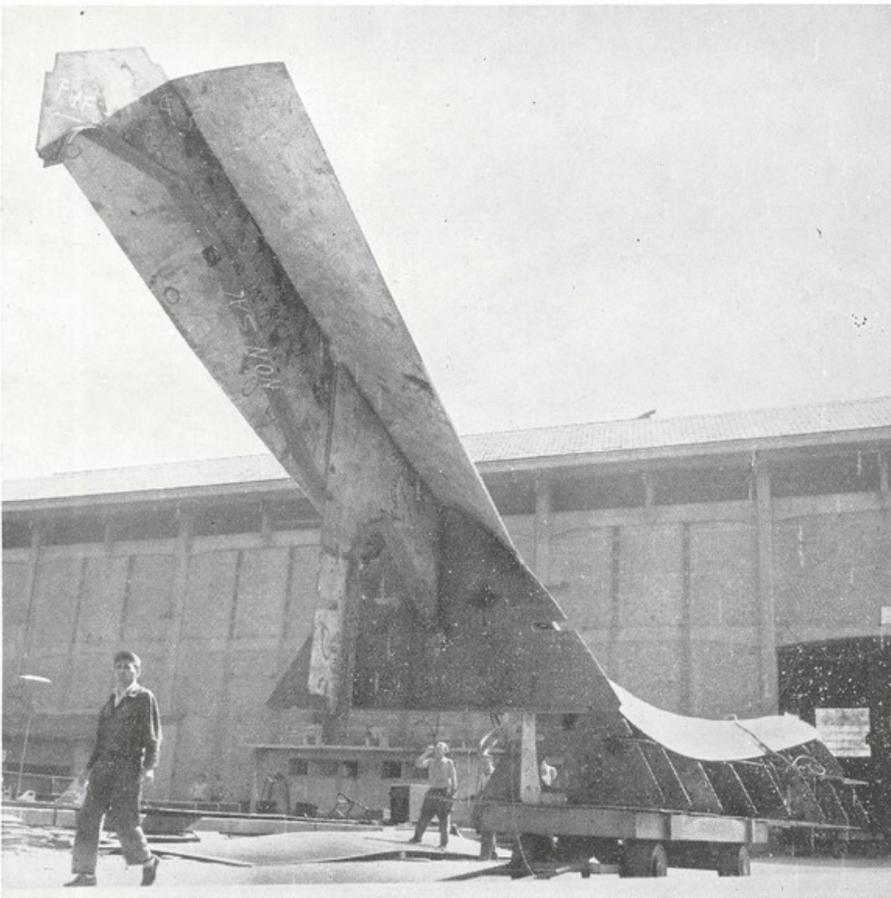
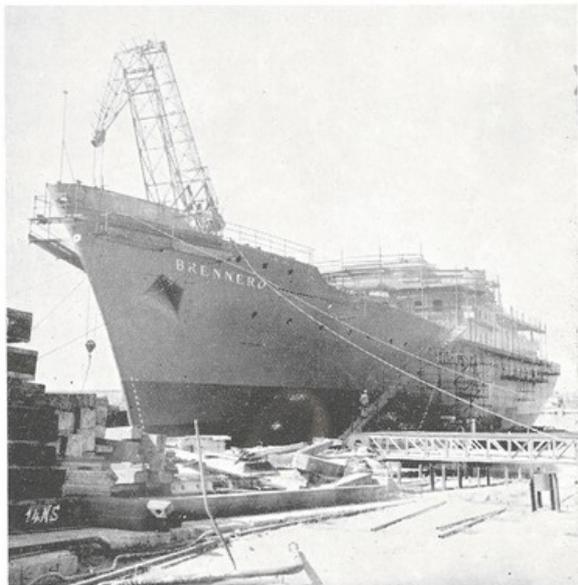
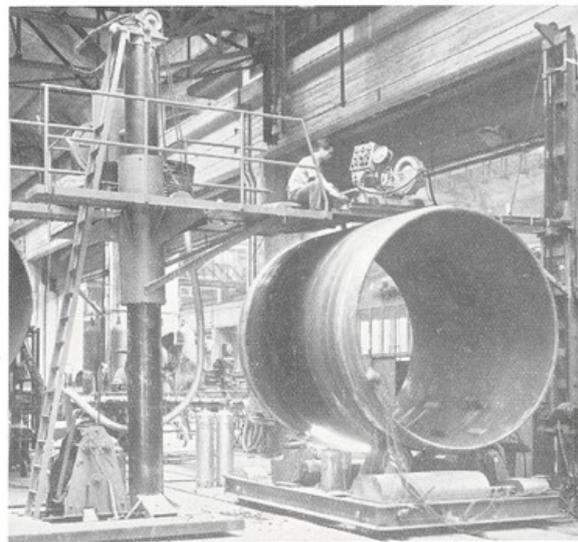
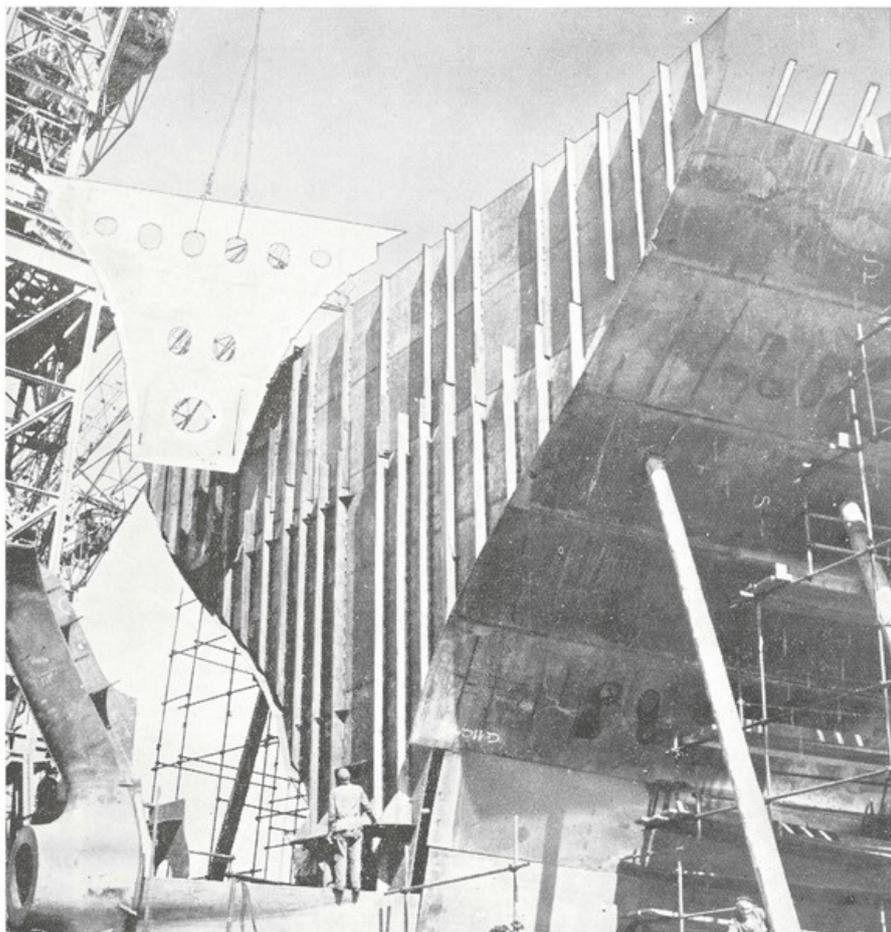
(continua a pag. 18)

Dante Jannone

Gli specialisti controllano il funzionamento del motore durante le prove in mare



FOTOCRONACA



A sinistra: costruzione, al Cantiere di Muggiano, dello scafo di una turbocisterna da 31.500 t.d.w. ordinata dalla Società «Messana» di Messina: la parte popiera (in alto) e il dritto di prora (in basso). - Sopra, dall'alto: saldatura circolare di corazza per mulino presso lo stabilimento C.M.I. (è al lavoro l'operaio Gaetano Russo); la motonave «Brennero» in allestimento al Cantiere di Livorno. - Sotto: l'operaio Domenico Martini dello stabilimento Fonderia mentre esegue la molatura di un corpo di valvola di bronzo



SCENDE IN MARE la "Ginevra Fassio"

Il varo della turbocisterna « Ginevra Fassio » di 31.500 t.d.w., che continua la serie di navi adibite al trasporto di carichi petroliferi infiammabili, è avvenuto felicemente domenica 7 settembre al Cantiere di Sestri.

Erano sul palco il Prefetto di Genova, dott. Angelo Vicari; il generale Turrini, comandante della zona militare; il generale Lombardi, comandante del Presidio militare; il colonnello Celi, comandante della Legione dei Carabinieri; l'avv. Rossi, in rappresentanza del Presidente della Deputazione Provinciale; l'assessore Solari per il Sindaco; il Primo Presidente della Corte d'Appello, S. E. Piras; il Procuratore Generale, S. E. Petrocelli; il comandante del Porto, generale Carnino; il console generale di Francia dott. Meziere; il generale Ruffini, Presidente del Consorzio Autonomo del Porto. Per la Società armatrice (« Villain & Fassio e Compagnia Internazionale di Genova ») abbiamo notato il cavaliere del Lavoro ing. Ernesto Fassio; i fratelli comm. Ugo e Vittorio; il figlio dott. Alberto; il prof. Turci, l'avv. Sciacaluga, il comm. Pizzolo.

Dopo la benedizione, impartita dal parroco di San Francesco, don Gaggero, il nuovo Direttore del Cantiere, ing. Gianandrea Boero, dava le ultime disposizioni e rivolgeva quindi l'invito rituale alla madrina, signora Adriana Fassio. Sotto lo splendido sole del settembre mediterraneo, nel più assoluto silenzio, si è udito distintamente il secco picchiare dell'ascia d'argento contro il cavo di seta — ultimo tenue ostacolo alla discesa della nave ferma per un istante ancora sullo scalo — e poi l'urlo festoso, giubilante delle sirene, lo scrosciare degli applausi della gran folla presente, men-

tre la più giovane e la più moderna delle nostre unità da carico, scivolava docile e sicuri verso il mare.

Dopo il varo, il nostro Presidente, avv. De Barbieri, ha rivolto brevi e nobili parole ad Ernesto Fassio, augurandogli un sempre miglior avvenire ed auspicando una sempre più stretta collaborazione fra la sua e la nostra Società.

Visibilmente commosso, e spesso interrotto dagli applausi, l'ing. Fassio ha risposto: « La nave che è scesa al mare è la quinta delle unità commesse dalla Società che ho l'onore di presiedere, a questo antico e glorioso cantiere. Essa va ad aggiungersi ad una flotta sociale di diciotto navi in esercizio, e sarà seguita dalle altre dieci in corso di costruzione in questo stesso cantiere, concorrendo così, quantitativamente e qualitativamente allo sviluppo della Marina Mercantile.

In questa sempre uguale e sempre nuova cerimonia del battesimo d'una nave — alla quale si accompagna la benedizione divina e l'auspicio felice della madrina gentile che ha assolto il rito — io vorrei, Signori, che ravvisaste il segno della mia fede nel perenne divenire della nostra Marina ».

Dopo aver rilevato come, a suo avviso, il traffico marittimo costituisca uno dei cardini dell'economia nazionale, l'ing. Fassio ha continuato:

« Mi pare giusto e necessario affermare, da questo palco che diventa idealmente, nel momento di un varo, la « planca » dell'azienda marittima, che le maestranze dei cantieri possono contare sull'armamento per la continuità di un lavoro fecondo e creatore. Perché ciò non avvenisse, bisognerebbe configurare l'ipotesi, cui mi rifiuto, di un Paese che divenisse insensibile al-

l'appello del suo destino marinaro, e di uno Stato che venisse meno ai compiti che gli sono imposti dalla necessità di non lasciarsi superare nella competizione con le altre nazioni marittime.

Lo Stato sotto la pressione delle circostanze, della stampa e dell'opinione pubblica, è uscito da un antico assenteismo e si è colla legge Tambroni — e torna a suo onore — accostato alla realtà nella politica cantieristica.

Ma persistono le più giustificate preoccupazioni nel mondo armatoriale per l'intervenuta illogica e ingiusta modifica della data di decorrenza dei benefici della legge che dovrà essere ripristinata nella sua primitiva applicazione e tenendo conto di un dato « elementare » della costruzione navale, e cioè del materiale prefabbricato e della lavorazione a terra colle ingentissime esposizioni di capitale che comporta. Aggiungerò che il lavoro dei cantieri è strettissimamente legato a quel processo di rinnovamento qualitativo della flotta mercantile, che io ritengo improrogabile qualunque cosa ne pensino coloro, pochi in verità, che preferirebbero spremere ancora da vecchie o vecchissime navi l'ultimo succo.

E' necessario che lo Stato con una politica decisa, chiara, lineare, simile a quella degli altri Paesi marittimi, permetta allo spirito di iniziativa e alla volontà dell'armamento di completare l'opera di adeguamento della flotta mercantile alle esigenze dell'immediato futuro, in cui la lotta sarà sempre più serrata e i confronti sempre più eloquenti e pericolosi.

Da parte nostra posso assicurarvi che non vi saranno né esitazioni né indugi, se lo Stato mostrerà la dovuta com-



Il cav. del lavoro ing. Ernesto Fassio parla ai presenti



Il Direttore ing. Boero e la madrina sig.ra Adriana Fassio

prensione e coerenza ».

La costruzione Ansaldo numero 1537 fu impostata il 7 dicembre dell'anno scorso ed è stata costruita sotto la sorveglianza speciale del « Registro Italiano Navale », del

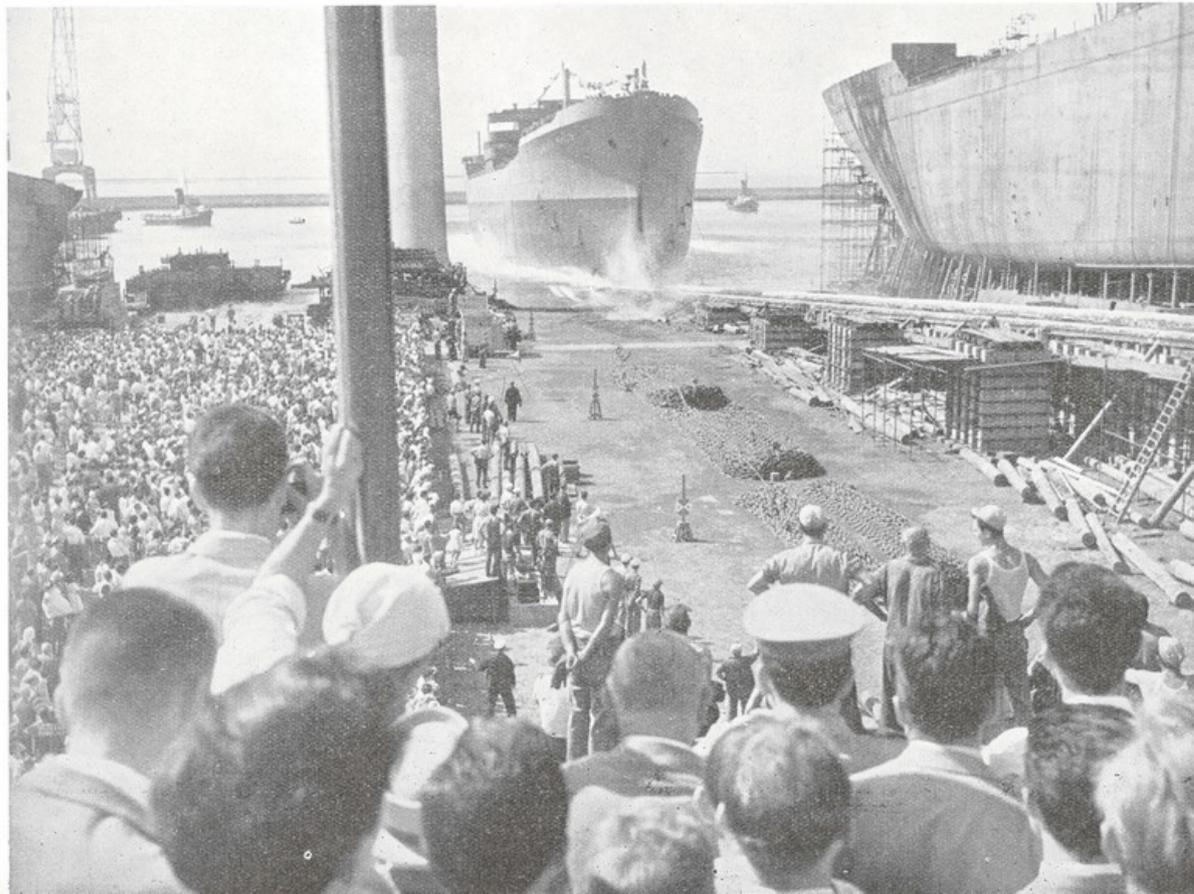
« Lloyd's Register » e dell'« American Bureau of Shipping », al fine di ottenere la più alta classe per nave da adibire al trasporto di prodotti petroliferi infiammabili. E' inoltre conforme agli accordi della « Convenzione di Londra » del 1948 ed alle prescrizioni per il transito attraverso i canali di Suez e Panama.

Lo scafo, a struttura longitudinale, è suddiviso in trenta cisterne per il carico aventi un volume complessivo di circa 42.000 metri cubi.

La stazione di pompaggio principale comprenderà quattro turbopompe da 850 mc/h per il carico e due pompe stripping da 120 metri cubi.

Solite le dimensioni principali dell'unità, e cioè 200 metri di lunghezza fuori tutto, m. 188,80 di lunghezza fra le perpendicolari, m. 26,20 di larghezza massima fuori ossatura, m. 13,90 di altezza al ponte di coperta, m. 10,30 di immersione media alla portata contrattuale dalla linea di costruzione, 31.500 tonnellate di portata lorda corrispondente, 19.000 tonnellate metriche circa di stazza lorda. La potenza massima dell'apparato motore, a circa 114 giri al minuto primo, sarà di 16.000 C. A. e quella normale, a circa 110 giri, di 14.500 C. A. In prova, con dislocamento corrispondente alla portata lorda contrattuale e con potenza normale, l'apparato propulsore imprimerà alla nave una velocità pari a 16,30 nodi.

Emiddio Loscalzo



MUGGIANO

Il prolungamento del molo Mahroussa per una nuova banchina di allestimento

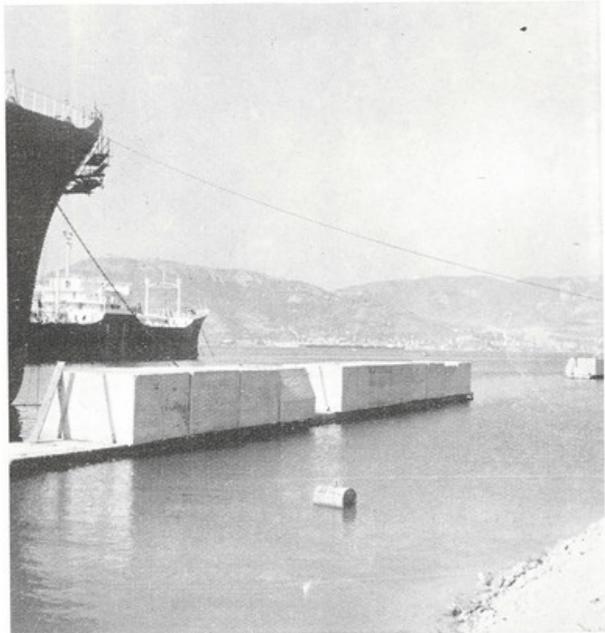


Proseguono al Cantiere di Muggiano i lavori per il prolungamento del molo « Mahroussa ». Si tratta di un'opera che consentirà, a lavori ultimati, di disporre di una banchina della lunghezza totale di metri 277,50, lungo la quale potranno essere attraccate, durante la fase di allestimento, due navi di grande tonnellaggio.

Per compiere tale opera è necessaria la posa in mare di numerosi blocchi di cemento armato, in gran parte già effettuata, ed un riempimento di

circa 62.000 metri cubi di terra.

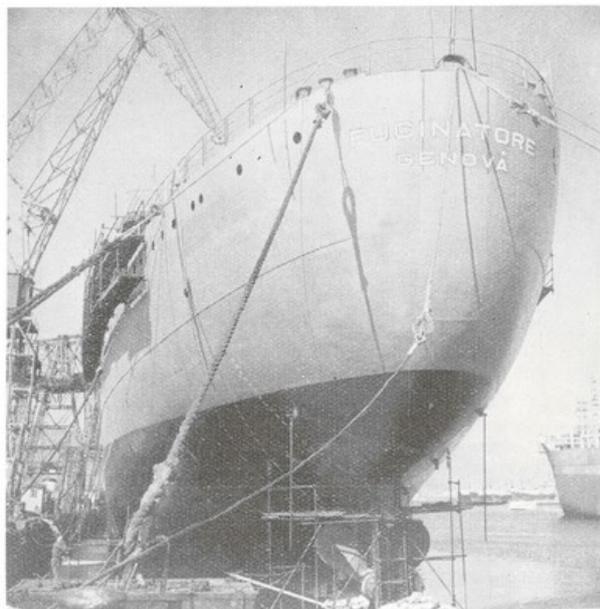
Sulla nuova banchina, che avrà una larghezza media di 60 metri e un'area di circa 8.250 mq., verrà prolungato di 25 metri il binarione già esistente nella prima parte del molo e verrà inoltre sistemata un'altra gru elettrica. Questa sarà a braccio retrattile, girevole su portale scorrevole, con una portata al gancio di 5 tonni, con sbraccio di 40 m. e di 12 tonni, con sbraccio di 25 m.; lo sbraccio massimo dal centro di rotazione è di 40 m.



e quello minimo di 12 m. La nuova gru sarà fornita di motori e apparecchiatura elettrica semiautomatica.

Visite

Un gruppo di oltre venti studenti somali, in giro d'istruzione in Italia, ha recentemente compiuto una visita al Cantiere di Muggiano. I graditi ospiti che erano accompagnati dal sig. Gustavo Conte e da un ufficiale della Capitaneria di Porto della Spezia, sono stati ricevuti in cantiere dall'ing. Annaloro e da altri tecnici, i quali, nel corso della visita, hanno illustrato agli studenti gli impianti e le lavorazioni più caratteristiche dello stabilimento.



La M/n. « Fucinator » in allestimento al Cantiere di Muggiano

MECCANICO

Consegne

Il materiale più importante spedito negli ultimi mesi e fino al 30 giugno è il seguente:

Al nostro Cantiere di Muggiano: due caldaie principali tipo F.W., due surriscaldatori, due economizzatori, parte inferiore cassa riduttore, gruppo combinato per riscaldatore, condensatore atmosferico, due gruppi turbogeneratori da 550 kW., generatore di vapore B. P. e turbina di A.P. per la T/c. « Polinice »; un condensatore principale per la T/c. « Mesana »; un impianto combustione nafta, tre gruppi Diesel dinamo da 200 kW. ed una caldaia Ansaldo-Clarkson a nafta per la M/n. « La Pintada »; un astuccio per asse port'elica completo e 5 refrigeranti olio ed acqua per la M/n. « Fucinator ». - Al nostro Cantiere di Livorno: un gruppo turboriduttore principale, un condensatore principale, un astuccio per asse port'elica, un condensatore atmosferico, due gruppi turbogeneratori da 550 kW., due caldaie principali tipo F.W., due surriscaldatori, due economizzatori, un generatore di vapore B.P. per la T/c. « Felce »; linee d'assi complete per le M/n. « Brennero » e « Bernina ». - Al nostro Cantiere di Sestri: una caldaia a tubi suborizzontali per la M/c. « Sicilmotor »; una caldaia Ansaldo-Clarkson a gas di scarico e nafta e 4 gruppi Diesel dinamo da 125 kW. per la M/n. « White River ». - Alla « Navalmeccanica » (Cantiere navale di Castellammare di Stabia): una caldaia Ansaldo - Clarkson e 4 gruppi Diesel dinamo da 125 kW. per la costr. 620; una caldaia Ansaldo - Clarkson per la costr. 621. - Al sig. Perez Canizares di Casablanca (Marocco): un motore Diesel Ansaldo della

potenza di 350 HP, completo di ogni particolare. - All'« Ilva-Stabilim. di Piombino »: un gruppo turboalternatore Ansaldo Ljungström completo di tutti i particolari. - Alla Società « S.T.T. » di Civitavecchia: complesso cassa olio, cassa turbina A.P. e particolari vari per la centrale termoelettrica da 125.000 kilowatt. - Al-

la Società « Gardano & Giampieri » di Ancona: un motore marino Diesel Ansaldo tipo 370/9RS, della potenza di 1.350 HP, completo di tutti i particolari.

Il peso del materiale sopra elencato e di altro materiale di minore entità spedito è, complessivamente, di 4.865 tonnellate.

CASSETTA DELLE IDEE

Le proposte del mese di agosto

Durante il mese di agosto sono state esaminate dai comitati della « Cassetta delle idee » 112 proposte, di cui 32 sono state premiate. Ecco il dettaglio:

MECCANICO. Proposte esaminate 101, di cui 28 premiate.

CANTIERE DI MUGGIANO. Proposte esaminate 11, di cui 4 premiate.

L'ammontare complessivo dei premi è stato di lire 161.500.

Tra le proposte più importanti segnaliamo le seguenti presentate al Meccanico, che hanno avuto, nell'ordine, un premio di lire 50.000 e uno di lire 20.000:

« Propone, per la lavorazione di fresatura del dorso delle palette integrali, che normalmente viene eseguita con portapezzo montato su fresa verticale direttamente su banco, di montare il portapezzo sul platò girevole. Si riscontra un risparmio di tempo del 50% circa ».

Ed ecco la risposta:

« La proposta è accettata ed è stata realizzata con esito soddisfacente ».

« Segnala che al MOTU, montaggio palette sul rotore 125.000 kW, viene eseguita la foratura delle palette di chiusura quando queste sono montate in posto e chiusa la fila con un attrezzo UTO. Poichè quest'operazione è abbastanza difficoltosa, propone di forare le cinque palette, prima di essere montate definitivamente, con un trapano comune, tracciando la posizione del foro durante il montaggio ».

Ed ecco la risposta:

« La proposta è stata accettata; essa ha permesso di ottenere un discreto risparmio di tempo ».

FONDERIA

Commesse e consegne

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

— Camicie di bronzo per assi port'elica per le « Officine Malvicini » di Genova.

— Bussole e barrotti per la Società « Cornigliano » di Genova.

— Anelli di bronzo per la Società « Fiat » di Torino.

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

— Eliche di bronzo al maneganeso per la Società « Costa » di Genova.

Dette commesse, ed altre

acquisite dai nostri stabilimenti Meccanico e C.M.I. e dai nostri Cantieri di Sestri, Muggiano e Livorno, comportano circa 22.000 ore lavorative.

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

Ai nostri stabilimenti Meccanico e C.M.I. e ai nostri Cantieri di Sestri, Muggiano e Livorno: 174 tonn. di getti di ghisa e bronzo per costruzioni varie. — Alla Società « Alfa Romeo » di Milano: 108 tonn. di getti di ghisa meccanica e di bronzo per costruzioni auto-

mobilitiche. — A clienti vari: 32 tonn. di getti di ghisa e bronzo. — Alla « Fiat » di Torino: 21 tonn. di lingottiere di ghisa di tipo vario. — Alla « Compagnia Internazionale delle Carrozze con Letti » di Milano: 14 tonn. di ceppi di ghisa per freni. — Alle Società « O.A.R.N. » e « Breda » e al nostro stabilimento Meccanico: sette eliche (di cui una di 11 tonn. in « Nialma ») per complessive 51 tonnellate.

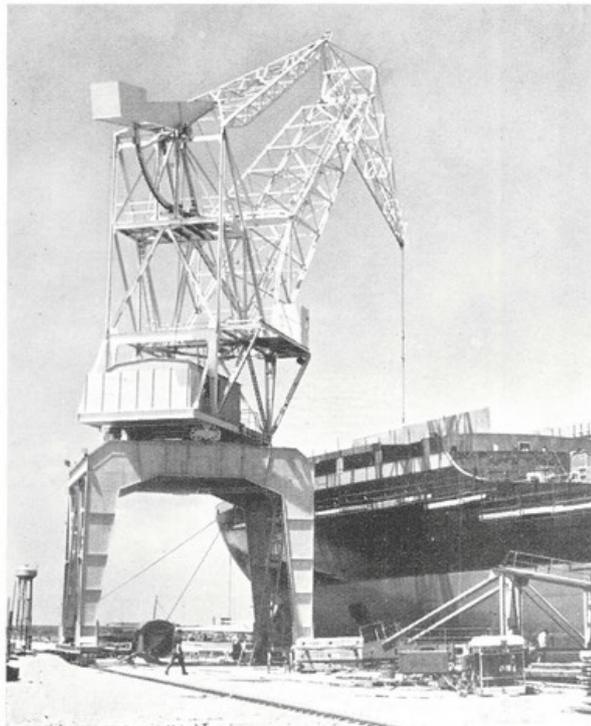
Nuovi impianti di sicurezza e di igiene del lavoro

Durante il periodo di chiusura per ferie della Fonderia, dal 10 al 23 agosto, si è provveduto all'installazione di impianti per la rigenerazione dell'aria nell'interno dei reparti di fusione.

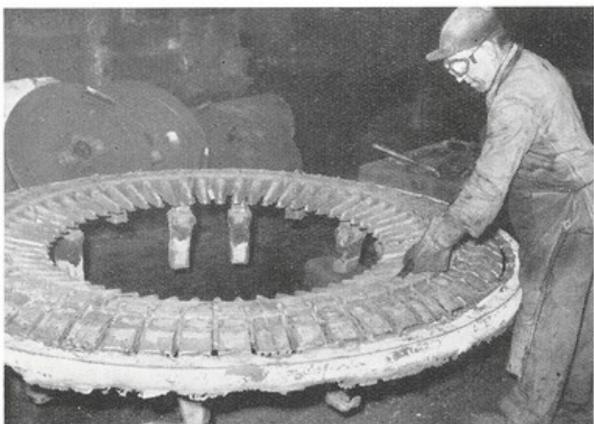
Nell'officina GHIV (Ghisa piccoli pezzi) sono stati montati due aspiratori a grande volume d'aria in prossimità delle linee di colata staffe. Nell'officina Bronzo sono stati posti in opera due grandi aspiratori sopra i forni a riverbero e a pozzo. Nel Reparto SBAV/BRON (Sbavatura Bronzo) è stato iniziato il montaggio di un aspiratore-collettore sopra mole, seghe e troncatrici e relativo filtro « Tubix ».

In tutti i reparti inoltre sono state aumentate e perfezionate le attrezzature di sicurezza per accesso e manovra delle gru a ponte comandate da cabine. Un lavoro particolarmente impegnativo è stato il rimodernamento del carrello-paranco della gru centrale a ponte con portata di 60 tonn. al primo gancio e 15 tonn. al secondo. Sono stati inoltre eseguiti altri lavori di manutenzione straordinaria.

C. M. I.

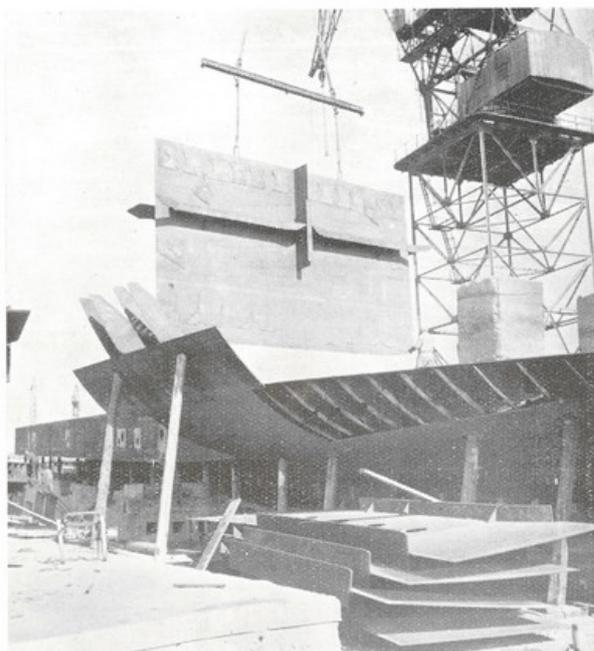


Due gru di diversa portata costruite allo stabilimento C.M.I. sono state recentemente installate al molo Mediceo del Cantiere di Livorno. La fotografia in alto rappresenta quella da 5 tonn., avente uno sbraccio massimo di 42 m., un'altezza al gancio di 30 m. e del peso di 195 tonn. Nella fotografia sotto è illustrata la gru da 30/15 tonn., avente uno sbraccio massimo di 42 m., un'altezza al gancio di 43 m. e del peso di 354 tonnellate.



Operazione di sbavatura di una piastra di bronzo ad anello. E' al lavoro l'operaio sbavatore Francesco Conte

LIVORNO



Navi in bacino

— Dal 16 al 19 luglio ha sostato il rimorchiatore « S.T. 81 » di 110 t.s.l. del Comando americano USA-SETAF a Livorno, per lavori da parte di ditte esterne.

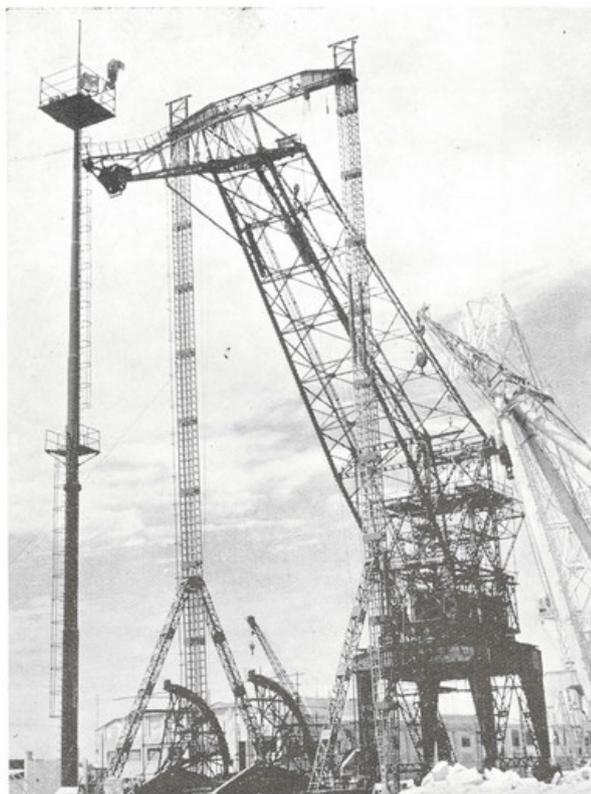
— Dal 27 al 28 luglio ha sostato la motonave « Genepeca I » di 1.650 t.s.l. della Società « Genepeca » di Livorno, per carenaggio.

— Dal 28 al 30 luglio ha sostato la motonave « Zaule » di 1.285 t.s.l. della Società di navigazione « D. Tripovich & C. » di Trieste, per carenaggio.

— Dal 4 al 6 agosto ha sostato la motonave « Genepeca III » di 702 t.s.l. della Società « Genepeca » di Livorno, per carenaggio.

— Il 6 agosto hanno sostato i rimorchiatori « F. Neri » e « G. Orlando » di 135 t.s.l. della Ditta « Fratelli Neri » di Livorno, per carenaggio.

Costruzione dello scafo di una T/c. da 31.500 t.d.w. per l'armatore Ernesto Fassio



La scuola interaziendale apprendisti di Calcinara

Lo schema di legge Vanoni — le nuove leve di lavoro — la disoccupazione e sottoccupazione ed infine l'avvento del Mercato Comune, hanno posto l'accento sul problema: istruzione e scuole professionali. La campagna di stampa, la radio, la televisione con la sua rubrica «Un domani per i nostri figli», hanno dato il loro valido contributo, talché il programma di governo in fase di elaborazione ed attuazione, pone il complesso problema sulla via della concretezza.

Genova nostra in fatto di scuole professionali, più che in difetto quantitativo deve soprattutto lamentare l'assenza di quel coordinamento indispensabile per una più efficiente realizzazione qualitativa delle nuove leve di lavoro. Tralasciamo per ora l'argomento generale dell'istruzione base e professionale che richiederebbe ampia trattazione, per limitarci alla Scuola di Calcinara.

Molti ansaldini ignorano la attività della Scuola interaziendale di Calcinara o forse, dopo la breve chiusura del 1950, considerano la Calcinara cosa estranea alla nostra grande famiglia. Ritengo

doverosa una breve relazione di chiarimento.

La Scuola apprendisti Ansaldo, il cui passato può, a giusta ragione, definirsi una gloriosa pagina di storia della Società, cessò l'attività per mere ragioni di bilancio in un periodo di grave crisi di tutta l'industria italiana. Ovviamente la mancanza di una adeguata scuola professionale in una Genova operosa ed industriale, costituì motivo di viva preoccupazione e si provvide assai rapidamente alla soluzione del problema di interesse cittadino.

Nel 1951 a seguito di regolare convenzione tra l'IRI, un gruppo di aziende genovesi ed il Ministero del lavoro e della previdenza sociale, la Scuola fu riattivata e posta su un piano di graduale sviluppo.

La durata della convenzione è stabilita in un periodo novennale rinnovabile. Oltre all'impegno previsto all'atto della convenzione che lega le aziende alla Scuola, l'industria genovese ha contribuito alla costituzione e al funzionamento; l'Ansaldo ha messo gratuitamente a disposizione immobili ed attrezzature; il Ministero del lavoro si è assunto, quasi totalmente, l'onere di ge-

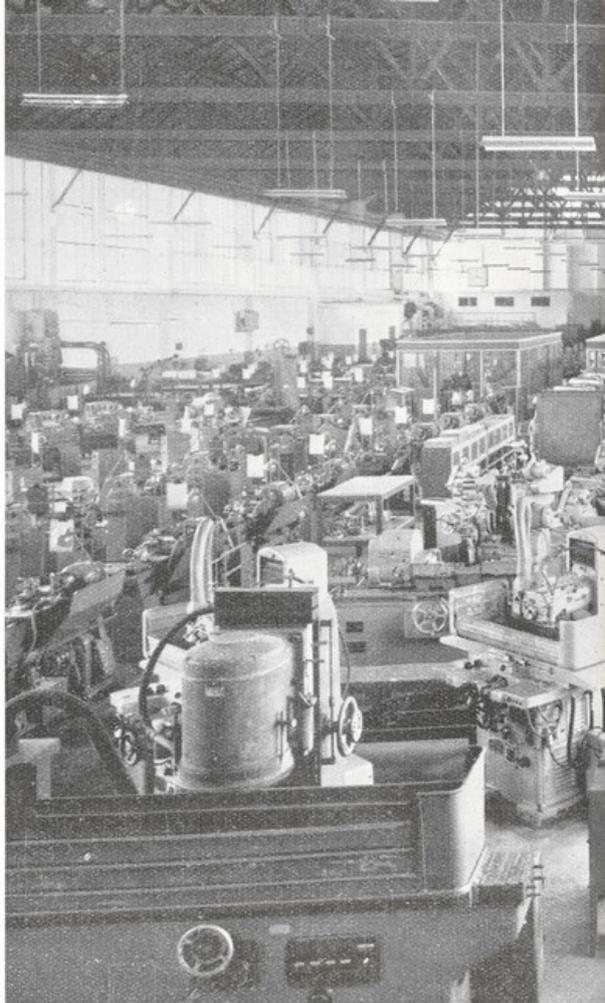
stione ed ha fornito i mezzi per le nuove attrezzature.

La Scuola costituisce un risultato positivo di collaborazione tra Governo, IRI ed industria privata.

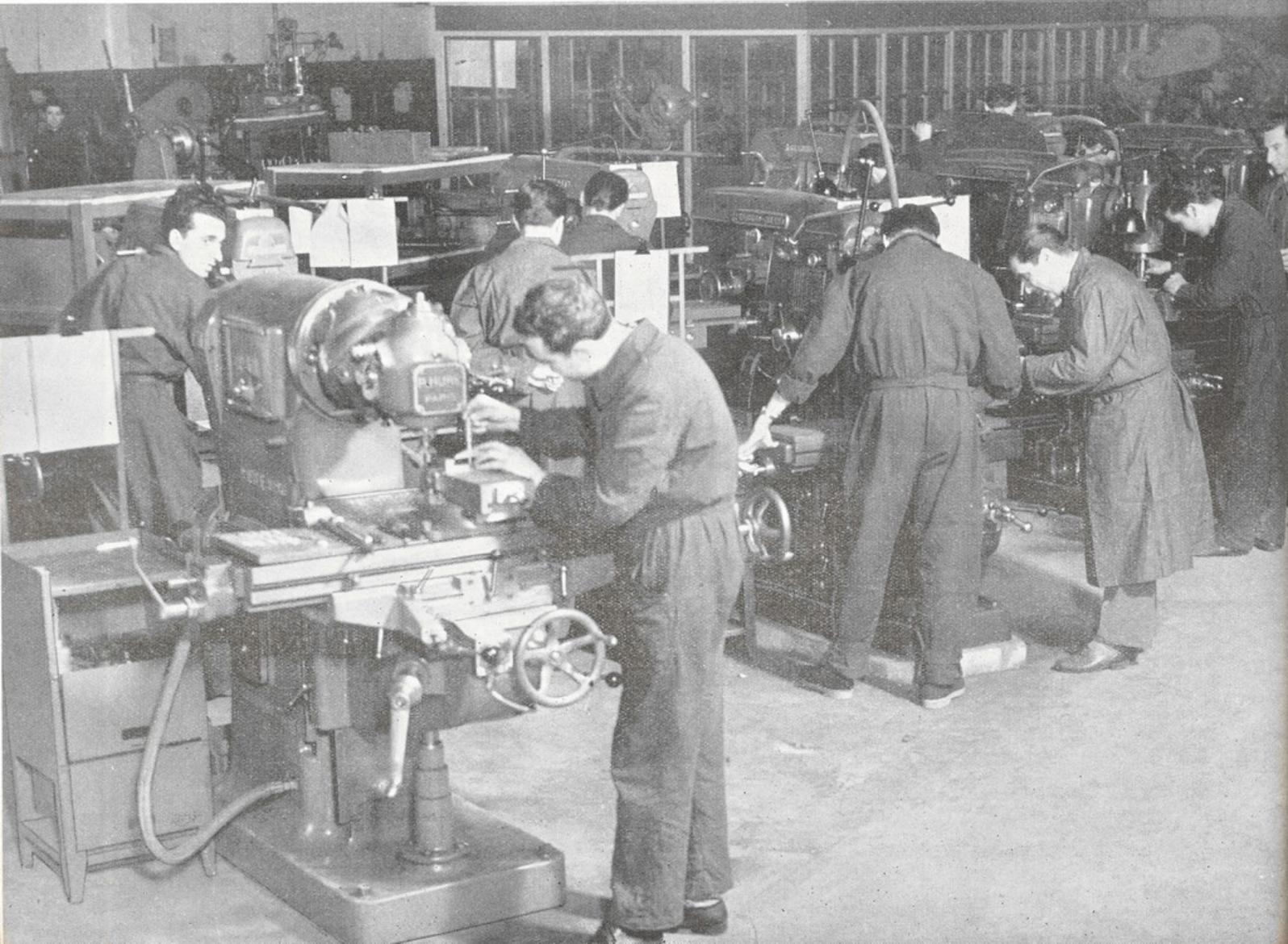
Lo scopo per cui la Scuola è rinata sotto una nuova forma che consente l'attuazione di numerose iniziative connesse con i problemi dell'addestramento, è indubbiamente quello di fornire ai locali stabilimenti meccanici, siderurgici ed elettrici scelte aliquote di mano d'opera qualificata. Nel breve ciclo di un lustro ha potuto percorrere la propria strada e vivere una interessante esperienza che nel complesso ha dato buoni risultati. Le attività della Scuola sono molteplici e ciascuna si attua con coordinamenti propri. Dal punto di vista funzionale si possono classificare nel seguente modo:

- a) Corsi di formazione per apprendisti.
- b) Corsi di formazione per istruttori.
- c) Corsi di specializzazione ed aggiornamento.
- d) Corsi di qualificazione e riqualificazione per adulti.

La formazione degli apprendisti può essere considerata la attività principale della Scuola ed è andata di anno in anno



Due aspetti delle officine dov



5 UOMINI ALLA CONQUISTA DEL CIELO

Dal razzo di Goddard al "Mirak" di Riedel e Nebel

La tecnica della propulsione a razzo si è venuta evolvendo e perfezionando nel corso di questi ultimi anni con una rapidità che veramente ha del fantastico.

Si è accennato nei precedenti articoli alle prime e più significative tappe di questa evoluzione, ma, per farne un quadro che non lasci da parte troppi elementi del più grande rilievo, occorre qualche altro riferimento, pur premettendo che la cosa è meno facile di quanto possa sembrare. Lo studio della propulsione a razzo è stato infatti, ovviamente, condotto in ambienti molto ristretti, e si è concluso nella cerchia di pochi uomini altamente qualificati. Le ricerche in proposito non hanno avuto in genere molta pubblicità, in quanto anche i diversi governi ne consideravano — disgraziatamente — soprattutto le possibilità di applicazione nel campo bellico, e si adoperavano perciò a che un segreto più o meno totale circondasse gli esperimenti relativi.

Avviene così che fissare un'esatta cronologia in materia, e determinare la priorità delle ricerche e dei risultati raggiunti da questo o da quello scienziato è tutt'altro che semplice. Specialmente tedeschi, russi ed americani si sono cimentati in questo campo di studi e di applicazioni, ed ognuno di essi prospetta elementi ed indica date dalle quali risulterebbe il proprio diritto di primogenitura. Sembra a noi del tutto inutile seguire queste polemiche e perdersi in esse: il pensiero e l'intelligenza respingono come un'inconcepibile limitazione al loro libero estrinsecarsi ogni qualificazione di nazionalità che si voglia loro attribuire: essi portano ovunque e comunque un unico sigillo, quello dell'umanità. Ed è anche per questo, per questa essenza comune che intelligence e pensiero hanno chiunque ne sia il portatore, di qualunque paese egli possa essere cittadino, che non è fuori di luogo pensare ad una concomitanza, ad una virtuale contemporaneità di risultati raggiunti in questo campo — al pari che in altri settori della scienza e della tecnica — in paesi diversi, da parte di ricercatori di diversa nazionalità.

Comunque, a voler indicare qualche elemento a proposito delle successive realizzazioni nel campo della costruzione dei razzi, non si può fare a meno di ricordare che nell'estate del 1930 l'ingegnere tedesco Klaus Riedel e il pilota Rudolf Nebel idearono il « Mirak » (così chiamato dalle iniziali della dizione « minimum rakete », vale a dire « razzo ridotto »). Si trattava di un razzo in cui la testa serviva da

serbatoio di ossigeno, l'ugello conico formava la base necessaria e il timone adempiva contemporaneamente alla funzione di serbatoio di benzina. La pressione richiesta per iniettare la benzina era fornita da una piccola cartuccia di acido carbonico. Per questa



Hermann Oberth

sua struttura il « Mirak » fu da qualcuno definito « una versione metallica del razzo a combustibile solido », una versione invero assai fortunata in quanto con esso si pervenne ad un risultato assai importante, quello di realizzare una spinta superiore al peso del razzo stesso a carico completo.

Ma le esperienze di Riedel e Nebel ebbero anche un'altra notevole conseguenza, quella di dare l'avvio ad un raggruppamento di giovani tecnici, tanto entusiasti quanto preparati, i quali fecero centro delle loro ricerche e delle loro esperienze un abbandonato poligono di tiro a Reinickendorf, presso Berlino. Tra questi giovani era anche Wernher von Braun, colui che nel corso dell'ultimo conflitto mondiale doveva poi legare il suo nome alle famose V2 germaniche.

Ma, allora, a Reinickendorf non alla guerra si pensava, ma

alle pacifiche conquiste della scienza, al progresso e all'elevazione dell'umanità, al raggiungimento a beneficio di essa di nuove più alte mete. Questi sentimenti e questa volontà, a nome anche di tutti i suoi compagni di lavoro, esprimeva von Braun quando affermava reciso: « Abbiamo creato i razzi per conquistare altri pianeti... non per distruggere il nostro! ». E Nebel, dal canto suo, ribadiva: « La neonata figlia della tecnica — la tecnica dei razzi — sarà capace di creare potenzialità enormi. Essa schiude alla scienza nuovi orizzonti, nuovi sbocchi alla industria e nuove possibilità di intesa fra i popoli... ».

Si lavorava a pieno ritmo intanto a Reinickendorf, e via via si venivano risolvendo i problemi più urgenti relativi alla tecnica dei razzi a combustibile liquido, e in primo luogo quello della ricerca del carburante più idoneo. E in questo settore, anche sulla base degli insegnamenti del professore Hermann Oberth, si finì per abbandonare la benzina, adottando in sua vece l'alcool. Ma per giungere a questo risultato (che fu poi tesaurizzato nella costruzione delle tremende V2) si dovette passare attraverso tutta una serie innumerevole di esperimenti. Alla fine si accertò che il migliore funzionamento delle camere di combustione dei razzi era assicurato con il 60-70% di alcool. Le stesse camere di combustione vennero poi perfezionate adottando nuovi più pratici criteri, sostituendo cioè il raffreddamento ad acqua — sempre accompagnato da molteplici difficoltà — con il raffreddamento a combustibile. Il sistema introdotto fu questo: la miscela di alcool e di acqua passava prima attraverso la camera refrigerante della camera di combustione, si riscaldava senza giungere all'evaporazione e poi entrava nella camera di combustione propriamente detta. Con questo sistema si era giunti — tappa particolarmente importante — alla realizzazione del razzo a

propellente liquido con raffreddamento a combustibile.

Ma, parallelamente ai giovani del gruppo di Berlino — Reinickendorf — altri scienziati operavano nello stesso senso. In Germania, tra gli altri, Johannes Winkler, fondatore della « Associazione per la navigazione astronautica » ed editore della rivista « Die Rakete » (Il razzo). Con l'appoggio finanziario dell'industriale Hugo Hückel, Winkler iniziò nel 1930 la costruzione del suo primo razzo a combustibile liquido, raggiungendo verso la fine di quello stesso anno — alle prime prove di banco della camera di combustione — un eccellente risultato: una spinta equivalente a circa il doppio del peso del razzo.

L'apparecchio di Winkler nella sua struttura essenziale si componeva di tre tubi di alluminio, lunghi 60 centimetri, ed adibiti a serbatoi per l'ossigeno liquido, per il metano liquido e per l'azoto compresso. La camera di combustione era sistemata nella parte superiore, tra le testate dei tubi.

La concezione di Winkler si dimostrò alla prova dei fatti pienamente esatta, ed infatti il lancio del suo razzo avvenuto presso Dessau il 14 marzo 1931 rispose in tutto e per tutto alle aspettative. Riteneva il Winkler che il suo apparecchio fosse il primo del genere nel mondo, in quanto che — anche perchè praticamente non se ne era quasi affatto parlato — ignorava gli esperimenti compiuti cinque anni prima dall'americano Robert Hutchins Goddard, il quale già era riuscito, nel marzo 1926, a lanciare, a Auburn, nel Massachusetts, il primo di una serie di razzi a combustibile liquido, e precisamente ad ossigeno e benzina. Tanto per la storia è da ricordare che il primo razzo di Goddard raggiunse una distanza di 57 metri e una velocità di 96 chilometri all'ora. In prosieguo di tempo, sempre da parte americana, si provvide ad allestire un campo di prove nella zona di Roswell, nel Nuovo Messico, dotando i razzi (ma ciò avvenne soltanto nel 1935) di giroscopio stabilizzatore.

Comunque, dato che risultarono praticamente del tutto ignorate nel campo stesso degli scienziati, le esperienze americane in materia di razzi non influirono per nulla sul corso delle analoghe prove che si venivano svolgendo in Europa. Nel nostro continente la tecnica dei razzi si lega alle intuizioni veramente anticipatrici del russo Costantin E. Ziolkowsky, un modesto maestro elementare nato nel 1857, che i suoi connazionali considerano il padre della propulsione a getto, agli scritti di



Costantin E. Ziolkowsky considerato dai russi il padre della propulsione a getto

Hermann Oberth — cui si è già in precedenza accennato — nonché ai lavori e alle prove dei vari scienziati e tecnici di cui si è venuti via via facendo i nomi, nomi ai quali occorrerebbe tuttavia aggiungere una altra serie altrettanto numerosa, iniziandola con quelli del tedesco Willy Ley, dell'ingegnere boemo Eugenio Sänger, della consorte di questi Irene Brecht, nonché dell'ingegnere Mengering e dell'austriaco Helmut von Zborowski.

I. b.

Bilancio sui satelliti artificiali

Un primo bilancio circa i sei satelliti artificiali finora lanciati nello spazio è stato compiuto dall'Ufficio Internazionale Astronomico di Copenhagen. Ecco, in sintesi, i dati essenziali:

« Sputnik I » — Lanciato in Russia il 4 ottobre 1957. Velocità iniziale di rivoluzione intorno alla Terra: 96 minuti. Probabilmente si è disintegrato nel gennaio 1958.

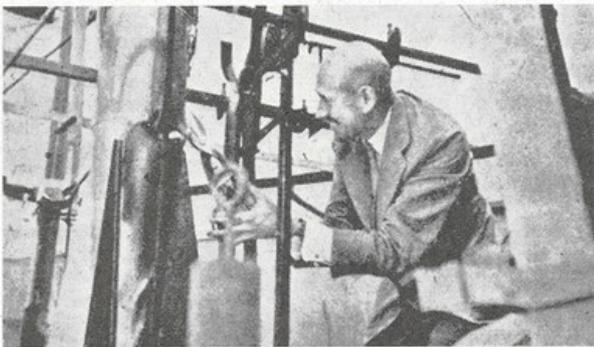
« Sputnik II » — Lanciato in Russia il 3 novembre 1957. Velocità iniziale di rivoluzione: 103 minuti. Si è disintegrato sulla costa Nord-Est dell'America del Sud il 14 aprile 1958, dopo 2.368 rivoluzioni intorno alla Terra.

« Explorer I » — Lanciato a Cape Canaveral il 1.º febbraio 1958. Velocità iniziale di rivoluzione: 115 minuti. Manterrà probabilmente la propria orbita per almeno due o tre anni.

« Vanguard I » — Lanciato a Cape Canaveral il 26 marzo 1958. Velocità iniziale di rivoluzione: circa 134 minuti. Manterrà la propria orbita per parecchi anni. Il razzo vettore gira ugualmente intorno alla Terra.

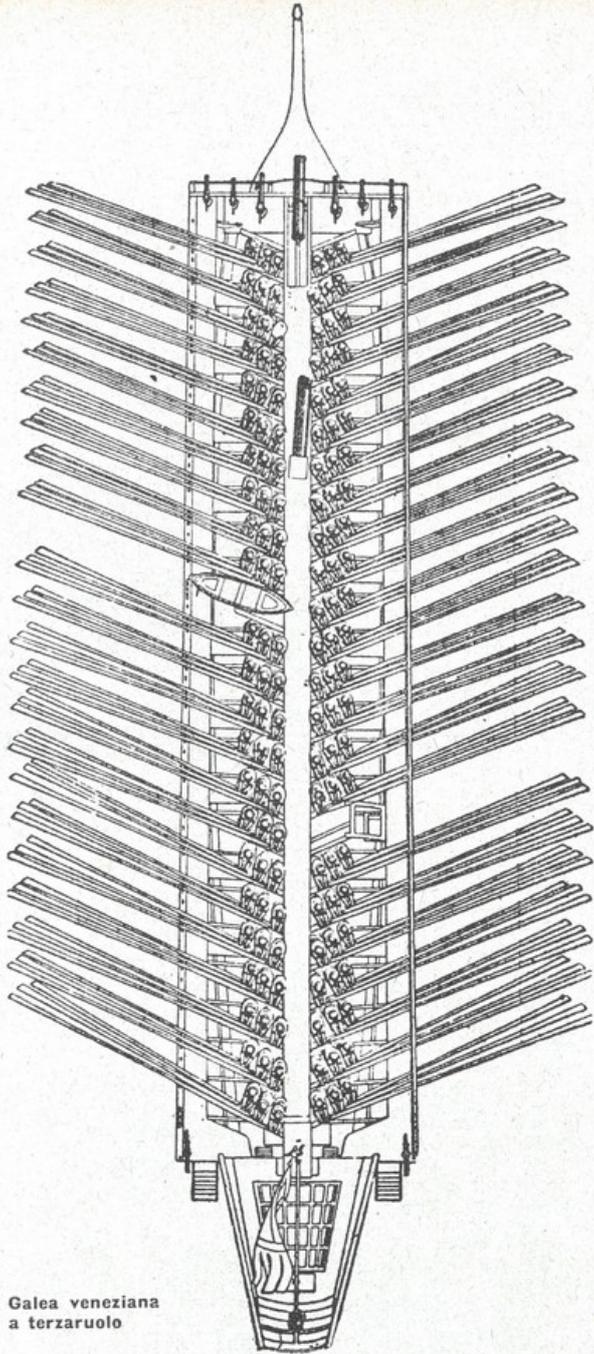
« Explorer III » — Lanciato a Cape Canaveral il 26 marzo 1958. Velocità iniziale di rivoluzione: circa 120 minuti. Probabilmente girerà intorno alla Terra per sei mesi.

« Sputnik III » — Lanciato in Russia il 15 maggio 1958. Velocità iniziale di rivoluzione: 106 minuti. E' tre volte più grande degli Sputnik I e II.



L'americano Robert H. Goddard

STORIA DELLA NAVE



Galea veneziana a terzaruolo

La storia della nave, come tutte le storie, si perde nella notte dei tempi. Comincia con un tronco d'albero, aggrappato al quale il primo uomo si avventurò in acqua, e già si può parlare di «costruzione navale», sia pure rudimentale, quando lo stesso uomo trovò più conveniente legare assieme vari tronchi d'albero, ottenendo così la zattera, o scavare il tronco, e arrivare alla canoa e alla piroga.

Ma noi non vogliamo andare tanto indietro, e neppure trasformarci in archeologi per esaminare il contrastato passato marinaro dei fenici (i più grandi navigatori dell'età storica, che partivano dalle spiagge dell'odierno Libano) né le conquiste marinare, prevalentemente fluviali, degli antichi egizi.

Vogliamo qui esaminare, in una rassegna necessariamente sintetica, i vari tipi di nave del passato. Dobbiamo perciò cominciare (con un filone che ci porterà dalla Grecia classica del V sec. a. C. fino alle soglie della modernità) con la tipica barca mediterranea «da corsa», una barca lunga e sottile, con molti remi, e con l'ausilio di una vela, dapprima quadra, poi «latina». (Il termine «vela alla latina» non ha il significato che si può

immaginare, ma è una deformazione del termine «alla trina» che indicava appunto la vela triangolare, contro quella quadrata detta «alla quadra»). La propulsione principale di queste barche della storia classica del Mediterraneo era data dai remi, e dai poderosi rematori che stavano al banco, azionando talvolta più ordini di remi.

Siamo così alle biremi, alle triremi, alle quinqueremi ateniesi, cartaginesi, etrusche, quali ci sono illustrate nei preziosi vasi attici e nei bassorilievi. Tutti gli studi più recenti, comunque, (compresa una prova con costruzione in scala naturale di una trireme, fatta eseguire da Napoleone III), dimostrano che per quinqueremi e triremi



Bireme greca in battaglia

non si deve intendere una nave a cinque ordini sovrapposti di remi, o a tre, perché una tale nave non potrebbe muoversi. Né si potrebbero maneggiare gli enormi remi degli ordini superiori, ma piuttosto l'ordine dei rematori ai banchi, forse tre per remo, o cinque per remo.

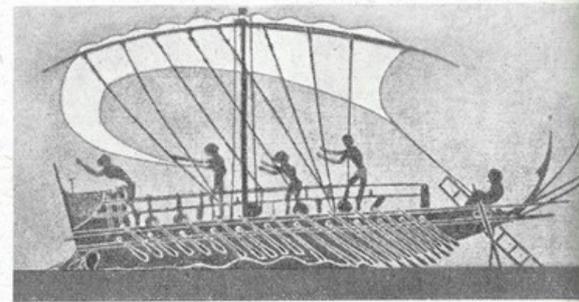
Tutti sanno come le triremi fecero grande la Grecia, che resistette vittoriosamente all'invasione persiana (pensate alla battaglia di Salamina, in cui Temistocle sconfisse la flotta persiana nel 480 a. C.), soggiogò i popoli vicini, creò nel Sud d'Italia le magnifiche colonie della «Magna Grecia». Tutti sanno che lo splendore di Atene, questo fulcro dell'antica civiltà, e il periodo aureo di Pericle, era legato esclusivamente alla superiorità marittima. Il grande storico Tuciddide, nella «Guerra del Peloponneso» ci dà alcuni ragguagli sulle origini delle costruzioni navali greche, laddove dice: «I corinzi, per ciò che si dice, furono i primi a cambiar forma alle navi, dando loro quella che più al presente uso si accosta, e primi furono ancora a fabbricare triremi. Si sa di certo che Aminocle da Corinto, costruttore di navi, ne fece quattro a quei di Samo...». Ecco così fatto il primo nome di ingegnere navale, se si vuol prescindere dai mitici Feaci o dal Noè dell'arca.

E lo stesso Tuciddide osserva più avanti: «Per esse (le flotte) furono i greci elevati a gran possanza di ricchezze e di signoria. Perciò correndo i mari, e soprattutto come gente che aveva patria piccola e sterile, soggiogavano le isole». Qui viene spontaneo il parallelo, pensando a questi greci dalla patria piccola e sterile che fondano il loro benessere sul dominio del mare e sui traffici mercantili, con Genova, che pur mutata le circostanze farà lo stesso, sempre con flotte basate sulle galee, 15 secoli dopo, e dopo di lei Venezia; e sei secoli dopo lo farà l'Inghilterra, ma con navi diverse, di tipo «rotondo» e atlantico, il che appartiene a un altro capitolo.

In Sicilia le colonie greche si trovarono di fronte quelle cartaginesi, l'altra grande potenza navale. Ma il popolo che doveva battere ambedue le contendenti (e il primo pretesto di affacciarsi alla grande politica mediterranea venne proprio dalla Sicilia) era un popolo di terraferma, senza tradizioni marinare: quello romano.

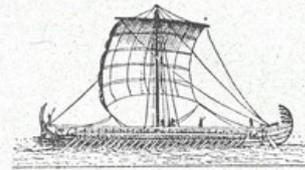
I romani erano allora cattivi navigatori: si pensi che il capo cartaginese Annone, ancora nell'epoca della prima guerra punica, osava esclamare: «Non tollero che i romani si lavino nemmeno le mani in questo mare». Questo mare era il Mediterraneo.

Persino uno sciovinista come Ti-



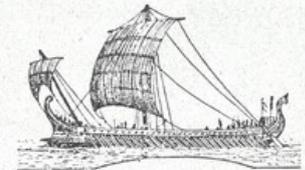
Nave etrusca (da un vaso dipinto)

to Livio scrive (II^a Deca, Libro VI): «C. Claudio... allestite le triremi che aveva seco, tentò il passaggio (dello stretto di Messi-



Nave mercantile greca

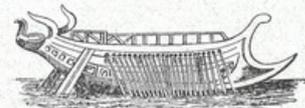
na, n. d. r.) ma essendo di gran lunga inferiore ai comandanti cartaginesi così nella moltitudine delle navi come anche nella perizia delle cose marittime» ritornò in-



Bireme romana

dietro a Reggio, perdendo alcune navi.

La prima vittoria navale romana contro i cartaginesi avvenne a Milazzo nel 260 a. C. grazie alla



Liburna

grande invenzione di Caio Duilio, che riuscì a trasformarla in una battaglia terrestre, mediante il famoso «corvo». Si trattava di un ponte levatoio, munito di rostri o uncini, che calato d'improvviso su una nave nemica la teneva saldamente legata, mentre i guerrieri con la spada vi passavano sopra e la prendevano all'abbordaggio. Lo stesso Livio scrive: «... ed era battaglia non di rostri, ma di spade e di uomini contro uomini, somigliante in tutto alle battaglie terrestri». Per questo successo Caio Duilio ebbe, oltre la colonna rostrata, il diritto di farsi precedere, quando tornava da cena, da un fanale e dal suono di flauto.

La trireme greca e quella romana, in media, misuravano 35-38 metri di lunghezza e 3,60-5,80 di larghezza, e pesavano circa 50 tonnellate. Imbarcavano oltre due-

cento uomini, compresi soldati, marinai e ufficiali, mentre i vogatori erano circa 170. In caso di emergenza, come durante la campagna di Cesare contro Marsigli, furono costruite anche trentacinque al giorno di tale tipo, ma di solito la costruzione era ben più lenta, anche perché si adoperava legno stagionato, si procedeva con ogni cura, ecc. Quelle navi di Cesare io penso fossero paragonabili alle «liberty» delle nostre guerre.

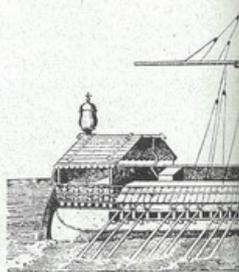
I tipi che legano queste antiche triremi e «biremi» alla galia medievale sono la «liburna», una versione romana imperiale della costruzione era ben più lenta, anche perché si adoperava legno stagionato, si procedeva con ogni cura, ecc. Quelle navi di Cesare io penso fossero paragonabili alle «liberty» delle nostre guerre.

L'impero bizantino portò i suoi dromoni in tutti i porti mediterranei, mentre dal nord calavano invasioni barbariche, e dai dromoni i nostri primi centri marittimi poi sviluppatosi in Comuni e quindi in Repubbliche, ricavarono la «galea», che fu il nerbo delle marine mediterranee del Medio Oriente e dell'espansione gloriosa di repubbliche come Genova, Venezia, Amalfi e Pisa.

Il nome «galea» deriva dal greco «galeos» che significa pesce spada, ed infatti la galea, lunga, sottile, velocissima, con la prua filata, fa subito pensare al pesce spada.

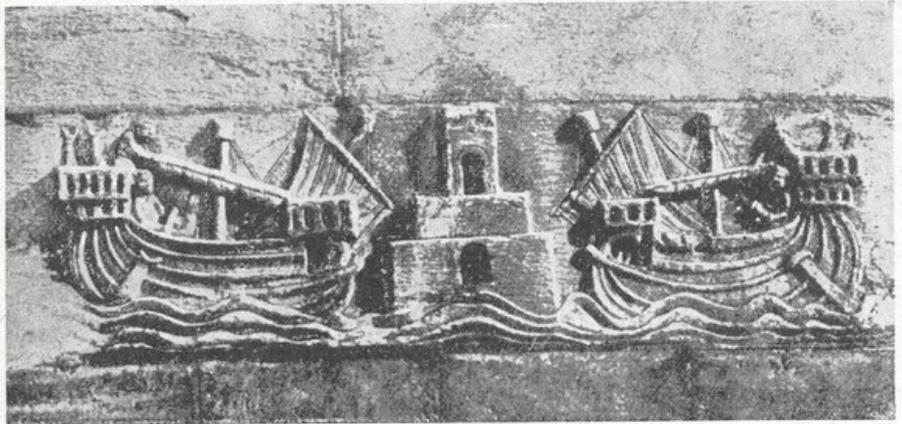
Per combattere efficacemente le incursioni musulmane (allora frequentissime, come frequentissimo l'angoscioso grido: «I pirati di marina!») fatte appunto con i loro dromoni, i nostri Comuni marittimi armarono le loro prime galee.

Parliamo di Genova: sotto i «consoli» e poi i «capitani



Galea

La galea



Velieri pisani del XII secolo (rilievo sul campanile di Pisa)

popolo», le «compagne» sono chiamate a raccolta. Erano organizzazioni di cittadini che tenevano una o più galee, e il remo appeso nel vicolo, vicino alle finestre. Combattono contro i musulmani a fianco ai pisani, parteciparono alla prima Crociata con Guglielmo Embriaco, liberarono il Santo Sepolcro, poi combatterono in occidente, per liberare la Spagna.

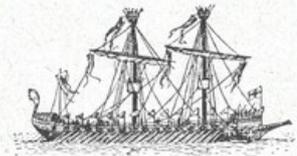
Dopo i primi successi, vennero le discordie tra genovesi e pisani, specie a causa della Sardegna e della Corsica, e quindi le vittorie genovesi che dovevano fare della nostra città una potenza politica e militare di prim'ordine. Non a caso il secolo d'oro della galea fu il

terzo. Portava in complesso da tre a quattrocento uomini, dei quali un terzo costituito dai rematori. In un primo tempo i banchi erano disposti in modo che ciascun uomo teneva un remo, e la galea si chiamava «a terzaruolo». Poi invece, coi banchi disposti ad angolo con la murata, e con tre o quattro rematori per ogni remo, la galea fu detta «a scaloccio». La galea portava in origine un albero con vela latina, al quale ne fu poi aggiunto un secondo e, dopo il 1600, un terzo. Dapprima stavano sulla corsia, sulla camera di prora e di poppa i guerrieri con frecce, balestre, fuoco greco, ecc. e poi cogli archibugi. Con l'invenzione dei cannoni, la galea fu armata con tre cannoni a prua, per cui per puntare i cannoni si doveva manovrare l'intera barca, che poteva sparare solo in avanti.

Dalla galea venne la «galeazza», più grande e robusta, con un ponte di coperta e i rematori sotto, e qualche cannone sui fianchi e a poppa. Di qui ancora la «galeazza alla bastarda», con alta poppa, che serviva anche come nave mercantile. La ciurma era costituita in un primo tempo da uomini liberi, ma dal Trecento in avanti esclusivamente di schiavi o galeotti (dove il termine «galera»). Ai banchi delle navi cristiane stavano i turchi, e ai banchi di quelle turche i cristiani. Nel Seicento, la flotta del «Re Sole» vide ai remi migliaia di protestanti, condannati alle «galere». Essendo i rematori legati al banco e continuamente picchiati dall'aguzzino incitato dal «comito», la vita sulle galee doveva essere un inferno, e oltre tutto c'era un puzzo che si sentiva ben da lontano, e inutilmente gli «ufficiali» trincerati nella camera di poppa portavano con sé profumi e spezie varie.

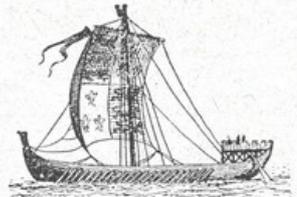
L'ultimo grande scontro mondiale di galee fu la battaglia di Lepanto, nel 1571, ma la galea sopravvisse ancora per ben due secoli nel Mediterraneo, anche se la grande nave «rotonda» a vela, affermatasi in Atlantico nelle flotte spagnole e portoghesi, batteva ormai inevitabilmente alle porte. Nel Settecento, singolare coincidenza, muore la galea e con essa muoiono le due grandi repubbliche marinare di Genova e di Venezia.

Lucio Bozzano



Galea bizantina

colli nel Mediterraneo, anche se la grande nave «rotonda» a vela, affermatasi in Atlantico nelle flotte



Nave normanna del sec. XI

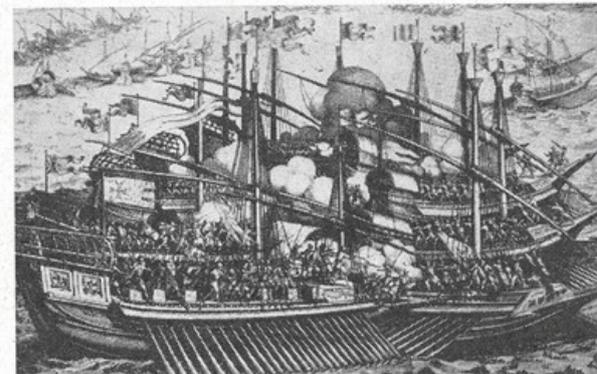
spagnole e portoghesi, batteva ormai inevitabilmente alle porte.



Galeazza veneziana (sec. XVI)

denza, muore la galea e con essa muoiono le due grandi repubbliche marinare di Genova e di Venezia.

Lucio Bozzano



Mischia di galee toscane e turche (stampa del Callot)

La produzione mondiale del petrolio

Il 1957 può essere considerato un anno di primato per la produzione del petrolio greggio. Infatti, da studi compiuti dal «Petroleum Press Service», si constata che sono state prodotte 880 milioni di tonnellate, e cioè 5,2% in più rispetto al 1956, malgrado le difficoltà conseguenti alla chiusura del canale di Suez ed alla distruzione in territorio siriano degli impianti di pompaggio di uno dei principali oleodotti del Medio Oriente.

NAZIONI	1956	1957
	(in migliaia tonn.)	
America del Nord:		
Stati Uniti . . .	352.849	352.000
Canada . . .	23.126	24.500
	375.975	376.500
America Latina:		
Venezuela . . .	128.923	146.300
Colombia . . .	6.284	6.450
Trinità . . .	4.129	4.970
Messico . . .	12.796	12.600
Argentina . . .	4.408	4.950
Perù . . .	2.459	2.500
Altre nazioni . . .	1.929	2.820
	160.928	180.590
Medio Oriente:		
Kuwait . . .	54.982	57.300
Arabia Saudita . . .	48.622	49.000
Iran . . .	26.530	35.500
Irak . . .	31.313	21.000
Qatar . . .	5.876	6.500
Zona neutrale di Kuwait . . .	1.670	3.480
Altre nazioni . . .	3.556	4.040
	172.549	176.820
Estremo Oriente:		
Indonesia . . .	12.652	15.000
Borneo Inglese . . .	5.558	5.750
Altre nazioni . . .	1.595	1.765
	19.805	22.515
Europa Occident.:		
Germania . . .	3.506	3.600
Austria . . .	3.428	3.180
Olanda . . .	1.094	1.500
Italia . . .	1.261	1.400
Francia . . .	567	1.400
Altre nazioni . . .	360	480
	10.216	11.560
Africa . . .	140	384
Europa Or. e Cina:		
U.R.S.S. . . .	83.796	98.000
Romania . . .	10.920	11.500
Ungheria . . .	1.200	660
Altre nazioni . . .	2.010	2.410
	97.926	112.570
TOTALE mondiale	837.539	880.939



Galea a scaloccio disegnata da Raffaello

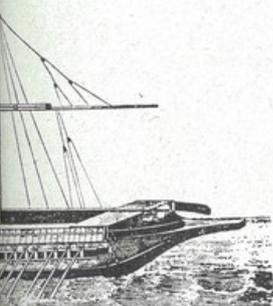
tredicesimo, che fu anche il secolo d'oro delle fortune genovesi. La più grande battaglia navale del Medio Evo fu quella della Meloria (6 agosto 1284), dove Pisa subì una sconfitta dalla quale non si riebbero mai più. Leggiamo la «Cronaca» del Villani: «... Dopo che i pisani vennero a Genova, e balesstrarono quadrella d'argento... i genovesi armarono 130 tra galee e legni, e suso vi montarono la buo-

Fu allora che si disse «chi vuol veder Pisa vada a Genova», dove furono portati troieo immensi e moltissimi prigionieri che stettero là dove ancora oggi è «campo Pisano» in Serzana. E l'impresa di Oberto Doria è ancora scolpita sulla facciata della chiesa di S. Matteo.

Venuti a conflitto coi Veneziani in Oriente, i genovesi li batterono nella battaglia di Curzola (8 settembre 1298) al comando dell'Ammiraglio Lamba Doria, al quale il Comune regalò il palazzo che si vede ancora oggi in piazza S. Matteo, di fronte alla chiesa. In quella battaglia fu catturato prigioniero Marco Polo, che nelle carceri genovesi scrisse «Il Milione».

La grande potenza genovese, espansa in oriente con numerosissime colonie attorno al Bosforo, in Anatolia e nel Mar Nero (Scio, Cipro, Pera, Caffa, ecc.) e con grande influenza a Costantinopoli, durò alcuni secoli, sempre in rivalità coi veneziani, ed era una potenza basata sul commercio marittimo e sulla flotta delle galee.

La galea-tipo della Repubblica di Genova e di Venezia era lunga circa 40 metri, larga metri 5,5, alta a poppa metri 3,4 e a prua



ana del 1300

Cantieri navali americani

Detroit, settembre.

Innumerevoli sono state le fabbriche e i cantieri navali da me visitati, ed ognuno mi ha lasciato particolari impressioni, sia per quel che riguarda l'organizzazione di fabbrica intesa nel senso produttivistico, sia per quanto concerne l'organizzazione di fabbrica intesa a curare gli innumerevoli desideri delle maestranze, con riferimento alle particolari predisposizioni manuali dei lavoratori, agli immane malcontenti, alle richieste di passaggio di categoria o di reparto, ecc.

E devo giustamente ammettere che, nelle fabbriche e nei cantieri visitati, l'organizzazione intesa a risolvere le piccole vertenze e ad esaudire i desideri dei lavoratori è quella che più occupa e preoccupa i dirigenti, perché più i lavoratori si sentono a proprio agio nel posto di lavoro, e più molti problemi di diversa natura, anche produttivistica, vengono risolti. Accennerò in seguito a questo tipo di organizzazione.

Come dicevo, innumerevoli sono stati i cantieri navali visitati, e moltissimi di questi erano cantieri di riparazione. Due sono rimasti vividi nella mia mente. Il primo è quello di Quincy, vicino a Boston, dove ho avuto la possibilità di ammirare da vicino lo scalo dove si trovava in costruzione una nave a propulsione atomica, fabbricata per conto della Marina militare americana.

L'impressione provata è stata, strano a dirsi, divisa tra la delusione e la meraviglia; delusione perché avevo sempre pensato che la costruzione di questo tipo di navi a propulsione atomica fosse circondata dal segreto più fitto e dalla sorveglianza la più imponente. Invece niente di tutto questo. Così, la vista di quello scafo che veniva tirato su normalmente come tutti gli altri scafi in cantiere, mi parve dapprima deludente; ma subito dopo notai che tutt'attorno alla nave ferveva un brusio e un eccitamento non comune, che la presenza di molti specialisti di radiazio-

ni atomiche accentuava; difatti ognuno di questi specialisti era munito di un contatore Geiger, alla ricerca di eventuali fonti di radiazioni nocive alla salute dei lavoratori. Un bacino galleggiante accoglieva la grossa mole della nave.

A tale proposito devo far notare che nella maggior parte dei cantieri navali visitati, gli scafi, in maggioranza, erano formati da bacini galleggianti, e ne ho visti anche di grossissimo tonnellaggio.

L'altro ricordo che si staglia nitido e vivo nella mia memoria, lo porto da un cantiere di riparazione di Hoboken, presso New York, dove ho potuto vedere e toccare le scialuppe di salvataggio della « Andrea Doria ». Sinceramente la commo- zione è stata più forte di me, perché vedendo quelle grosse scialuppe ancora in ottime condizioni malgrado che da molto tempo siano esposte a tutte le inclemenze del tempo, e leggendo quel nome tanto caro, stampato sulla poppa, non si può non commuoversi, specie quando si è a migliaia di chilometri dalla madre patria.

Una per una ho toccato quelle scialuppe, sette in tutto; avrei voluto fotografarle, ma prima di iniziare la visita del cantiere ho dovuto lasciare la macchina fotografica in ufficio.

In ogni cantiere, da Detroit a Boston, da Baltimore a Brooklyn, da Chicago a Mobile, ho avuto agio di notare molte cose, ma è doveroso che dica anche che, per quanto riguarda la cantieristica, i nostri cantieri non hanno nulla da imparare dai confratelli americani, specie in riferimento alla abilità dei nostri tecnici, al buon gusto e allo stile delle nostre navi, alla laboriosità delle nostre maestranze.

A proposito di navi, ne ho vista varare una in un cantiere di Detroit, che mi ha fatto capire la mentalità dei tecnici e degli armatori statunitensi. A vedere quello scafo si aveva l'impressione di vedere un enorme cassone, messo lì apposta per far paura. Ma salendovi sopra e visitandola ci si accor-



Varo laterale di una nave mercantile a Detroit

geva che tutto era stato studiato a vantaggio della comodità, della ricerca del massimo spazio sfruttabile, e della solidità. Un'altra cosa mi colpì: sotto coperta e da poppa a prua la nave era divisa, in tutta la sua lunghezza, da un tunnel abbastanza ampio, di cui l'equipaggio usufruiva per spostarsi da un capo all'altro della nave, nei giorni di forte temporale.

Invece i lavori di rifinitura (esempio: saldatura, bullonatura, carpenteria, disegno dello scafo, delle cabine e dell'inter- no) lasciano un po' a desiderare, specie per noi italiani, abituati ad ammirare in ogni cosa, prima e innanzitutto, la linea, lo stile ed il buon gusto.

Altra nota saliente dei cantieri visitati, è stato il notare in ognuno l'imponente sforzo fatto dalle compagnie nel cercare di automatizzare nella più alta percentuale possibile il lavoro. Difatti ho avuto agio di ammirare gli ultimi modelli di trapani multipli anche a 12 mandrini, fresi, tornii, rettifiche, presse di grossissimo tonnellaggio, ed infine gru. Anche in piccoli cantieri di riparazione le gru sono tenute in alta considerazione, data l'abitudine della costruzione di interi pesanti blocchi prefabbricati a terra, e poi sistemati a bordo

con l'ausilio di potenti gru.

Nella maggioranza dei casi le gru non sono inferiori alla potenza di sollevamento di 50 tonnellate, tutte con sistema di spostamento su binario.

Per tutto il resto, niente di particolare; ogni cantiere del mondo, sia esso in Giappone, in Italia o in America, ha le stesse identiche caratteristiche, specie a riguardo delle maestranze. Così si può notare in ognuno l'inesistente va e vieni dei lavoratori, capi squadra e tecnici in continuo movimento di controllo ed ispezione (con i loro caratteristici elmetti bianchi), rumori, vocio, brusio, insomma quella certa soddisfazione di far parte di un grande complesso industriale. In Italia si è in certo qual modo orgogliosi di essere lavoratori ansaldini, o della Fiat; in America esiste lo stesso senso d'orgoglio nei lavoratori della Ford, della United Steel della Bell Company.

Una curiosità a chiusura di questa parte. Indistintamente nei cantieri navali i lavoratori sono muniti (e lo portano anche in periodo canicolare) di un elmetto di duraplastica, o duraluminio, tutti senza eccezioni.

Adesso, come accennato prima, vorrei dire dell'organizzazione di fabbrica a beneficio dei lavoratori e della produzione. Ritengo questo sistema abbastanza efficace per tutti i casi di vertenze o disaccordo, con risoluzione positiva nella maggior parte dei casi, e con soddisfazione da ambo le parti in contrasto.

D'accordo con la direzione e con il sindacato firmatari del contratto, si istituisce per ogni reparto della fabbrica o del cantiere un responsabile di reparto, cioè si affida ad un lavoratore dello stesso reparto la missione di collegamento tra compagni di lavoro, tra capo reparto vero e proprio, e la direzione.

Questo lavoratore designato non usufruisce di nessun privilegio particolare e di guadagno rispetto ai suoi compagni di lavoro e di reparto. Solo in casi di licenziamento lo steward (così lo chiamano qui) usufruisce di un'anzianità maggiore rispetto agli altri. I responsabili di reparto, a loro volta, eleggono un capo responsabile di fabbrica, chiamato chairman.

Così in ogni reparto: Carpenteria, Tubisti, Elettrocisti, Sal-

datori, Montatori, ecc., i lavoratori, in caso di vertenza o di reclamo, si rivolgono al loro responsabile di reparto e gli espongono i termini della vertenza.

Un lavoratore che lavora, ad esempio, al reparto Tornitori, sentendosi lesa in qualche suo diritto presenta la sua lamentela allo steward di reparto (lamentela verbale); quest'ultimo, preso nota del fatto, va dal capo reparto e chiede giustizia per il lavoratore. Se il capo reparto non intende addivenire ad un accordo, lo steward porta il caso al chairman (responsabile di fabbrica) e questi si rivolge al sovrintendente (capo personale). Sino a questo punto la vertenza non è presentata scritta, ma verbalmente. Se ancora a questo gradino non si arriva ad un accordo, il chairman fa un rapporto scritto e lo porta alla sede sindacale di appartenenza (nel nostro caso alla Commissione Interna). Così la pratica esce dalla fabbrica e da quel momento in poi le trattative vengono fatte direttamente tra sindacato e Compagnia.

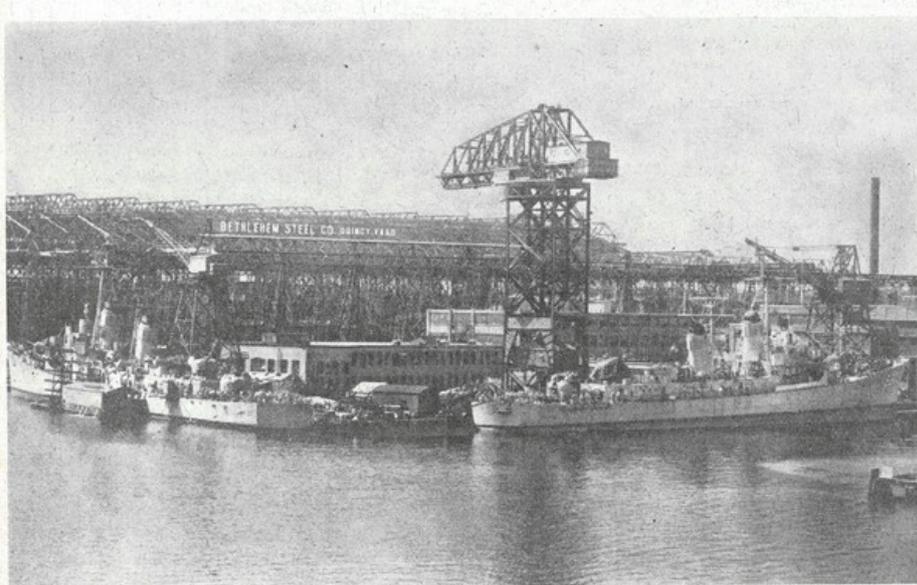
L'ultimo gradino in caso di disaccordo è l'arbitrato; le decisioni dell'arbitro sono inappellabili, e sia il datore di lavoro che il sindacato devono adeguarsi alla sua decisione. L'arbitro viene nominato d'accordo tra il sindacato e il datore di lavoro e scelto in una rosa di tre candidati.

Un simile sistema penso che sia un po' arduo poterlo applicare integralmente nei nostri cantieri e fabbriche, dato che da noi le Commissioni Interne hanno questa funzione; però bisogna anche dire che i nostri membri di Commissioni Interne, per tanto che facciano, trascurano spessissime volte i desiderata dei nostri lavoratori, dato che la divisione politica li mette quasi sempre su un piano che li porta lontano dal curare gli interessi dei lavoratori stessi. Però una organizzazione simile a quella dei cantieri U.S.A. potrebbe applicarsi nei nostri cantieri, con il beneplacito della direzione e della commissione interna. Si renderebbe così possibile ai lavoratori stessi di partecipare alla difesa dei propri interessi.

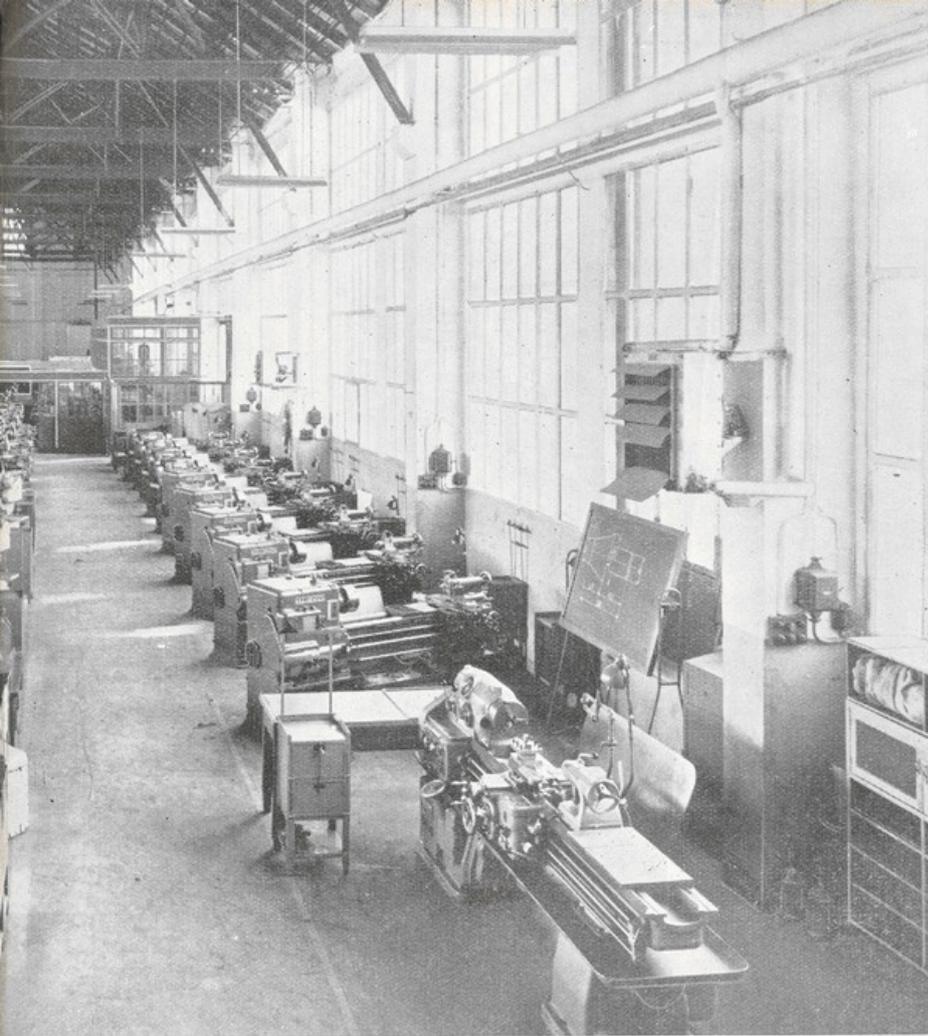
Concludo affermando che da questa situazione, che a prima vista può sembrare astrusa, sia l'azienda che i lavoratori traggono grande beneficio, e nel campo produttivistico da una parte e nella sicurezza di sentirsi valutati dall'altra.

Pietro Leonardi

Veduta del cantiere navale di Quincy dove si sta costruendo una nave a propulsione nucleare



(da « Il Giorno »)



Apprendisti della Scuola di Calcinara imparano i diversi mestieri



crescendo sino a raggiungere il massimo numero di allievi qualificati.

Le domande di ammissione continuano a pervenire numerose (quest'anno, per esempio, sono oltre 400 su 150 posti disponibili).

I corsi frequentati dagli apprendisti sono gratuiti: i giovani debbono acquistare a condizioni di particolare favore le dispense che riassumono le nozioni culturali impartite.

Per l'addestramento pratico degli apprendisti la Scuola dispone di 22 reparti, modernamente organizzati ed attrezzati per accogliere i giovani dai 14 ai 16 anni destinati ai principali mestieri della meccanica, attraverso corsi biennali e triennali.

Attualmente la Scuola è frequentata da circa 400 giovani, impegnati per 11 mesi all'anno e per 44 ore alla settimana in attività teorico-pratiche.

Gli insegnamenti sono distribuiti in otto ore al giorno, con un breve intervallo fra le lezioni antimeridiane e quelle pomeridiane, escluso il sabato pomeriggio ed i giorni festivi.

Durante l'intervallo, gli apprendisti consumano il pranzo nel locale della mensa ed hanno la possibilità di ricevere una minestra calda nella cucina funzionante presso la Scuola.

Gli insegnamenti teorici impartiti in ogni tipo di corso, sono principalmente i seguenti: disegno tecnico, tecnologia, matematica, nozioni di fisica e meccanica, cultura varia e civica, educazione fisica e religione; tali insegnamenti sono affidati ad ingegneri, tecnici ed altro personale altamente qualificato e ben preparato.

Però l'insegnamento fonda-

mentale, tipico della Scuola, è l'insegnamento pratico in officina. Questo insegnamento è preponderante rispetto alle altre discipline. L'apprendista all'ultimo anno di corso arriva a permanere in officina 32 ore sulle 44 settimanali.

L'addestramento pratico è impartito da istruttori altamente qualificati e di grande esperienza poichè provengono dall'industria ed hanno ricevuto una particolare formazione didattica per l'educazione dei giovani.

L'attrezzatura delle officine è assai completa: alle macchine preesistenti, talune delle quali furono poste fuori uso, sono stati aggiunti 30 torni paralleli, 24 fresatrici universali, 6 rettificatrici, 1 alesatrice, 1 trapano ed altre macchine utensili di vario tipo. Vanno segnalati i nuovi impianti eseguiti per il migliore potenziamento della Scuola: saldatura elettrica ed ossiacetilica con 24 posti di lavoro, fonderia con 12 posti di lavoro e due forni fusori, falegnameria, modellisti ed elettricisti.

Ogni qualvolta è possibile, l'apprendista esegue dei lavori utili in sostituzione delle esercitazioni preformative e ciò conferisce al giovane maggior fiducia nelle proprie capacità.

Tutte le esercitazioni vengono valutate con un metodo particolare: ogni lavoro viene esaminato infatti in base alla precisione, al modo con cui è stato eseguito, alla presentazione dell'oggetto finito ed al tempo che l'apprendista ha impiegato per eseguirlo. Ad ogni elemento controllato viene assegnato un punteggio che può essere anche diminuito qualora non vengano rispettate le prescrizioni di lavoro. In que-

sto modo l'apprendista è invogliato ad accumulare più punti in suo favore ed ha la soddisfazione di sentirsi giustamente apprezzato.

Il personale della Scuola concorre a creare nell'ambiente scolastico il buon clima dove si consolidano i caratteri dei soggetti più delicati, perchè non tutti gli apprendisti hanno una vita facile; talvolta occorre confortare ed aiutare anche economicamente qualcuno di loro. I casi particolari vengono tenuti presenti e seguiti con delicata sensibilità.

Un assistente sociale della Scuola visita periodicamente le famiglie degli apprendisti, consente alla Scuola di venire incontro alle più immediate esigenze dei più meritevoli le cui famiglie versano in stato di bisogno, e soprattutto consente di effettuare i desiderabili accertamenti nell'ambiente e sulle persone che hanno cura dei giovani, sulla situazione familiare, che, se tempestivamente conosciuti, forniscono spesso preziose indicazioni di cure particolari atte a produrre sul giovane il miglior sforzo educativo.

Presso la Scuola funziona inoltre un servizio sanitario - psicotecnico - sociale, che cura in modo continuativo l'assistenza dei giovani dall'ammissione ai corsi, alla destinazione ai mestieri.

Nel 1952 il Ministero del lavoro e della previdenza sociale affidò alla Scuola il compito di iniziare un'altra importantissima attività da svolgersi a livello nazionale: la formazione degli istruttori.

Nel breve periodo di due anni la Scuola attuò il Centro Nazionale Formazione Istruttori (CNFI) avvalendosi dell'aiuto tecnico degli esperti del Bureau International du Travail, che, insieme ai tecnici italiani, seppero imprimere a tutte le attività del centro un impulso veramente fecondo.

Nei primi cinque anni di vita, il CNFI, con due cicli di attività per anno, ha preparato circa 80 istruttori, reclutati per concorso fra gli operai altamente qualificati ed in possesso di adeguato livello tecnico-culturale.

Ai frequentatori del corso viene corrisposto un assegno giornaliero ed un premio al conseguimento del diploma.

La formazione dell'istruttore, basata principalmente sulla preparazione didattica, viene curata da personale specializzato con metodi moderni di insegnamento.

Il CNFI dispone di quattro sezioni: aggiustaggio, fraseria, torneria, rettificazione, alle quali verrà aggiunta, nel mese di settembre, la sezione per l'elettronica e, nel prossimo anno scolastico, la sezione per l'elettromeccanica.

Per mancanza di spazio, la presidenza della Scuola è costretta a rinviare lo sviluppo del piano programmatico del CNFI, approvato dal Ministero del lavoro sin dal 1955; è auspicabile che la Scuola disponga presto di altre aree sulle quali dovranno sorgere gli impianti per le nuove sezioni in programma.

I risultati ottenuti dalla Scuola, apprezzata anche in sede internazionale, confermano che il problema della formazione professionale può essere risolto, quando le soluzioni vengono affrontate, senza trascurare nessun elemento che concorre al buon esito della iniziativa.

Fra le altre attività della Scuola, sono da segnalare i corsi di qualificazione e riqualificazione per adulti, attuati dal CNFI in parallelo con i corsi di formazione istruttori, frequentatissimi ad ogni ciclo; nell'ultimo ciclo, su 30 posti disponibili, si sono presentati circa 90 concorrenti.

L'aumentato numero di domande è da mettersi in relazione ai buoni risultati ottenuti dagli allievi operai nei precedenti corsi di formazione.

Sono inoltre da segnalare i corsi di specializzazione in saldatura per ingegneri e periti industriali, diretti dall'Istituto italiano della saldatura; i corsi di aggiornamento e di perfezionamento organizzati dalla Scuola per conto di alcune aziende genovesi; i corsi di istruzione tecnica per apprendisti giovani lavoratori ed altri corsi di istruzione professionale svolti nelle ore serali.

Il funzionamento della Scuola è articolato in cinque servizi principali: didattico amministrativo, tecnico-commerciale, officina, CNFI.

Alla direzione della Scuola spetta il compito di presiedere e governare le attività scolastiche rispondendone ad un consiglio di amministrazione, nel quale sono rappresentati: il Ministero del lavoro e della previdenza sociale (principale finanziatore dei corsi), il Ministero del tesoro, il Consorzio della istruzione tecnica, le aziende industriali ed il Consiglio dei sindacati.

L'insieme delle attività svolte dalla Scuola nei suoi primi otto anni di esercizio, hanno convinto tecnici ed esperti. La impossibilità di poter accogliere un maggior numero di apprendisti, di allievi istruttori e di adulti provenienti dalla disoccupazione generica, preoccupa la presidenza della Scuola che vorrebbe attuare al più presto il raddoppio dei posti di lavoro in base al piano di ampliamento per il quale è stato chiesto, in sede internazionale, il necessario aiuto finanziario.

A chiusura di questa breve relazione, contenuta in limiti di spazio consentiti dal nostro tanto apprezzato giornale, rivolgo l'invito a tutti gli ansaldini di voler visitare la Scuola.

Tale visita costituirà un titolo di ambito premio alle fatiche di coloro che con amore e sacrificio danno l'opera loro alla Scuola e potrà anche servire di orientamento ai capi famiglia pensosi per l'avvenire dei loro figli. Mi permetto aggiungere che il problema di tanti papà è quello di superare una certa resistenza ad introdurre i figli verso attività non intellettuali e la conseguente irragionevole aspirazione alla laurea, molte volte del tutto errata.

La tecnica moderna, l'automazione, richiedono operai specializzati e tecnici provetti di cui abbiamo carenza. Il Mercato Comune dovrà assorbire secondo i piani elaborati, forti aliequote di tecnici. Quanti sono i dirigenti d'azienda, di officine importanti che provengono dalle scuole professionali. Anche sotto questo aspetto la visita alla Scuola può essere interessante.

N. B. Domenica 28 settembre e domenica 5 ottobre dalle ore 9 alle ore 12 la presidenza, i dirigenti, i professori e gli istruttori della Scuola vi attendono.

Giuseppe Gennaro

LA LOTTA CONTRO GLI INFORTUNI

L'esito del concorso a premi in Fonderia

Con il 31 luglio è terminato il 1.º semestre del concorso antinfortunistico a premi per gruppi, attuato nello Stabilimento Fonderia secondo le norme pubblicate nel n. 5 di quest'anno de «L'ansaldino».

Il concorso ha suscitato, come si desiderava, l'interessamento e l'emulazione dei lavoratori, e ha dato risultati che si possono definire veramente buoni.

Si è infatti realizzata complessivamente una riduzione del 23% rispetto al numero di infortuni verificatisi come media mensile negli anni 1956-1957.

I premi in palio erano previsti in:

L. 5.000 pro capite per il gruppo che avesse ridotto gli infortuni di almeno il 50%.

L. 3.000 pro capite per il gruppo che avesse ridotto gli infortuni di almeno il 30%.

Ben quattro gruppi hanno raggiunto o superato la percentuale di riduzione del 50%. Essi sono:

Gruppo MODE - Gruppo SBAV/GHIS - Gruppo MAN - Gruppo GHIV-ANIME.

I primi due gruppi hanno ottenuto una riduzione del 75%; i secondi due una riduzione del 50%.

A conclusione del primo semestre di gara, la Direzione, a titolo di liberalità e per ben sottolineare l'importanza che viene attribuita al problema degli infortuni, ha deciso, in via del tutto eccezionale, di assegnare 4 premi anziché 2 come previsto dal regolamento. Perciò hanno ricevuto il primo premio gli appartenenti ai gruppi MODE e SBAV/GHIS e il secondo premio gli appartenenti ai gruppi MAN e GHIV/ANIME.

I premi sono stati assegnati a 254 operai e impiegati d'officina per un totale di lire 904.000.

In pratica, un lavoratore su tre ha avuto un premio.

Venerdì 8 agosto, il Direttore dello stabilimento, con una breve e cordiale cerimonia tenuta nel locale della mensa, ha

comunicato ufficialmente i risultati del concorso e si è congratulato con le maestranze per l'interessamento portato alla gara. Ha invitato inoltre i lavoratori a mantenere e migliorare le posizioni raggiunte.

Visti i buoni risultati realizzati nel primo semestre di gara, è stato deciso di effettuare il concorso anche per il semestre 1.º agosto 1958 - 31 gennaio 1959, lasciando immutati i principi del regolamento e apportando solo qualche leggera modifica alle cifre che rappresentano i traguardi da raggiungere.

La partecipazione dell'Ansaldo al Convegno di Trieste

Recentemente si è tenuto a Trieste il «Convegno nazionale della prevenzione infortuni nelle costruzioni navali», sotto la presidenza del dott. Molinari, Presidente dell'«Ente Nazionale Prevenzione Infortuni».

Al convegno, che è il primo di una serie sulle varie specializzazioni, sono intervenuti i rappresentanti delle principali aziende cantieristiche nazionali. L'Ansaldo ha inviato il Capo dell'ispettorato per la prevenzione degli infortuni ing. Salomone, gli ingg. Bisacchi e Prato del Cantiere di Sestri, l'ing. Marras del Cantiere di Muggiano, il perito industriale Bassetti Mazzini del CMI, che hanno presentato interessanti e approfondite relazioni. L'ing. Arduini del Cantiere di Livorno, non avendo potuto partecipare personalmente, ha inviato per iscritto la sua relazione. Alle discussioni è intervenuto inoltre l'operaio Pisasale del Meccanico, inviato dalla Confederazione Generale Italiana del Lavoro.

Alla fine del convegno è stata formulata una mozione conclusiva articolata sui seguenti punti: a) intensificare l'addestramento e l'educazione an-

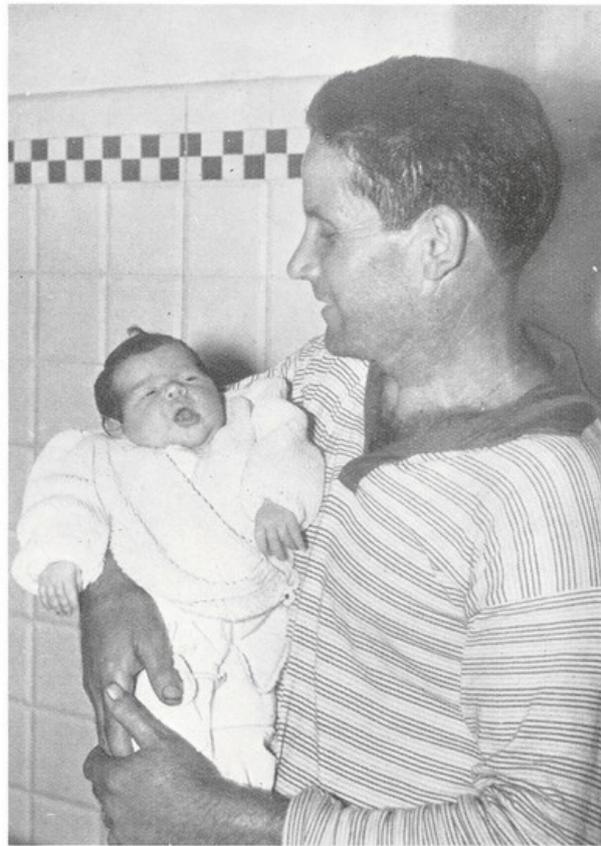
tinfortunistica dei lavoratori di ogni grado; b) stimolare l'attività degli operai, specie di coloro che fanno parte dei Comitati di Sicurezza, affinché il loro contributo sia veramente fattivo; c) promuovere iniziative per lo studio dell'adattamento dei ponteggi alle costruzioni navali in modo che rispondano alle norme di sicurezza e alle effettive esigenze del lavoro; d) promuovere studi per una normalizzazione degli attrezzi elettrici portatili e dei filtri ottici per il lavoro di saldatura; e) insistere nella ricerca di solventi e sostanze coloranti che non diano luogo ad emanazioni dannose durante la manipolazione, l'applicazione e durante i lavori con fiamma.

Premiati a Livorno gli ansaldini donatori di sangue

Gli ansaldini livornesi donatori di sangue sono stati recentemente premiati al Cantiere «Luigi Orlando» in riconoscimento della loro opera umanitaria a favore della cittadinanza.

I premi sono stati distribuiti dal Vice Presidente dell'ALVS (Associazione Livornese Volontaria del Sangue) prof. Salvatore De Renzi e dal Direttore del Cantiere ing. Ascenso Maureri.

Medaglie d'oro: Luciano Alderani, Dina Boni, Giovanni Finocchietti, Marino Gioia, Dino Lenzi, Gino Parrini, Giovanni Pernice, Cesarina Pagani, Bruno Questa. - Medaglie di vermeille: Otello Barsi, Gino Biagini, Giovanni Bini, Giovanni Bruno, Giulio Bonfanti, Unico Barghi, Alberto Calvani, Oreste Calò, Spartaco Del Bene, Antonietta Dell'Ara, Ardello Frilli, Lido Gabrielli, Corrado Graziani, Edda Maffei, Mario Migliacci, Arduino Pavolini, Alessandro Pettinelli, Amato Picozzi, Mario Romiti, F. Rosellini, Umberto Ricci, Ivo Sannino, Piero Zaccagna, Gino Zanobetti.



Domenica 7 settembre, qualche minuto prima del varo della turbocisterna «Ginevra Fassio», di cui riportiamo la cronaca in altra parte del giornale, una bambina di otto anni di nome Antonietta, figlia del palombaro Domenico De Santis del Cantiere di Sestri, è salita sul palco d'onore per offrire un mazzo di fiori alla signora Jole Fassio, consorte del cavaliere del lavoro ing. Ernesto Fassio. La bambina ha accompagnato il gentile gesto comunicando che qualche ora prima la sua casa era stata allietata dalla nascita di una sorellina, che il padre avrebbe chiamato Ginevra in omaggio alla nave per la quale aveva collaborato alla sistemazione dell'avanscalo. Questa felice coincidenza ha commosso la signora Fassio e i presenti, che hanno espresso i migliori voti augurali per la neonata. Nella fotografia si vede il palombaro Domenico De Santis che, felicissimo, stringe al petto la sua piccola Ginevra

ICCEA CARTA CANCELLERIA
ARTICOLI PER UFFICIO TECNICO

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

SOCIETÀ EDITRICE INTERNAZIONALE

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

I libri di viaggio più richiesti dal pubblico

- Virgilio Lilli **PENNA VAGABONDA**
GIRO DEL MONDO IN QUATTRO TAPPE
con numerose fotografie dell'autore
2.ª Edizione L. 1200
- Orio Vergani **QUARANTACINQUE GRADI ALL'OMBRA**
ATTRAVERSO L'AFRICA DA CITTÀ DEL
CAPO AL CAIRO - con illustrazioni L. 1000
- Elio D'Aurora **TRA RENNE E LAPPONI**
(DALL'ITALIA AL CAPO NORD)
36 fotografie a 6 colori - 25 in nero L. 2000
- Elio D'Aurora **VITA D'INVIATO**
(DALL'AFRICA ALL'AMERICA) L. 2500
- Salvino-Chierighin **VENEZIA E LA SUA LAGUNA**
con fotografie a colori L. 1000
- Ugo Maraldi **IL ROMANZO DELLA TERRA**
Illustrazioni a colori L. 1500

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

MALATTIE REUMATICHE
ARTROSI - ARTRITI - NEURALGIE - FIBROSI - SCIATICHE - LOMBAGGINI

Dott. FUMAGALLI

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



Per interessamento della Direzione del Cantiere di Sestri si è svolta, in occasione della festa di S. Alberto, la tradizionale gara alle bocce fra i rappresentanti dei vari reparti, per l'assegnazione della «Coppa cantiere navale». I giocatori premiati sono stati otto e i premi sono stati consegnati dal Direttore del Cantiere ingegner Boero, presenti l'ingegner Pazzano, il dottor Schiavo Lena, il dottor Bianchi e il signor Emanuelli

Nuova gru da banchina



Il varo del "Cantarena,"

Nella mattinata del 10 settembre è stato calato in mare al Cantiere di Sestri, per mezzo di un pontone galleggiante, il rimorchiatore « Cantarena » (costr. 1572) costruito sulla banchina per conto della nostra stessa Società. A poca distanza è già a buon punto un altro rimorchiatore uguale; le due unità sostituiranno i vecchi rimorchiatori « San Francesco » e « Santa Caterina » ormai in demolizione.

La cerimonia del « varo », piuttosto movimentato per lo scorrimento di una braga ma risoltosi bene, è avvenuta in forma intima ed è stata aperta dal Parroco di San Francesco di Sestri, don Gaggero, con la rituale benedizione. Erano presenti il Direttore Centrale ing. Franco Cristofori, il Direttore del Cantiere di Sestri ing. Gianandrea Boero, gli altri dirigenti del Cantiere e una rappresentanza di dipendenti.

Un particolare significato all'avvenimento è stato dato dalla scelta della madrina nella persona della signorina Mina Dagnino, da quarant'anni impiegata all'Ufficio segreteria del Cantiere di Sestri e prossima a lasciare la nostra Azienda. Questa scelta, che premia l'appassionata e fedele opera di una impiegata modello, era stata suggerita dal sig. Ettore Recchi al nostro giornale già da qualche mese, ed ora ha potuto essere realizzata dall'Ansaldo, che ha molto gradito l'invito, dettato da nobili sentimenti.

Ecco le caratteristiche del rimorchiatore « Cantarena »: lunghezza fuori tutto, m. 18,80; lunghezza fra le perpendicolari, m. 16; larghezza massima fuori ossatura, m. 4,10; altezza, m. 2,32; immersione media m. 1,90; potenza dell'apparato motore, cav. 150; velocità, nodi 8,50.



La madrina del « Cantarena » sig.na Mina Dagnino

È entrata recentemente in servizio presso una banchina dell'«OARN» di Genova un nuovo tipo di gru portuale, progettato e realizzato dal nostro stabilimento C.M.I.

Questo nuovo modello è stato creato in sostituzione dei vecchi tipi a braccio retrattile o a pantografo, che sono ormai superati per la loro complessità e costo. Comunque prima di abbandonare il vecchio tipo e lanciarne uno nuovo, molto si è discusso e studiato in quanto si desiderava mettere a punto una macchina che avesse tutti i pregi di quelle dei concorrenti, non solo, ma che ne eliminasse gli svantaggi.

Il primo risultato di questo studio è appunto la nuova gru dell'«OARN» da 6 tonn. a 22 metri di sbraccio, realizzata su brevetto « Ansaldo - Oggioni » n. 556073.

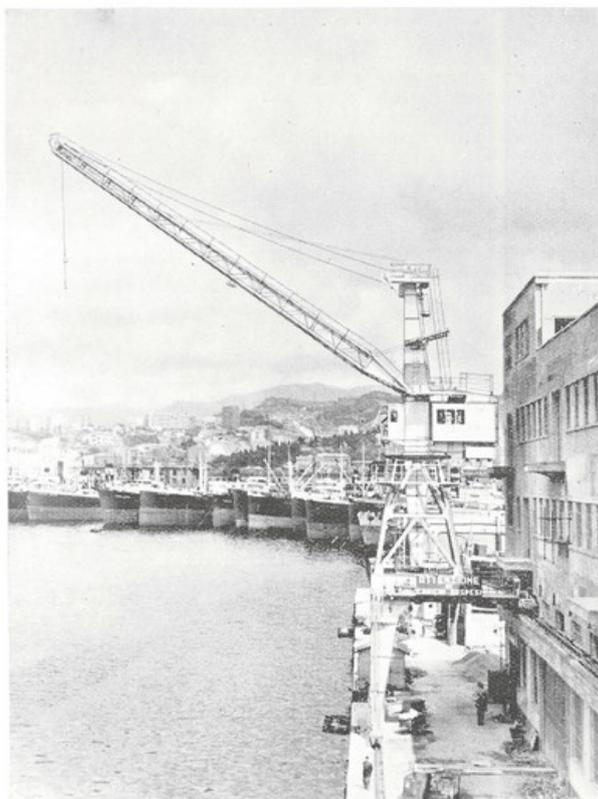
Questa gru è del tipo a braccio rialzabile ed è dotata di tutti quei dispositivi che ne fanno una macchina modernissima e completa. Il gruppo che rappresenta una vera novità è quello relativo al movimento del braccio. Il peso proprio del braccio è equilibrato da una zavorra scorrevole lungo la parte superiore del pilone girevole della gru. Il carico che si aggancia alla gru non perturba l'equilibrio del braccio, in quanto un particolare cinematismo brevettato consente al gancio, durante il movimento angolare del braccio stesso, di percorrere un'orbita orizzontale, per cui il carico appeso non assorbe né restituisce energia.

A differenza di quanto si riscontra nelle gru dei concorrenti, questa orizzontalità è ottenuta con un sistema assai semplice e che non impegna il cavo di sollevamento in rinvii più o meno numerosi. Questi rinvii, oltre ad abbassare il rendimento del complesso di sollevamento, aumentano l'usura della fune e non consentono l'applicazione della benna a quattro funi, tanto che normalmente, per le gru a benna, la maggioranza dei costruttori deve ripiegare sulla costosa gru a braccio retrattile. Col sistema « Ansaldo - Oggioni » le gru per servizio a benna potranno essere realizzate con molta semplicità e a prezzi inferiori.

Un altro vantaggio che si ottiene col nuovo sistema è quello di avere, nei confronti delle gru similari, una minore oscillazione pendolare del carico agli sbracci corti, in quanto, man mano che il braccio si alza, la puleggia di estrema volata, che è scorrevole lungo lo stesso, scende diminuendo la lunghezza libera di fune dal braccio al carico. Questa minor lunghezza facilita grandemente il comando e la sicurezza della manovra.

Lo spostamento del braccio è comandato da pistoni idraulici i quali consentono una grande dolcezza di movimenti e una grande precisione nella manovra. L'applicazione del comando idraulico a una gru del genere ha posto dei problemi di particolare difficoltà, che sono stati brillantemente risolti.

Il sistema di rotazione della gru è pure completamente diverso da quello adottato in passato, e consiste nello scaricare il peso della parte girevole della gru su un cuscinetto sistemato su una traversa del portale

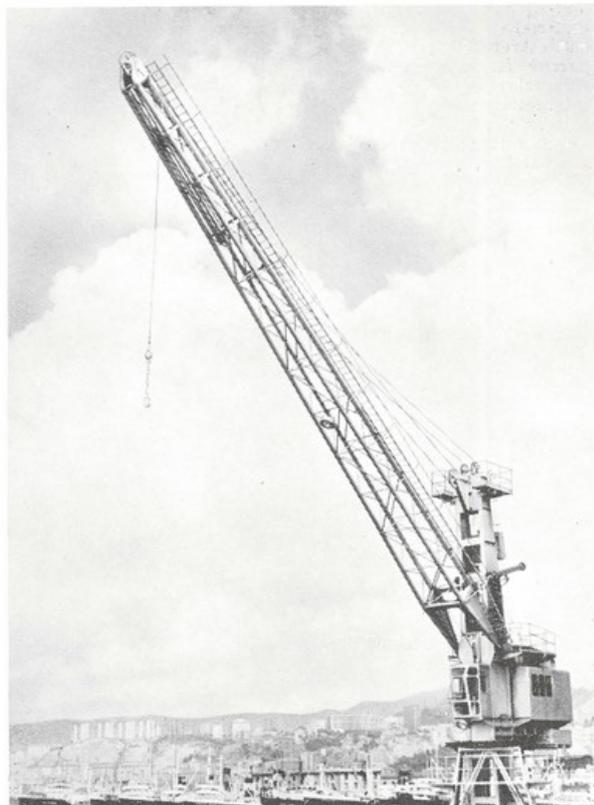


e sul quale appoggia il pilone girevole.

Il pilone è munito di quattro rulli girevoli su un piano orizzontale che rotolano su una pista circolare, solidale all'incastellatura del portale, sulla quale è pure sistemata la cremagliera. Alle prove, questo tipo di rotazione è risultato scorrevole e soddisfacente sotto tutti gli aspetti.

Ed ecco le caratteristiche della nuova gru: portata al gancio, tonn. 3/6; sbraccio mass. dal centro di rotaz., m. 22; sbraccio

min. dal centro di rotazione, m. 8; interasse del binario di scorrimento, m. 8,220; d'livello ruote di scorrimento, m. 7,430; corsa del gancio sopra il piano di banchina, m. 27; corsa totale del gancio, m. 34; velocità di sollevamento al 1° con carico di 3 tonn., m. 60; velocità di sollevamento al 1° con carico di 6 tonn., m. 30; velocità di variazione braccio al 1°, m. 45; velocità di rotazione al 1°, giri 1,5; velocità di scorrimento al 1°, m. 21; peso totale, 100 tonn. circa.



La storia dell' "Airone"

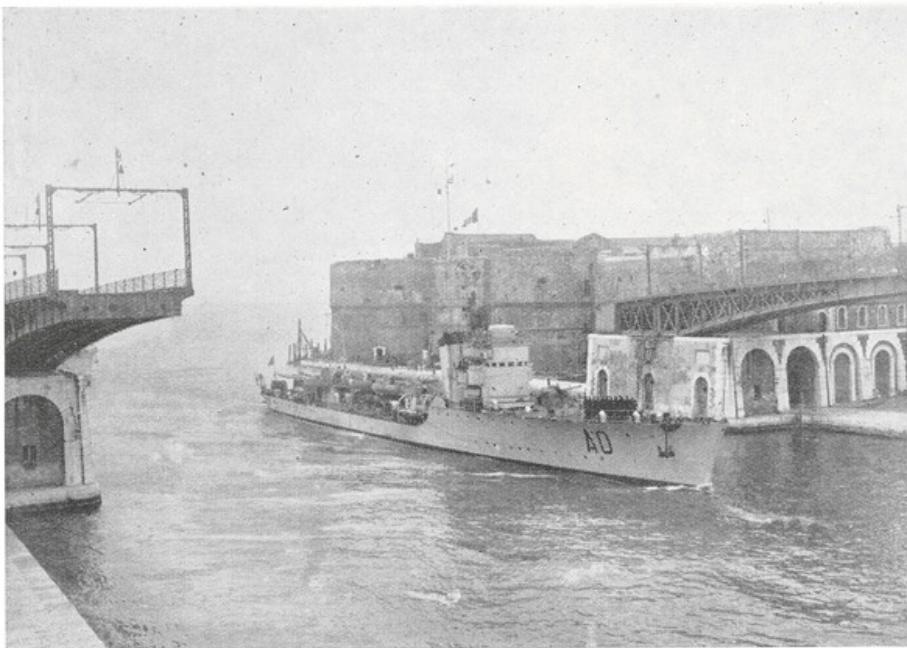
Si è spento recentemente a Roma la medaglia d'oro al valor militare Alberto Banfi, capitano di corvetta. Caso forse unico nella storia della nostra Marina Militare, egli per primo fu al timone dell' "Airone II" e — dopo che vi si erano alternati altri ufficiali — ne fu l'ultimo comandante. Al suo ricordo è dunque indissolubilmente legato quello della torpediniera affondata nella tragica notte del 12 ottobre 1940.

Chi ha seguito le nostre rievocazioni di navi costruite all'Ansaldo — dal "Pueyrredon" al "Nisshin", al "Cristofal Colon" — ricorderà come, di tanto in tanto, ci siamo lasciati prendere dalla commozione. E' inevitabile che questo accade a chi conosce e ama le navi come solo possono conoscerle e amarle coloro i quali le vedono nascere sullo scalo, e crescere, e prender vita giorno per giorno, ora per ora. Con un tuffo al cuore e con un irrefrenabile moto di orgoglio, quanti di noi hanno esclamato, in un porto qualsiasi: «Quella è la tal nave! L'ho vista nascere, in qualche punto del suo scafo v'è il segno del mio lavoro?» E quanti di noi, badando a non farsi scorgere (coraggio, diciamolo pure: non c'è di che vergognarsi!), hanno pianto sulla fine, prematura o meno, di una «nostra» nave?

Non è vero, lettori? Ma il discorso sta per portarci lontano; noi volevamo dire soltanto che questa volta abbiamo ricostruito la storia dell' "Airone" attraverso il racconto fattoci da un ansaldino, di cui tacciamo il nome per suo desiderio espresso, che — imbarcato su quella nave — ne ha vissuto fino in fondo la tragica avventura, riportandone una non lieve infermità.

La sera dell'11 ottobre 1940, dunque, l' "Airone", capo di una squadriglia composta dall' "Ariel", dall' "Alcione" e dall' "Aretusa" (che mancava perché ferma a Messina per riparazioni), ebbe ordine di intercettare — assieme alla squadriglia dell' "Artigliere" — un convoglio inglese scortato, nelle acque del canale di Sicilia.

All'una di notte, avendo la luna alle spalle (il che consentiva di vedere senza esser visti), l' "Airone" avvistava l'incrociatore inglese «Ajax»



La torpediniera «Airone» fotografata all'ingresso del «Mar Piccolo» di Taranto

e — portatosi sul fianco destro di quest'ultimo senza farsi scorgere e senza rispondere alle segnalazioni luminose con cui, all'ultimo, gli inglesi tentavano di prendere contatto, credendola una loro unità — lanciò quattro siluri all'indirizzo dell' "Ajax" che, però, riusciva fortunatamente ad evitarli.

Fu allora che Banfi ordinò di aprire il fuoco contro la nave nemica, con i pezzi da 100: i quali danneggiarono molto seriamente il pur corazzato «Ajax», che però, con i suoi pezzi da 152 e grazie ancora alla distanza ravvicinata, colpiva sul fianco sinistro, verso poppa, l' "Airone". La nostra torpediniera in breve divenne una torcia e affondò con la gemella «Ariel», anch'essa colpita a morte.

Banfi, ferito alla schiena, e tuttavia lucido e tranquillo, ordinò il «si salvi chi può»; quindi, con un sangue freddo eccezionale, gettò in mare ad uno ad uno i corpi dei morti e dei morenti (la loro tomba doveva essere l'acqua, non il fuoco!) e attese, impassibile, la fine. Senonché uno scoppio, forse dovuto al contatto delle lamiere infuocate con l'acqua gelida, lo lanciò lontano. Poté

aggrapparsi ad un relitto e resistere; e alla fine fu lui a dover organizzare, addirittura, il salvataggio dei superstiti della battaglia, dimostrando la tempra del suo eroismo in 36 lunghissime ore di pietosa e tragica odissea.

L'equipaggio dell' "Airone" era stato decimato, e i superstiti erano tutti più o meno seriamente feriti. Molti furono gli episodi di solidarietà umana e bello sarebbe anche poter ricordare la storia di «Rò», il cane portafortuna della nave; ma di ciò parleremo un'altra volta.

La storia dell' "Airone" era cominciata su di uno scalo del Cantiere di Sestri, donde la torpediniera scese in mare il 23 gennaio del 1938. Lunga 81,4 metri, larga 7,9, con 2,4 metri di immersione e 679 tonnellate di dislocamento, era la seconda unità della nostra Marina Militare che prendeva nome dalla costellazione dell' "Aurora". Aveva due eliche, azionate da due gruppi di turbine (2 caldaie), che imprimevano alla nave una velocità di 34 nodi, sviluppando una potenza di 19.000 HP. Era infine armata con tre cannoni da 100/47 mm., due mitragliere antiaeree, quattro lanciasiluri

da 450 mm., due lanciabombe ed era attrezzata per la posa e la sistemazione delle mine.

Venne allestita in soli quattro mesi al Molo Giano e di qui partì nel maggio del 1938 (con circa 140 uomini di equipaggio). Come capo-squadriglia portò a termine due sezioni di «scuola-comando» con base ad Augusta. Il 9 aprile del 1939 fu inviata a pro-

teggere lo sbarco delle truppe a Santi Quaranta; e qui cadde uno dei suoi marinai, il secondo capo furiere, medaglia d'oro.

Quindi divenne nave dipartimentale del Regio Corpo Truppe Coloniali con base a Tripoli. Dallo scoppio del conflitto all'affondamento portò a termine oltre 18 missioni di guerra, tra cui ricordiamo le cinque missioni di scorta ai pescherecci adibiti al rastrellamento dei cavi sottomarini sul tratto Malta - Gibilterra le due di scorta per la posa di sbarramenti offensivi, le quattro per ricerca a rastrello degli avvisi-scorta, le cinque di scorta ai convogli veloci, quella di appoggio ai MAS per agguato nelle acque di Malta e le due di ricerca notturna di unità nemiche a nord e a levante di Malta.

Cosa resta oggi di quella notte, oggi che anche i modelli dell' "Aurora" e dell' "Ariel" sono andati distrutti? Abbiamo sotto gli occhi giornali dell'epoca, copertine di settimanali. Molti parlano minuziosamente della battaglia e riportano un'intervista del comandante Banfi che, degente in ospedale, assicurò che «nulla al mondo può eguagliare l'ardimento dei nostri marinai».

Ma il tempo ha fatalmente cancellato quei ricordi dalla mente dei più.

Erano le due e trenta quando la battaglia terminò e le tre e quarantuno quando lo scafo dell' "Aurora" scomparve per sempre. In mezzo a fiamme, relitti e nafta restavano solo pochi valorosi. I soli che non dimenticheranno mai.

emlos

CINESELEZIONE

«La sfida»

Il protagonista del film, interpretato da José Juárez, è un volitivo giovanotto, con molta iniziativa e pochi quattrini. Un giorno però gli viene un'idea, che risolve secondo i canoni di un semplice problema di aritmetica. In campagna la verdura ai contadini viene pagata, diciamo, 40 lire. Ai magazzini generali si vende, diciamo, a 180. La differenza, pur considerando il trasporto e altre spese, «eh! eh!» è grossa assai. Quindi decide di farsi prestare i soldi da uno strozzino, andare in campagna con due camion affittati, comprare la merce, portarla in città, rivenderla, restituire i soldi più l'interesse, pagare i camion e tenersi «il resto».

Il sistema sembra semplice ma non lo è: i contadini, uno dopo l'altro, si rifiutano di vendergli la merce. Perché? Perché hanno paura di Salvatore Ajello. Chi è Salvatore Ajello? Il capo della «camorra», una fitta rete che copre tutta la campagna, divisa in singole «zone d'influenza» dove i camorristi fanno i prezzi e gli acquisti.

A farla breve, il nostro giovanotto, grazie alla sua iniziativa e alla «faccia dura» riesce ad entrare a far

parte della «camorra» e arricchisce rapidamente. Si compra la radio, il televisore, il frigorifero, un lussuoso appartamento nei quartieri nuovi, e sposa la bella ragazza dei suoi sogni, interpretata da Rossana Schiaffino.

Ma la «camorra» ha delle rigide leggi interne che vanno rispettate: i pomodori non vanno raccolti prima di una settimana, per far salire i prezzi. Il «nostro» decide di caricare lo stesso, ma quando arriva ai magazzini generali dopo una sequenza degna del migliore film gangsteristico alla «Chicago», la punizione della camorra lo raggiunge, con un proiettile sparato da Salvatore Ajello.

Così il giovane volitivo che si è fatto «camorrista» per farsi una bella vita e sposare la sua ragazza, finisce cadavere sul freddo cemento dei magazzini generali.

Magnifico film diretto dal giovane Francesco Rosi, al suo primo lungometraggio. C'è la lezione del grande film «gangster» americano, c'è quella del neo-realismo italiano (specie di Germi) ma si sente anche Verga e Capuana.

Naturalmente ogni riferimento a cose e persone reali è puramente casuale.

IL PORTOGHESE



DOPOLAVORO

SEZIONE MOTORISMO

Successo del 3° motoraduno del varo a Sestri Il "Galeoncino elisabettiano" vinto dal Dopolavoro Fiat



La dotazione dei premi del motoraduno

In occasione del varo al Cantiere di Sestri della turbocisterna «Ginevra Fassio» di 31.500 t.d.w., costruita per conto delle Società riunite di navigazione «Villain & Fassio e Compagnia Internazionale di Genova», la «Sezione motorismo» del Dopolavoro aziendale Ansaldo ha indetto, domenica 7 settembre, il «3.º motoraduno del varo» per l'assegnazione definitiva di un magnifico trofeo consistente in un modello del galeone inglese «Elizabeth» del 1575 avente le seguenti dimensioni: lunghezza cm. 81, altezza cm. 85 (scala 1:35). Il modello è stato costruito dal signor Gino Sella di Sestri Ponente e messo cortesemente in palio dalle Società armatrici della «Ginevra Fassio».

Quantunque quest'anno la manifestazione non abbia ottenuto il medesimo grandioso successo registrato nell'edizione precedente (lo scorso anno in occasione del varo della turbocisterna «Agrigentum», oltre 2.000 concorrenti parteciparono al motoraduno), i dirigenti del Dopolavoro ed i loro collaboratori possono essere ugualmente soddisfatti per il successo organizzativo arriso a questo «3.º motoraduno del varo», al quale hanno partecipato oltre seicento centauri, che sono tornati alle loro sedi soddisfatti e carichi di premi. Alle 7 è iniziato l'afflusso di centinaia di tifosi del motore, che hanno atteso impazienti l'arrivo dei primi moto clubs provenienti da varie località dell'Italia settentrionale, stando nell'ampio piazzale del bocciodromo sestrese di Villa Maria in via Merano. Nel pomeriggio ha avuto luogo la premiazione che, grazie ai non indifferenti sforzi degli organizzatori, ha potuto essere assai cospicua per i contributi offerti dalle massime autorità cittadine, ditte ed enti vari. Quest'anno perciò vi sono stati premi per tutti, vinti e vincitori, sodalizi classificati nelle diverse graduatorie e concorrenti singoli.

Ecco le classifiche e i premi relativi:

Classifica «A»: 1) «Galeoncino elisabettiano», dono delle Società Riunite di Navigazione «Villain & Fassio e Compagnia Internazionale di Genova» al «Dopolavoro Fiat» di Torino (punti 68.996); 2) «Coppa Lambretta» della Società «Inno-

centi» al Moto Club «Pozzi» di Paderno (punti 22.569); 3) «Coppa Gattegani & Figlio» al Moto Club «Maserati» di Vercelli (punti 14.980); 4) «Coppa Di Bonzo Tirrena» al Moto Club «Clemencich» di Monza; 5) «Coppa CONI» al Moto Club «CEAT» di Torino; 6) «Coppa Del Bono» al Moto Club di Vigevano; 7) «Coppa Del Bono» al Moto Club «Lambretta» di Genova.

Classifica «B»: 1) «Coppa Direzione Generale Ansaldo» al Moto Club di Arcore; 2) «Coppa La Mediterranea» al Moto Club «OARN» di Sestri; 3) «Coppa Sindaco di Genova» al Moto Club «Croce d'Oro» di Sampierdarena; 4) «Coppa E. Garro-ne» al Moto Club «Olubra» di Castel S. Giovanni; 5) «Coppa Omline Canti» di Saronno al «Vespa Club» di Genova; 6) «Coppa Del Bono» al Moto Club Savona; 7) «Coppa Dopolavoro Ansaldo - Sezione motorismo» al Moto Club di Sestri Ponente.

Classifica «C»: 1) Coppa «Cantiere Navale Ansaldo» al G. S. «Mornari» di Bologna; 2) «Coppa Ansaldo Meccanico» al Moto Club «Bussoleno»; 3) «Coppa C.M.I.» al Moto Club «MV» di Podenzano; 4) «Coppa CEAT» al Moto Club di Treviglio; 5) «Coppa Dopolavoro Ansaldo - Sezione motorismo» al Moto Club «Ghia» di Milano; 6) «Coppa Del Bono» al Moto Club di Quarto del Mille; 7) «Coppa Dopolavoro - Sezione motorismo» al Moto Club di Genova Fegino.

Ed ecco i premi speciali:

Gruppi militarizzati: «Coppa Shell Italiana» ai Vigili Urbani di Genova; «Coppa Presidenza Provinciale di Genova» alla Polizia Stradale.

Classifica per marche: «Coppa Bagliani» al Moto Club «OARN» di Genova per il maggior numero di «Vespa»; «Coppa Moto Gilera» al Moto Club «Arcore» per il maggior numero di «Gilera»; «Coppa Boggia - Guzzi», al Moto Club «Fiat» di Torino per il maggior numero di «Guzzi»; «Coppa Dopolavoro Ansaldo» al «Lambretta Club» per il maggior numero di «Lambretta»; «Coppa Meccanica Verghera» al Moto Club «MV» di Podenzano per il maggior numero di «MV»; «Elca di bronzo Ansaldo Fonderia» al Moto Club «Olubra» di Castel S. Giovanni per il maggior numero di «Ducati».

Classifica per Dopolavoro: «Coppa ENAL Provinciale di Genova» al Dopolavoro «Fiat» di Torino per il gruppo più numeroso; «Coppa ENAL Provinciale di Genova» al Dopolavoro Ferrovieri di Bologna per la maggiore distanza percorsa; «Targa ENAL Provinciale di Genova» al Dopolavoro «Fiat» per il maggior numero di passeggeri.

Sono stati inoltre assegnati i seguenti premi: medaglia d'oro della «Mobilità Italiana» al Moto Club «Fiat» per il maggior numero di partecipanti; medaglia d'oro della Camera di commercio di Genova al Moto Club «Mean & Erigerio» di Arcore secondo classificato per il numero di partecipanti; «Coppa Linea «C» di Navigazione» al Moto Club «Fiat» per il maggior numero di signore e signorine; medaglia d'argento FMI al Moto Club «Clemencich» di Monza per il gruppo più numeroso con migliore equipaggiamento; «Coppa Azari»

al Moto Club «OARN» di Genova per il gruppo più numeroso della Provincia di Genova; «Targa del Consorzio autonomo del Porto di Genova» al sig. Franco Pennati «grande invalido» del Moto Club «Clemencich» di Monza; targhe della «Sezione motorismo» del Dopolavoro Ansaldo sono state assegnate al sig. Luigi Pizzorno (più anziano), Franco Dagnino (più giovane), Amella Goldoni (più anziana), Angela Giacardi (più giovane), Pietro Perfetti (radunista isolato proveniente da più lontano), Alla «Croce Verde» di Sestri Ponente è stata assegnata una coppa per il servizio prestato.

SEZIONE TURISMO

Un'altra gita all'Elba Allo studio una gita a Roma

Per ragioni tecnico-organizzative non è stato possibile accettare tutte le domande di partecipazione alla gita all'isola d'Elba del 28 settembre.

Si informano pertanto gli interessati che la «Sezione turismo», onde esaudire coloro che ne sono stati esclusi, organizzerà una gita bis nella prossima primavera.

Intanto la Sezione va studiando l'organizzazione di una gita a Roma, che verrà effettuata dal 1.º al 4.º novembre e di cui verrà data comunicazione mediante manifesti.

SEZIONE MUSICA

Riapertura dei corsi di solfeggio, pianoforte fisarmonica e canto

Il 1.º ottobre prossimo, presso la sede di Sampierdarena, via Achille Stennio 5/1 (tel. 41959), saranno riprese le lezioni di solfeggio, pianoforte, fisarmonica e canto.

Oltre a coloro che hanno preso parte al corso 1957-58, possono partecipare tutti gli iscritti al Dopolavoro ed i loro famigliari, dietro versamento della quota mensile di L. 400.

Le iscrizioni si ricevono presso la Segreteria di sezione, dal 15 al 30 settembre.

SEZIONE CACCIA

Battute in Lomellina

La «Sezione caccia» sta organizzando due battute in Lomellina. La prima avrà luogo nella seconda quindicina di ottobre e sarà dedicata alla caccia alle allodole con civette e specchietti, la seconda si farà nella prima quindicina di novembre e sarà dedicata ai beccaccini.

Per informazioni rivolgersi alla segreteria di sezione via Sestri 32/2, Genova Sestri, al mercoledì dalle ore 21 alle 22,30.

SEZIONE ATTIVITÀ MONTANE

Vendemmia sociale

La «Vendemmia sociale» che avrebbe dovuto aver luogo, come annunciato nel numero scorso, il 21 settembre, si farà invece il 5 ottobre a Castelletto d'Orba, dove già l'anno scorso ebbe un ottimo successo, in sostituzione della gita alle Alpi apuane.

Nel corso della manifestazione saranno organizzati giochi a premi per grandi e piccini, nonché un ballo campestre. Il programma dettagliato è in visione presso le portinerie di Stabilimento.

Abbonamenti ridotti per «Sampdoria» e «Genoa»

Anche per il corrente anno calcistico il Dopolavoro Ansaldo provvederà ad effettuare gli abbonamenti, con pagamento in cinque rate mediante trattenute sulle competenze mensili, per la «Sampdoria» e per il Genoa». Poiché i biglietti d'ingresso allo stadio subiranno adeguati aumenti, le Società calcistiche hanno ritoccati anche i prezzi degli abbonamenti.

In via del tutto eccezionale ai soci del Dopolavoro Ansaldo verrà praticato uno sconto del 3%. I prezzi, comprensivi del fondo soccorso invernale, sono i seguenti: **Gradinate normali:** «Sampdoria» lire 7.800, «Genoa» lire 8.800. - **Gradinate ridotte** (mutilati, ragazzi, signore): «Sampdoria» lire 4.000, «Genoa» lire 4.500. - **Distinti normali:** «Sampdoria» lire 16.000, «Genoa» lire 18.000. - **Distinti ridotti** (mutilati, ragazzi, signore): «Sampdoria» lire 8.000, «Genoa» lire 9.000. - **Tribuna normale:** «Sampdoria»

lire 27.000, «Genoa» lire 30.000. - **Tribuna ridotta** (mutilati, ragazzi, signore): «Sampdoria» lire 13.500, «Genoa» lire 15.000. - **Solo numerato di tribuna:** «Sampdoria» lire 9.000, «Genoa» lire 10.000.

Gli abbonamenti sono validi anche per gli incontri amichevoli e per il campionato cadetti. Le richieste di abbonamento dovranno essere presentate ai delegati di stabilimento.

Della agevolazione di cui sopra potranno godere anche coloro che presenteranno domanda di iscrizione al Dopolavoro.

Fotografie in visione

Si ricorda agli interessati che le fotografie scattate al Teatro «Eleonora Duse» in occasione della consegna delle borse di studio Ansaldo ai figli dei dipendenti, e a Casella in occasione della «Ciliegia sociale», sono ancora in visione presso la Segreteria del Dopolavoro, via Achille Stennio 5/1 a Sampierdarena (tel. 41959).

ANSALDINI
MOBILI

ARREDATE COMODAMENTE
E BENE LA VOSTRA CASA
con

MODERNI SOLIDI
GARANTITI

A RATE di Lire

5 - 6.000 MENSILI

rivolgendovi alla Ditta

CARDONA & GINOCCHIO

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

FATEVI RICONOSCERE
VI FAVORIREMO



FOTOINCISIONI A. CERIALE

VIA LANFRANCONI, 43 r. canc. - Telefono 56.353



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

Prove e consegna della "Sicilmotor"

(continua da pag. 3)

iniziativa che l'ha indotta a progettare e costruire un motore di grande potenza impiegando i più moderni sistemi di sovralimentazione.

ing. Gino Luzzatto, Dirigente all'Ufficio Progetti Navali dell'Ansaldo. I risultati delle prove della « Sicilmotor » si possono definire sorprendenti, specialmente per quanto riguarda l'assenza di vibrazioni e la velocità conseguita.

ing. Agostino Mari, Consulente della « Italmavi ». Fra le molte navi che ho assistito nella costruzione e alle prove, debbo ritenere che la « Sicilmotor » possa considerarsi una delle migliori, sia per lo scafo che per tutti gli arredamenti e la sistemazione dell'apparato motore. Infatti questa costruzione rappresenta ancora una volta il risultato di un lavoro condotto dai dirigenti e dalle maestranze dell'Ansaldo con quel criterio tecnico e quella pratica affinati in tanti anni di esperienza; pertanto mi auguro che unità di questo tipo possano ancora essere costruite dall'Ansaldo in quanto ciò confermerebbe la mia affermazione. Questa motocisterna, gemella nello scafo ad altre unità costruite nel Cantiere di Sestri, ha un apparato motore Diesel che ha superato superamente le prove, e con grande vantaggio rispetto all'apparato motore a turbine, tenuto presente il basso consumo di combustibile e il ridotto personale richiesto per l'assistenza. Penso che i tecnici di tutta Europa, durante le prove dimostrative in mare che saranno fatte il 15 corrente, avranno la dimostrazione dell'efficienza, della semplicità e dell'economia di questo apparato motore che sviluppa la sua potenza con dodici cilindri in linea sovralimentati.

Cap. Giovanni Ingrassia, Ispettore delle Compagnie del Gruppo Lauro. Il comportamento dell'apparato motore della « Sicilmotor » è risultato magnifico e in particolare esso si è dimostrato pratico ed economico, suscitando il vivo interesse degli armafiori. Penso che il motore sovralimentato, dopo la prova di oggi, abbia superato ormai quel punto oltre il quale ci si avvia verso altre numerose applicazioni. In quanto allo scafo, costruito con tutti gli accorgimenti tecnici, è la riprova della lunga esperienza navale dell'Ansaldo, e io so quanto gli scafi costruiti dalla vostra Società siano apprezzati dagli esigenti tecnici inglesi.

Com.te Alberto Beretta, Capitano d'armamento dell'Ansaldo, comandante della nave alle prove. Nulla da eccepire circa il comportamento di questa bella nave. La manovrabilità è risultata ottima ed il comfort completo, data l'assenza di vibrazioni.

Cap. Costantino Coarsi, Capo della Sezione Montaggio Apparat Motori del Cantiere di Sestri. L'apparato motore ha funzionato in modo perfetto in ogni sua parte, con molta soddisfazione dei tecnici della « Fiat » e della « Italmavi ».

Sabato 12 settembre alle ore 12, presso la Direzione Generale dell'Ansaldo, è avvenuta la cerimonia della firma dei documenti per la consegna della « Sicilmotor » alla Compagnia di navigazione « Sicilnaviglio » di Palermo. Hanno firmato il dott. Leo Zunino Procuratore della « Fiat », il com.te Eugenio Genta Amministratore della « Sicilnaviglio », il nostro Direttore Centrale ing. Amedeo Casaccia e il Direttore del Cantiere di Sestri ing. Gianandrea Boero.

LA RUOTA DEL TEMPO

Sono nati

10 giugno: CALOGERO, di Felice Chiarenza (Can) e di Maria Turco - 21 giugno: MARIO TOMASO, di Giacomo Ricci (Fon) e di Assunta Piana - 29 giugno: ROBERTO, di Emilio Bianchi (Mec) e di Paolina Ferrari - 6 luglio: MAURA, di Alfredo Micheli (Mec) e di Jolanda Perelli - 8 luglio: ELDA, di Renato Mazzarelli (Mec) e di Maria Pilon - 11 luglio: MASSIMO, di Ivo Allori (Liv) e di Emilia Misuri - 13 luglio: RITA, di G. B. Barabino (Cmi) e di Salvatore Cantaro - 15 luglio: DANILA, di Francesco Bracco (Mec) e di Mirella Priarone - 17 luglio: GUIDO, di Ugo Jotti (Can) e di Rita Lunetti - 22 luglio: MASSIMO, di Silvio Riso (Mec) e di Giovanna Russo - 23 luglio: MAURIZIO, di Walter Musso (Can) e di Angela Valente; MARCO, di Giulio Cavalli (Dig) e di Rosalia Gallo - 26 luglio: MARCO, di Luciano Irrali (Mec) e di Carla Piaggio - 27 luglio: FABRIZIO, di Stefano Franchini (Can) e di Adele Lombardi - 1.º agosto: PATRIZIA, di Nilo Pachetti (Liv) e di Marisa Tosi - 2.º agosto: ALESSANDRO, di Antonio Canu (Cmi) e di Irìde Picchi - 3.º agosto: ROSSELLA, di Mario Bettini (Can) e di Maria Costantino - 5.º agosto: DANIELA, di Romano Giagnoni (Mec) e di Armanda Berti - 8.º agosto: FABIO, di Mauro Aringhieri (Liv) e di Maria Della Monica - 9.º agosto: GIUSEPPINA, di Lino Graziano (Cmi) e di Caterina Pittaluga; CLAUDIO, di Rinaldo Bolla (Can) e di Francesca Sbarbaro - 10.º agosto: FRANCESCO, di Giuseppe Ardini (Mec) e di Emma Pittaluga - 14.º agosto: OTTORINO, di Fernando Ferrini (Liv) e di Enrica Lottini; MARCELLA, di Salvatore Rispoli (Dig) e di Bruno Malara - 15.º agosto: GIOVANNA, di Nicolò Pedevilla (Can) e di Angela Piccaro - 17.º agosto: ROSSANA, di Renzo Tuo (Mec) e di Graziella Vianello.

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

Si sono sposati

19 maggio: Vittorio TAGLIASACCHI (Mec) con Vittorina Bernasconi - 1.º giugno: Piero SCOTTO (Liv) con Anna Maria Manetti - 7.º giugno: Gino VILLA (Mec) con Irene Durante - 15.º giugno: Gian Franco MARZI (Liv) con Lina Simonetti; Benedetto CASARINO (Cmi) con Rosa Parodi - 22.º giugno: Giovanni NICOTRA (Cmi) con Marcellina Mantero - 2.º agosto: Giuseppe OLIVIERI (Can) con Fiorella Carlini - 3.º agosto: Luciano MELINO (Mec) con Giuseppina Borelli; Gino LEVERATTO (Can) con Celestina Guasti - 9.º agosto: Enzo CORTESIA (Can) con Laura Moro - 10.º agosto: Narciso DELLEPIANE (Mec) con Italia Gastaldo; Franco PROSPERI (Mec) con Anna Goggi; Antonio AGRONE (Cmi) con Maria Frizzo; Domenico GATTI (Can) con Margherita Gamalero; Carlo DEGLI ESPOSTI (Can) con Maura Varvello; Ugo FINI (Can) con Ofelia Regano - 11.º agosto: Bartolomeo CADENELLI (Can) con Carla Vecchio - 14.º agosto: Gino MARZOCCHI (Can) con Norma Civera - 16.º agosto: Luigi MANCINI (Mec) con Maria Gardini - 14.º agosto: Carmine BUONO (Can) con Marianna Guerino - 30.º agosto: Virgilio LIMONGELLI (Can) con Annunziata Lombardo; Achille VECCHIATTINI (Can) con Delfina Baroni - 31.º agosto: Gino BILLIA (Can) con Olga Fossa.

Agli sposi i nostri vivissimi auguri.

Atti di onestà

L'operaio Luigi Camoirano del Cantiere di Sestri, rinvenuto un portafoglio con denaro a bordo della motocisterna « Sicilmotor », rintracciava immediatamente il proprietario e gli lo consegnava.

L'operaio Bruno Camerlenghi del Cantiere di Sestri, rinvenuto nello spogliatoio un anello d'oro, si affrettava a consegnarlo all'Ufficio Vigilanza affinché fosse restituito al proprietario.

Segnaliamo a tutti, con vivo compiacimento, gli atti di onestà dei sigg. Camoirano e Camerlenghi.

Pensioni di guerra

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

ELVINO CASANOVA. Facciamo seguito alla comunicazione apparsa sul numero 12-13 per informarla che il Comitato di liquidazione ha approvato i due progetti concessivi e il Ministero del Tesoro, con suoi Decreti in data 30-7-1958, ha deciso favorevolmente. Pertanto, con il Decreto n. 289669. Le verrà liquidato un assegno rinnovabile di 8.ª Ctg., con decorrenza dall'1-2-1958 fino al 31-1-1960. Con il Decreto n. 2896636 Le verrà liquidata una indennità « una tantum » pari a due annualità di 8.ª Ctg. per il periodo dal 1952 al 1954. Il primo Decreto è passato al Servizio pagamenti per l'emissione del ruolo, mentre il secondo passerà alla Ragioneria Centrale per le Pensioni di Guerra, che provvederà direttamente alla liquidazione della indennità « una tantum ». Con il prossimo numero contiamo di darle gli estremi di trasmissione all'Ufficio pagamenti.

TERESIO GIANNACCINI. A conclusione di quanto detto sul numero 14 del nostro giornale, Le comuniciamo che il Servizio pagamenti del Ministero del Tesoro ha trasmesso il ruolo di iscrizione n. 5768443 (Pos. Pag. n. 8120765) all'Ufficio Provinciale del Tesoro di Genova il 25-7-1958, con elenco n. 16, per la liquidazione dell'assegno rinnovabile di 8.ª Ctg. - Tab. C - con decorrenza dal 7-8-1957 e fino al 6 agosto 1959.

LUCIANO SOMMOVIGO. In riferimento alla precedente comunicazione apparsa sul numero del 1.º agosto, Le comuniciamo che il Comitato di Liquidazione ha approvato il Progetto concessivo a Suo favore relativo ad una indennità « una tantum ». Il Ministro del Tesoro con suo Decreto n. 37049 del 30-8-1958 ha dato parere favorevole. Ora il Decreto è passato alla Ragioneria centrale per le Pensioni di Guerra, che dovrà provvedere direttamente alla liquidazione della suddetta indennità. Dato il gran numero di mandati di pagamento da espletare, trascorrerà ancora molto tempo prima che Le giunga l'avviso di riscossione.

terminare l'azione del cortisolo sul muscolo, relatore il prof. Lorenzo Antognetti, Direttore dell'Istituto di clinica medica. La commissione ha assegnato all'esaminato la votazione massima di 110 con lode e medaglia d'argento ed ha concesso l'autorizzazione a pubblicare la tesi.

Al neo dottore, già vincitore di numerose borse di studio di 1.º grado Ansaldo, e a suo padre giungano le nostre più vive felicitazioni.

piccoli annunci

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

VENDO autovettura « Fiat 500 A » (« Topolino ») anno 1948, assicurata fino al febbraio 1959, per lire 90.000. Telefonare al n. interno 244 del Cantiere di Sestri.

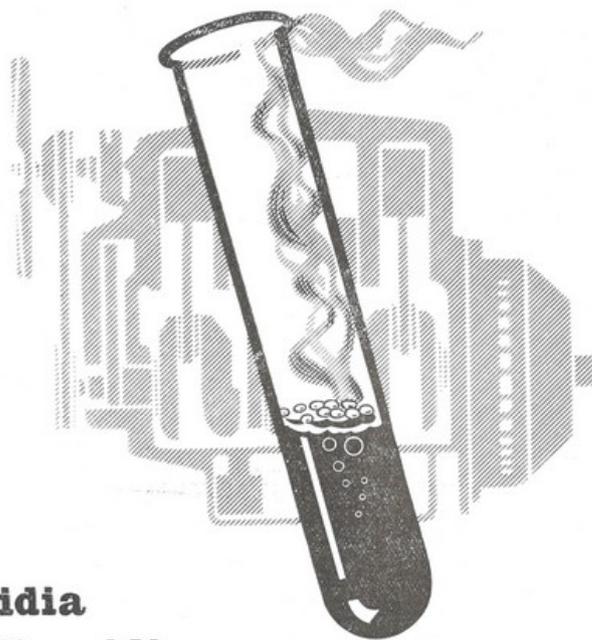
OCCASSIONISSIMA! Vendo cucina tipo americano. Telefonare al numero 42794.

Laurea

Il sig. Roberto Romano, figlio del Capo sala del Cantiere di Sestri Generoso Romano, si è recentemente laureato in medicina e chirurgia presso la Università di Genova discutendo brillantemente una tesi sperimentale con cavie per de-

Dot. TORSEGGIO SPECIALISTA
MALATTIE NERVOSE
RADARTEAPIA - ULTRASUONOTERAPIA
GENOVA - Via Cesare 15-5 - Tel. 53.825 - 54.118 - ore 15-19
SAVONA - Casa Cura Rossello - Via De Mari, 16 - Tel. 22.708
martedì ore 9 - 11,30

elpi 1173



L'insidia degli acidi

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

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

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

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

L'olio per tutte le temperature



X-100
MOTOR OIL

MULTIGRADE

"L'ansaldino" risponde

Caro Ansaldo,

possiedo una modesta «Lambretta» che mi serve quasi esclusivamente per venire a lavorare; la curo con amore e con passione affinché mi si conservi il più a lungo possibile, dato che il comprarla mi è costato non lievi sacrifici. Al Cantiere di Sestri esiste un posteggio per motocicli (portineria operai) in cui le moto sono parcheggiate senza alcun ordine; no consegue che, alla sera, uno si trova la propria motocicletta con la pittura scrostata, o peggio con parafranghi e lamiere piegate. Io personalmente ho già speso circa 2000 lire per i danni subiti.

Di questo stato di cose non faccio appunto alla Direzione, ma a noi possessori di motocicli, che non siamo ancora tanto civili da considerare le

coso altrui con il rispetto che si usa per le cose proprie.

A conclusione di quanto sopra, e nell'intento di ovviare in parte agli inconvenienti lamentati, propongo che vengano nuovamente tracciate le strisce per terra, onde delimitare lo spazio che deve occupare ciascuna moto, e, se è possibile, prolungare verso ponente il posteggio mediante la costruzione di una tettoia.

Grazie dell'ospitalità.

FRANCESCO SOMMARIVA
(CAN)

Ci siamo interessati di quanto proposto presso la Direzione del Cantiere di Sestri, la quale, riconoscendone la fondatezza, ha senz'altro accolto il suggerimento per quanto riguarda la tracciatura delle strisce sul pavimento del posteggio, eseguita dal servizio manutenzione durante le fe-

rie. Non è possibile invece, per molte ragioni, prolungare il posteggio e costruire una nuova tettoia.

Rivista "Zena"

È stato messo recentemente in vendita in tutte le edicole il 1.º numero della rivista «ZENA», trimestrale della Liguria in dialetto genovese, diretta dal giornalista Ettore Balbi.

La rivista, cui hanno aderito autorità e personalità liguri, si propone di tener vivo nel mondo il nome di Genova e della Liguria, conservando e diffondendo la parlata della nostra gente, raggruppare attorno ad essa il fiorire delle iniziative e rivolgere una parola più intima a tutti quei liguri che, in Patria o all'estero, sanno ancora commuoversi per la nostalgia della loro terra.

Il primo fascicolo, con copertina a colori ed illustrazioni del pittore Zambelli, contiene scritti di Govi, Margutti, Cavassa, Fiorita, Bassano, Petrusci, Guglielmino e di altri fra i più noti scrittori e giornalisti della Liguria.

M E M E N T O

Mario CERVELLIN

di 52 anni, dipendente del Meccanico, deceduto il 4-8-1958. Era stato assunto nel 1937. Lascia la moglie e due figli.

Bruno CANIATO

di 57 anni, dipendente del Meccanico, deceduto il 5-8-1958. Era stato assunto nel 1924. Lascia la moglie e una figlia.

Teresio MASSARA

di 51 anni, dipendente del Meccanico, deceduto il 5-8-1958. Era stato assunto nel 1942. Lascia la moglie e un figlio.

Stefano CARLI BALLOLA

di 53 anni, dipendente del Cantiere di Sestri, deceduto il 6-8-1958. Era stato assunto nel 1949. Lascia la moglie e un figlio.

Pellegrino UGHETTI

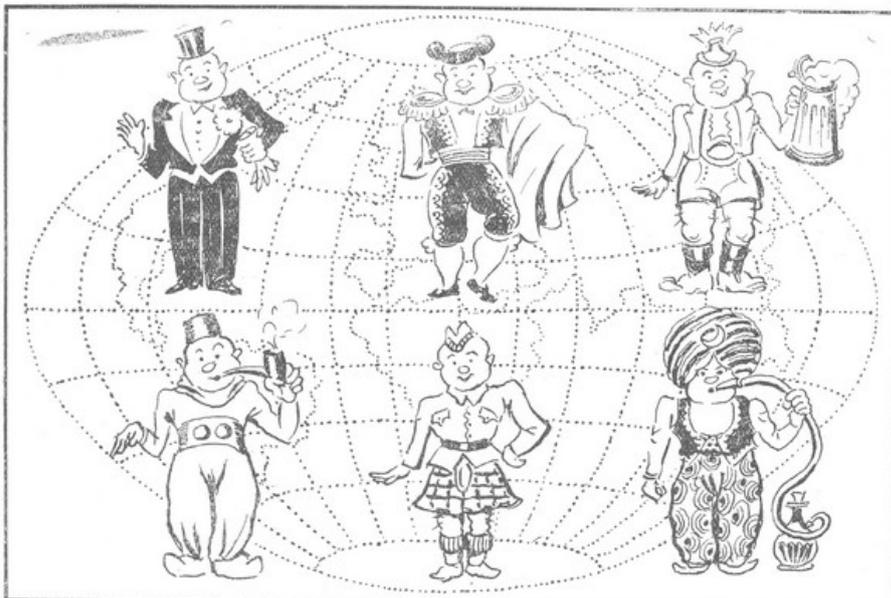
di 49 anni, dipendente del Cantiere di Sestri, deceduto il 25-8-1958. Era stato assunto nel 1942. Lascia la moglie e tre figli.

Santo BOTTINO

di 58 anni, dipendente dei Servizi Ausiliari, deceduto il 27-8-1958. Era stato assunto nel 1945. Lascia la moglie.

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

I NOSTRI CONCORSI



Il signore in alto a sinistra ha compiuto un lungo viaggio e si è fatto fotografare nel costume caratteristico di ognuno dei cinque Paesi attraversati. Per partecipare al concorso i lettori dovranno sapere dire, entro il 15 ottobre, il nome dei cinque Paesi e inviare le soluzioni corredate di nome, cognome, numero di cartellino e sigla dello stabilimento di appartenenza. Sono in palio, per sorteggio, i seguenti premi: 1) due lenzuola con federe ricamate; 2) un lenzuolo con federe ricamate; 3) un servizio di tovaglie per sei persone; 4) e 5) due scatole ciascuno di cacao «Perugina».

RISULTATI DEL CONCORSO PRECEDENTE

La soluzione del concorso pubblicato nel n. 12-13 del 15 luglio - 1.º agosto, è la seguente: «La posizione del veliero alla fine del viaggio è data dalle coordinate 7P». Tra i numerosi lettori che hanno inviato la risposta esatta, il sorteggio (effettuato presso lo stabilimento Meccanico alla presenza di testimoni) ha favorito i seguenti signori: 1) Ottorino Lanza della DIG (vince una valigia); 2) Maria Ferrando del MEC (vince un ferro elettrico da stiro); 3) Aldino Mari

della DIG (vince un servizio di tovaglie per sei persone); dal 4) al 13) Carlo Priarone della DIG, Domenico Peruzzo del CAN, Tullio Bonadeo della DIG, Gerolamo Rossi del SAU, Ezio Barbieri del MEC, Maria Luisa Gili della FON, Enzo Orlandini di LIV, Luigi Bruzzone del CMI, Amabile Cosani del MEC, Giuseppe Rafusa del MEC (vincono ciascuno una copia del libro «La saldatura elettrica»); 14) e 15) Rita Clerici del CMI, Aldo Terrile del MEC (vincono ciascuno due scatole di cacao «Perugina»).

IL VINCITORE DEL CONCORSO: «BATTUTA DI CACCIA»



Il sig. Alessandro Golferenzo, dipendente dello stabilimento Meccanico, fotografato presso la Redazione de «L'ansaldino» col fucile da caccia automatico «Breda», che aveva vinto nel concorso «Battuta di caccia» realizzando 408 punti.

Fratelli

PAGANO

Tipografi Editori dal 1797



CHIESE UN FAMOSO RE ALLA FAVORITA:

"QUAL'E' IL SEGRETO DELLA TUA BELLEZZA, LA CREMA O LA LOZIONE PREFERITA CHE TI DA QUESTA ETERNA GIOVINEZZA?.."

ISPOSE QUELLA SPLENDIDA DAMINA,

AL SECOLO MADAMA POMPADOUR: "O MIO SIGNORE IO PRENDO OGNI MATTINA LA CELEBRE MANNITE O: DUFOUR!.."

Usate anche voi mannite Dufour!

BIANCHERIA - BIANCA E DISINFETTATA

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

ANTISAPRIL

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



Il sig. Sirio Ricusati del Cantiere di Livorno ha conquistato recentemente il secondo posto alla decima mostra d'arte de «La Gazzetta per i Lavoratori» con questo quadro intitolato «Vecchia Livorno».

Uno dei due bracci port'elica
della T/n "Leonardo da Vinci"

