

l'ansaldino

no V - n. 18 — 1 novembre 1958

QUINDICINALE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO

sped. in abb. postale gruppo II



La "British Light" subito dopo il varo
in una suggestiva inquadratura



Varata la «Brit

L'Ansaldo a Teheran

La mattina del 4 ottobre lo Scia di Persia ha inaugurato a Teheran la mostra industriale italiana, la prima rassegna di questo genere che si sia mai svolta nella capitale iraniana.

Accompagnato dal ministro del Commercio Estero on. Emilio Colombo e dall'ambasciatore d'Italia a Teheran Renato Giardini, il sovrano ha compiuto una accurata visita ai sei edifici, che occupano complessivamente 45.000 metri quadrati, nei quali è ordinata la mostra italiana, intrattenendosi a lungo con i funzionari delle Case espositrici e chiedendo raggugli su molti dei prodotti presentati.

Il complesso dei padiglioni è stato allestito in due mesi, ed ha richiesto un notevole sforzo da parte dell'Istituto del Commercio Estero, il cui Presidente dr. Dall'Oglio e il cui Direttore Generale dr. Groia hanno seguito personalmente i lavori, diretti dal Dirigente le fiere all'estero dr. Bianco.

L'Ansaldo non poteva naturalmente mancare a questa importante manifestazione. I prodotti della nostra Società sono stati presentati nel padiglione della «Finmeccanica», accanto al quale sono stati costruiti quelli della «Fiat» e dell'«Ente Nazionale Idrocarburi». L'Ansaldo ha esposto un grandioso modello dell'im-



pianto per la produzione di fertilizzanti azotati recentemente costruito e montato a Sindri in India, modello che occupa una superficie di ben 50 metri quadrati, un gruppo Diesel alternatore da 80 kVA con

motore 2131 da 100 cav. costruito al Meccanico, due modelli di navi cisterna e tre vetrine di utensili costruiti al C.M.I.

Si sono presentate alla rassegna, naturalmente, tutte le Società italiane che già operano nell'Iran (impianti elettrici, chimici, edili) Nel settore della meccanica leggera si sono notate la «Innocenti» e la «Moto Guzzi», in quello della siderurgia la «Dalmine», la «Finanziaria Ernesto Breda» e l'«Ilva», in quello elettrico l'«Anie» (che ha coordinato ben cinquanta ditte), in quello dell'industria edilizia e stradale la «Enrico Longinotti», la «Loro & Parisini».

Hanno partecipato, inoltre, molti altri complessi, tra cui i più importanti Istituti di credito.

Particolare interesse nel pubblico ha suscitato l'allestimento del gruppo «Finmare» (Società «Italia», «Lloyd Triestino», «Adriatica» e «Tirrenia») che ha esposto, tra l'altro, un bellissimo modello della turbonave «Cristoforo Colombo» costruita dall'Ansaldo ed altri quattro modelli di navi di recente costruzione.

Nelle fotografie il nostro dottor Nereo Fioratti mentre accompagna nella visita lo Scia e il ministro Colombo.



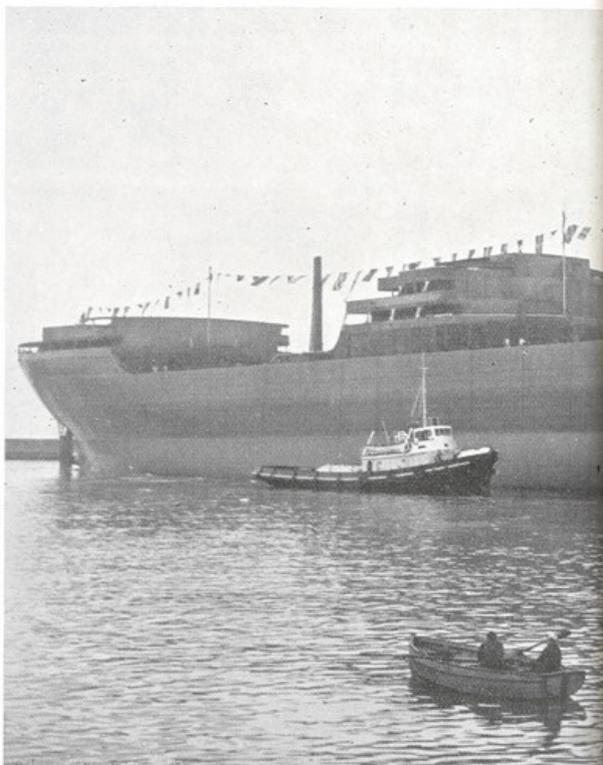
La madrina della turbocisterna «British Light» signora Greta Mattei e il sottosegretario ai Trasporti on. Dario Antoniazzi

Sarà una pura combinazione, nessuno lo mette in dubbio: ma la «British Light» è stata varata lo stesso giorno della scoperta dell'America, esattamente quattrocentosessantasei anni dopo, il 12 ottobre 1958, mentre nella nostra città si venivano svolgendo le rituali feste in onore del più illustre dei genovesi.

Una felice combinazione. La «British Light» fa parte di una commessa di sei petroliere della «British Petroleum Tanker Company Ltd.»,

tre delle quali commesse all'Ansaldo e tre ad altro cantiere del gruppo I.R.I. Le sue caratteristiche divergono leggermente da quelle ormai consuete alle petroliere da 31.500 T.P.L., per cui crediamo sia il caso di accennarle brevemente: l'unità, da 34.500 T.P.L., porta il numero 1530 di costruzione e viene costruita sotto la sorveglianza speciale del «Lloyd's Register», onde ottenere la più alta classe per nave adibita al trasporto del petrolio grezzo alla rinfusa, ed

Lo scafo della «British Light» subito dopo il varo, me



«British Light»

è inoltre ovviamente conforme alle prescrizioni vigenti per il transito attraverso i canali di Suez e Panama.

Il suo scafo, a struttura longitudinale, è suddiviso in 30 tanks aventi un volume complessivo di 48.000 metri cubi; ha un solo ponte, cassero di poppa con sovrastrutture, isola centrale e castello collegati per mezzo di passerella, prora slanciata e poppa tipo incrociatore, timone « Simplex », albero centrale e fumaiolo a poppa, stiva con interponte per il carico secco a prora.

I 68 componenti dell'equipaggio troveranno alloggio in

In occasione del varo della turbocisterna « British Light », la Società armatrice della nave ha offerto la somma di lire 300.000 a favore delle opere assistenziali degli stabilimenti che hanno partecipato alla costruzione (lire 210.000 al Cantiere di Sestri, lire 75.000 allo stabilimento Meccanico, lire 15.000 alla Fonderia).

Ringraziamo sentitamente, anche a nome delle maestranze interessate, la « British Petroleum Company » per il gentile gesto di solidarietà.

ampie cabine munite di tutti i moderni comforts, a temperatura condizionata: sul ponte imbarcazioni poppiere, come già sulla « Agrigentum », vi sarà anche una piscina.

L'apparato motore, in costruzione al Meccanico, verrà situato a poppa e comprende-

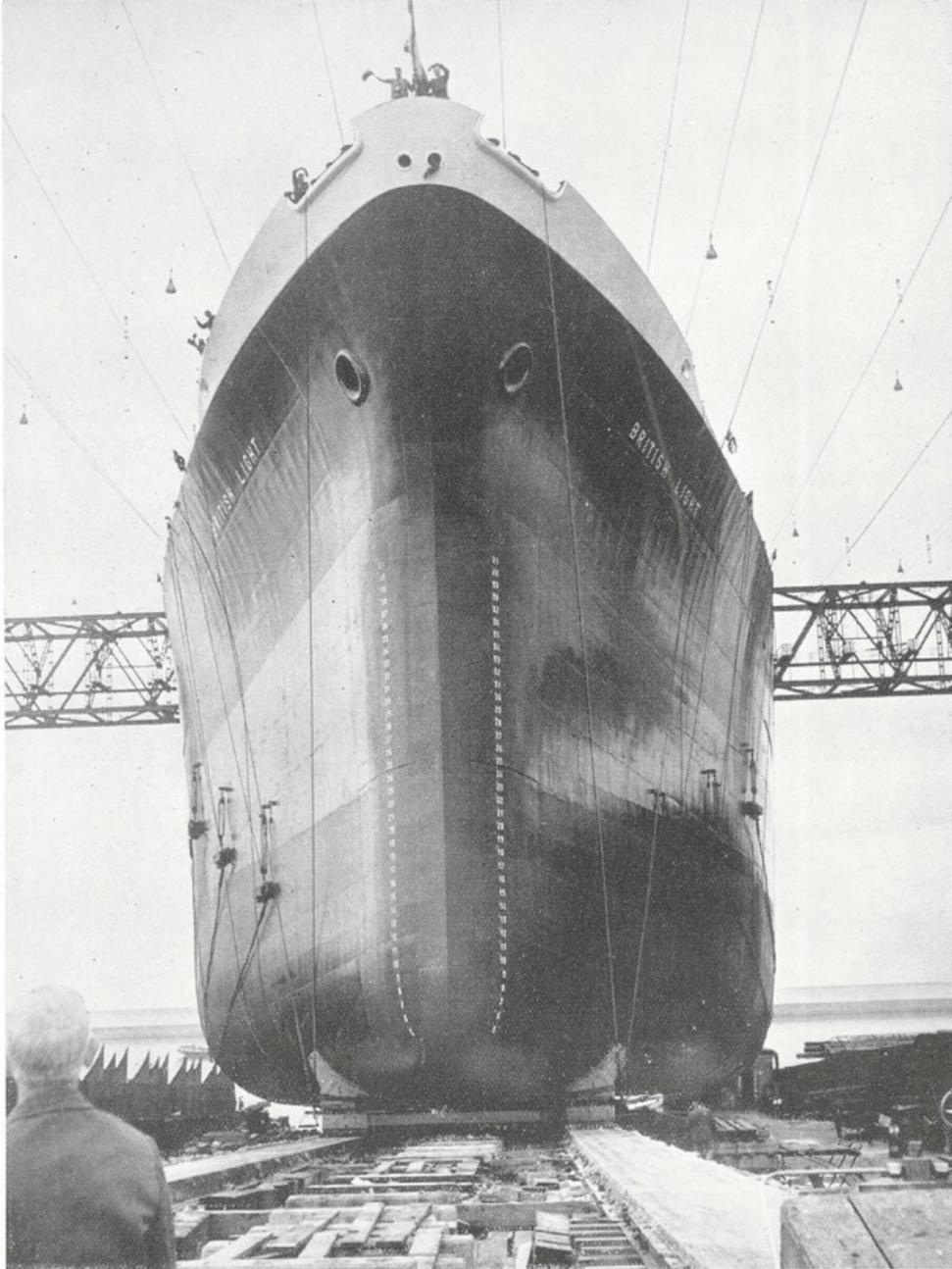
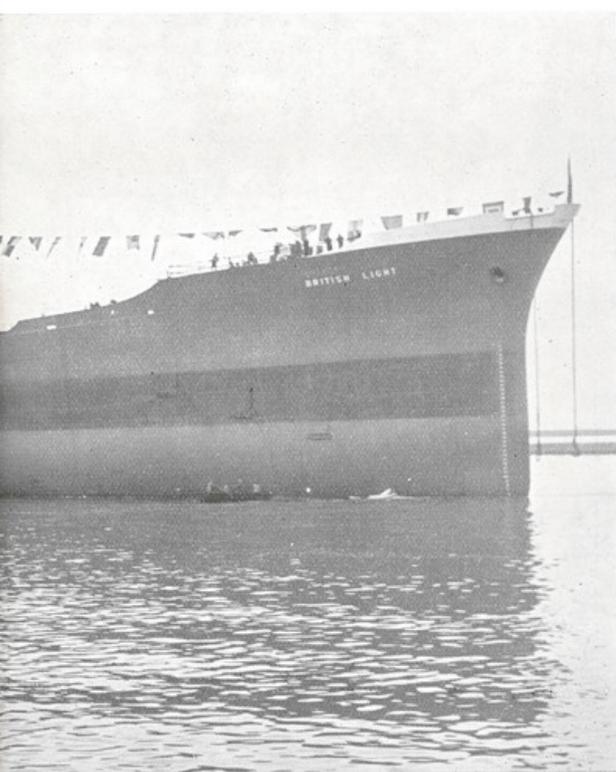
rà principalmente un gruppo turboriduttore a vapore, capace di sviluppare 14.000 cavalli in navigazione normale, e da due caldaie Ansaldo - Foster Wheeler a tubi d'acqua. L'energia elettrica, a corrente alternata, verrà fornita da due gruppi turboalternatori da 600 kW. e da un Diesel-alternatore da 150 kW.

La stazione di pompaggio principale comprenderà tre turbopompe centrifughe da 850 tonnellate/ora per il carico, e tre pompe « Duplex » verticali da 150 tonnellate per lo stripping.

La « British Light » sarà dotata di rilevatori di gas nelle tanks, di impianto di estinzione e lavaggio a vapore con il sistema « Butterworth », di modernissimi apparecchi di navigazione: R. T., radar, radiogoniometro, ecometro, giropilota, bussola giroscopica, ecc.

Ed ecco infine le sue principali dimensioni: lunghezza fuori tutto, metri 208,30; lunghezza fra le perpendicolari, metri 195,20; larghezza massima fuori ossatura, metri 26,23; altezza di costruzione al fianco, metri 15,02; immersione al bordo libero estivo, metri 11,28; portata al bordo libero estivo, circa 34.500 tonnellate; velocità a pieno carico, 15½ nodi.

per essere rimorchiato alla banchina di allestimento.



La « British Light » mentre scivola sullo scalo

La cerimonia del varo è stata improntata alla più rigida austerità, a causa del gravissimo lutto che pochi giorni prima aveva colpito il mondo cattolico. La benedizione alla nave è stata impartita dall'Arcivescovo di Genova, card. Siri. Tra le autorità erano presenti mister Snow, presidente della « British », l'onorevole Antoniazzi Sottosegretario ai Trasporti, l'ing. Vignuzzi Presidente della Finmeccanica, i signori Dummett, Jackson, Davies, Cary — consiglieri d'amministrazione della B. P. inglese; il signor Ross, architetto navale della B. P.; il signor Sandford, Presidente della B. P. italiana; i signori Dyson, Tilleard, Lorimer (della Rifaer), dott. Kovacs (della Irom), comm. Monti (della Sarom). Erano inoltre presenti numerosissime Autorità civili e militari, mentre gli onori di casa venivano assolti dai nostri maggiori Dirigenti.

Pochi attimi prima del varo il cardinale Siri ha impartito la benedizione alla nuova unità. Quindi si è udito l'ing. Boero, Direttore del Cantiere di Se-

stri rivolgere alla madrina — la gentile signora Greta Mattei, consorte del Presidente dell'Ente Nazionale Idrocabri — l'invito tradizionale del « tagli! », nel più assoluto silenzio. Silenzio subito dopo rotto dall'augurale bottiglia di spumante andata ad infrangersi contro il mascone di pro-

ra, dall'urlo festosissimo delle sirene, dagli applausi della numerosissima foila che gremiva le tribune, malgrado l'inclementa del tempo. La « British Light » ha iniziato veloce e sicura la sua corsa verso il mare.

e. l.

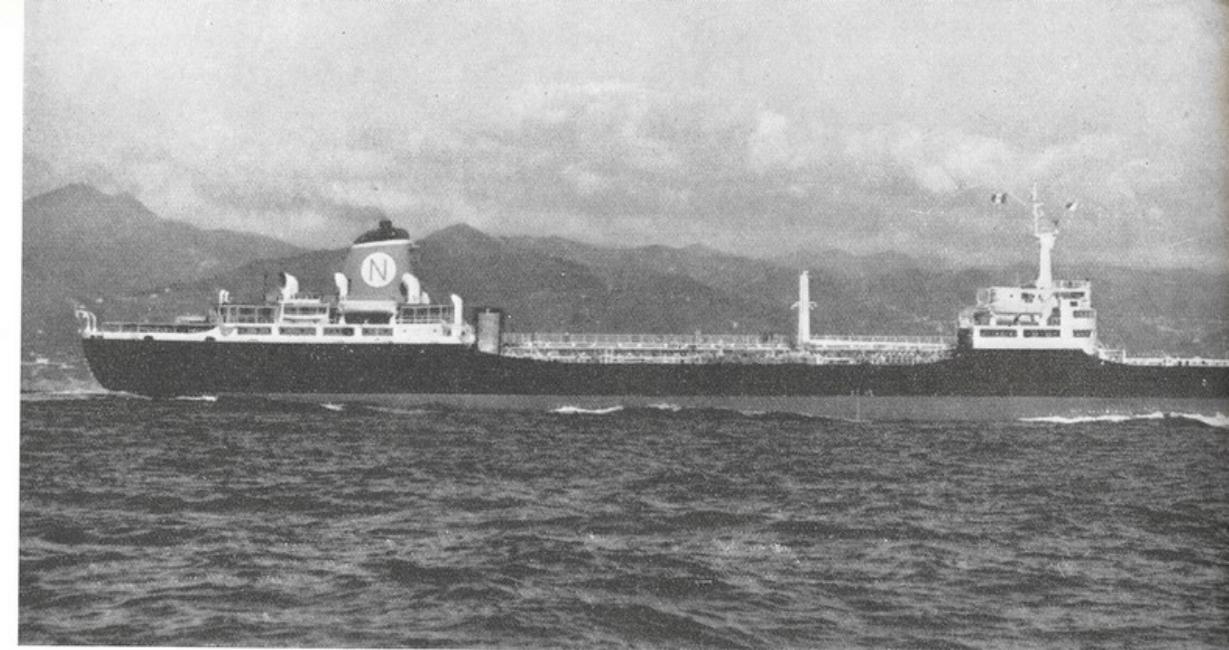
S. Em. il cardinale Siri benedice la nave



Le condizioni meteorologiche e quelle del mare non si presentavano — e non sono state — favorevolissime alla « Felce » durante l'arco del 22 ottobre scorso: ma non per questo hanno influito in maniera apprezzabile (anzi!) sulle prove di collaudo e sui loro risultati.

La turbocisterna « Felce » è stata costruita, come è noto, a Livorno ed è stata consegnata all'armatore (Società « Nereide » di Palermo, che fa capo al gruppo di società di navigazione dell'on. Achille Lauro) con ben 37 giorni di anticipo, ai quali andrebbe aggiunto anche il mese di franchigia previsto dal contratto di costruzione. La stessa, a Genova per esigenze di bacino, ha affrontato le prove ufficiali il 22 ottobre ed è stata consegnata, con il notevole anticipo di cui si è detto, solo due giorni dopo, venerdì 24.

A bordo erano circa 280 persone, tra tecnici delle due società, rappresentanti dei registri di classificazione, personalità — tra cui citiamo solo (per esigenze di spazio) l'ing. Ercole Lauro, amministratore delegato della « Nereide », l'ingegner Giuseppe Rosini, amministratore delegato dell'Ansaldo, l'ing. Ascenso Mauceri, Direttore del Cantiere « Orland



Prove della « Felce » e de « La

do » di Livorno, che ha costruito l'unità.

Diciamo subito che l'armatore ha rinunciato a far effettuare le prove a tutto carico, tenuto conto dell'esito brillante già ottenuto — in analoghe condizioni — dalla « Aretusa » e dalla « Polinice » (consegnate di recente) e dell'altret-

tanto brillante esito delle prove a mezzo carico, di cui stiamo discorrendo. E diciamo ancora, prima di ogni altra cosa, che — sempre il 22 ottobre — sono state effettuate oltre alle previste sei ore di prova a tutta forza a mezzo carico, anche le prove di marcia indietro e quelle di timone.

Non è — crediamo — il caso di parlare, a questo punto, della nave, della sua concezione moderna, dei suoi comforts, delle sue attrezzature. Vorremmo solo parlare — purtroppo brevissimamente — dell'apparato propulsore, che ha conseguito un risultato eccezionale, imprimendo alla nave una velocità di 17,8 nodi con una potenza di circa 15.250 cavalli a 114,1 giri al minuto.

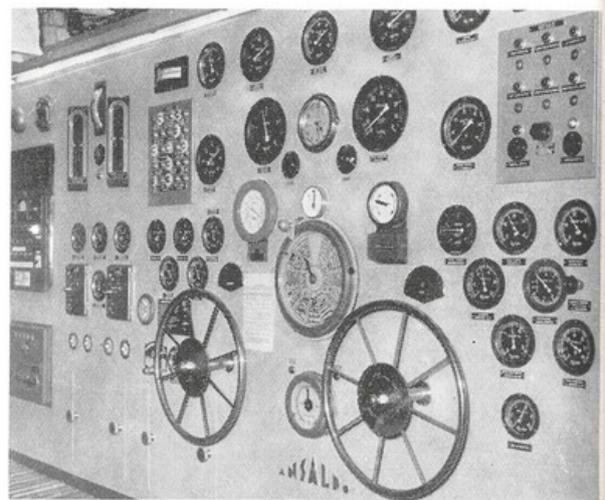
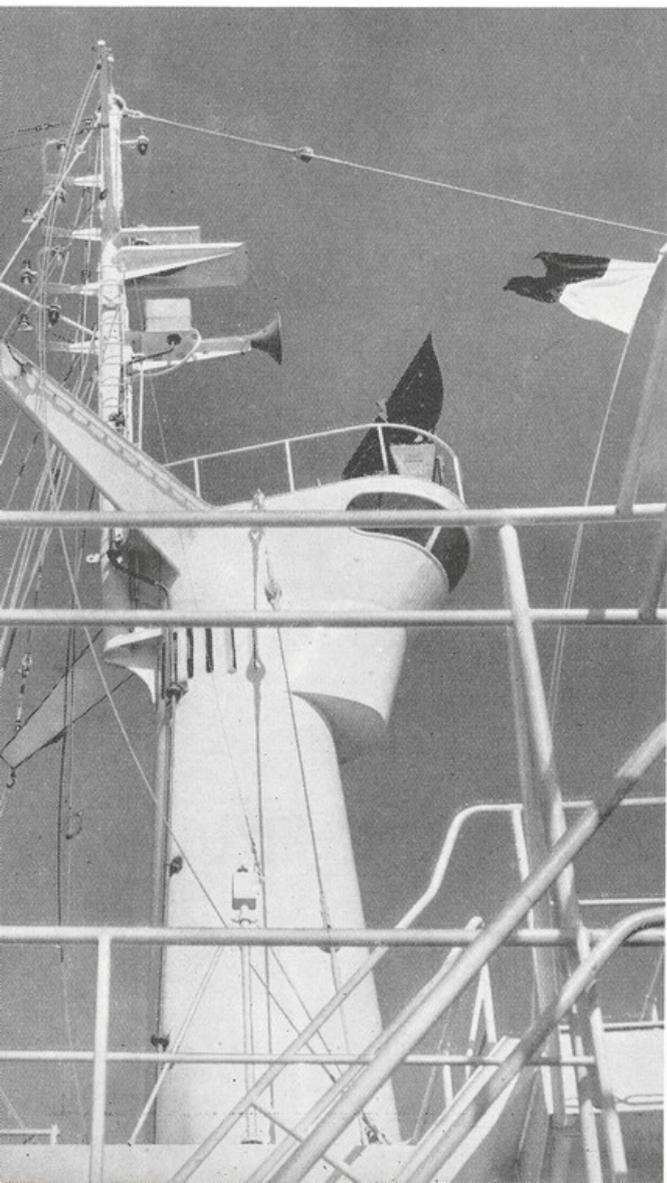
L'apparato motore della « Felce », costruito al Meccanico, consta principalmente di un gruppo turboriduttore tipo Ansaldo con vapore fornito da due caldaie Foster Wheeler a tubi d'acqua ad alta pressione. Ebbene — ci diceva l'ing. Parodi, che appunto al Meccanico si interessa degli apparati motori — dal 1954, cioè dall'epoca delle prove della « Miha D'Amico » (prototipo di questa lunga serie di navi e costruita proprio a Livorno) l'Ansaldo è riuscita a realizzare un progresso tecnico notevolissimo, mediante il quale il consumo medio di nafta per cavallo asse orario è passato da 280 grammi a meno di 220.

E tutto ciò è stato possibile grazie ad un accurato studio della palettatura dei rotori e al perfezionamento delle caldaie e dei circuiti di alimento delle stesse. Non sono certamente necessarie molte parole per mettere in giusta luce questi risultati: ma si tenga conto che il vapore prodotto dalle caldaie — vale a dire 42 kg.

a centimetro quadro, a 450° C. — è un risultato decisamente brillante che si affianca a quelli, altrettanto soddisfacenti, già ottenuti dalla « Elios » e dalla « Polinice », che hanno praticamente le medesime caratteristiche della « Felce » e che

oggetto di altre lievi migliorie, consigliate dall'esperienza, rispetto alle precedenti unità simili; e questi miglioramenti portano, ovviamente, a dei buoni risultati in ispecie per quello che riguarda il rendimento generale della nave.

La t/c. « Felce » (sopra il titolo) e il suo albero (sotto)



Il quadro di manovra della turbocisterna « Felce »

sono state consegnate da poco.

Non solo: ma non è da passare sotto silenzio il fatto che, durante la sua recente visita in Gran Bretagna, proprio l'ing. Parodi ha ricevuto i rallegramenti degli ingegneri navali e meccanici dell'« Institute of Marine Engineer », dai quali ha addirittura ricevuto richieste di chiarimenti. E il suo non è un caso a sè, per quanto notevole: poco tempo prima un altro ingegnere del Meccanico aveva ricevuto analoghi richieste da un noto costruttore svedese.

Ora, come sarà facile notare — specie a chi ha seguito le nostre note sulle prove sostenute da tutte le unità ansaldine nel corso di questi ultimi quattro anni — l'apparato motore della « Felce » è stato

Dicevamo già, commentando le prove di una gemella dell'agosto scorso, che il consumo specifico per cavallo asse registrato in quella occasione (poco meno di 235 grammi) era già da considerarsi un risultato veramente prezioso: in tale occasione dicemmo ancora che il Meccanico, in collaborazione stretta con i tre cantieri, non intendeva certamente fermarsi lì, e continuava a studiare migliorie da apportare a questi apprezzatissimi apparati. Siamo stati — ci venga concesso — buoni profeti: ed oggi si può tranquillamente affermare che queste petroliere da 31.500 tonnellate di portata possono benissimo competere con le più moderne similari turbocisterne statunitensi: e i costruttori navali d'oltre occa-



questo ha una importanza vitale per tutta l'unità: ma un cenno particolare si imponeva, dato l'eccezionale risultato conseguito.

Se adesso, dopo aver parlato dell'acciaio e del vapore surriscaldato, ci è concesso aggiungere una nota di sapore quasi poetico, diremo solo ancora che l'ultima prova effettuata è stata quella di marcia indietro. Era già notte ormai, e brillava la classica luna delle ancor più classiche novelle romantiche. Mai come in quell'istante la « Felce » ci è sembrata tanto elegante, bella nei riflessi argentei delle sue tubazioni, snodantesi lunghissime da prora a poppa. La stessa scia, eravamo sull'ala di plancia, sembrava stringerla in un abbraccio di fiori bianchissimi, come una sposa (una immagine che i livornesi amano ripetere spessissimo). Era sul serio molto bella; capita di rado poter ammirare scene così involontariamente perfette.

EMIDDIO LOSCALZO



no sono maestri in questo importante tipo di costruzione.

Anche questa volta ci siamo soffermati qualche minuto sull'apparato motore — rubando spazio agli altri pur importantissimi ed altrettanto moderni impianti della nave — perchè

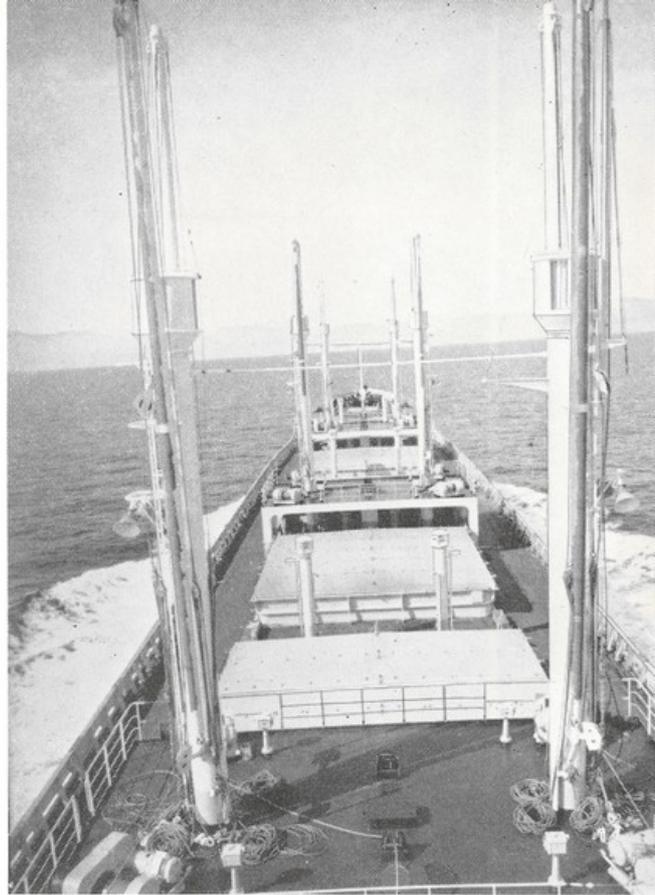
Sabato 11 ottobre la motonave da carico secco « La Pintada » di 16 800 t.d.w. costruita presso il nostro Cantie-

re di Muggiano, ha effettuato nel Golfo ligure le prove ufficiali a mezzo carico.

La nave, con la bandiera nazionale a mezz'asta in segno di lutto per la morte del Papa Pio XII, salpa le ancore alle 7. Appena doppiata l'isola di Palmaria, « La Pintada » si dirige verso la consueta base misurata di Punta Chiappa - Portofino.

Man mano che ci avviciniamo alla base il motore, un « Fiat » 757/S a 7 cilindri, aumenta la sua potenza, e la nave acquista velocità. Alle 9,30 si raggiunge il numero dei giri voluto per il primo passaggio sulla base, mentre la nave è in vista della Punta di Portofino.

Intanto il cielo del Golfo Tigullio si va progressivamente coprendo di nuvole basse e burrascose. Alle 9,40 il comandante Beretta, che comanda la nave alle prove, riesce a malapena a distinguere Casa Spinola: siamo, ormai, nel bel mezzo di un temporale. Di questa corsa non si può rilevare il tempo impiegato perchè una violenta pioggia impedisce di vedere il traguardo di Villa Raggio. Passa un'altra ora prima che si riprendano le corse



La prua della m/n « La Pintada » vista dal ponte di comando

e nel frattempo barometro e radar sono continuamente consultati.

Il barometro sale lentamente e la pioggia diminuisce di intensità fino a cessare del tutto. Un cielo azzurro ci fa presto dimenticare la burrasca di poco prima. Si riprendono le corse, che si protraggono per sei ore alla massima potenza. Vengono eseguite quattro doppie corse, raggiungendo una velocità di circa 16 nodi a 128 giri.

Alle 19 tutto è finito e tre rimorchiatori aiutano la nave ad ormeggiarsi alla banchina del Cantiere. La manovra è piuttosto laboriosa, ma alle 20 anche la passerella è sistemata.

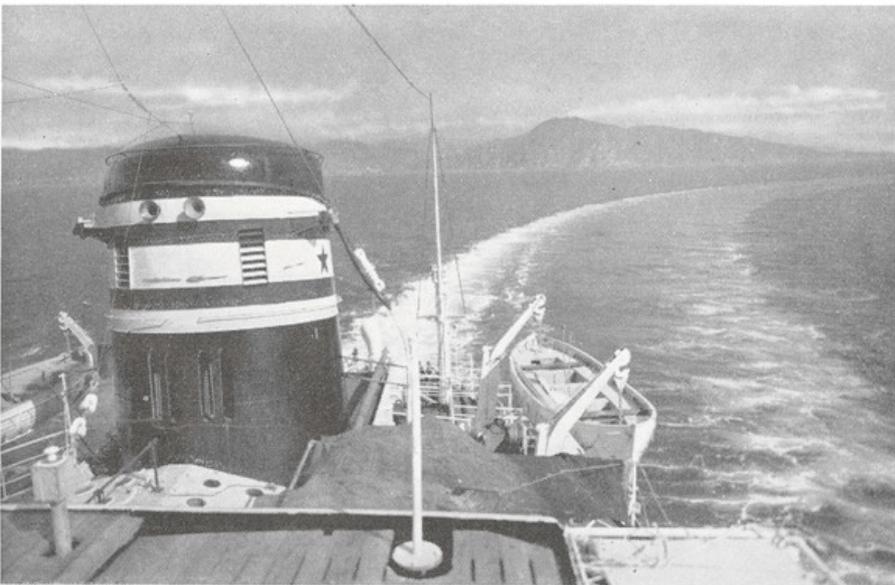
Hanno presenziato alle prove: l'ammiraglio Ciurlo, agente generale della Compagnia armatrice; il dott. Massa, console del Panama a La Spezia,

con la signora ed il figlio; l'Ambasciatore Zamboni, gli Ispettori Pitteri, Majandi e Kaspar Gui, il comandante designato Santoro.

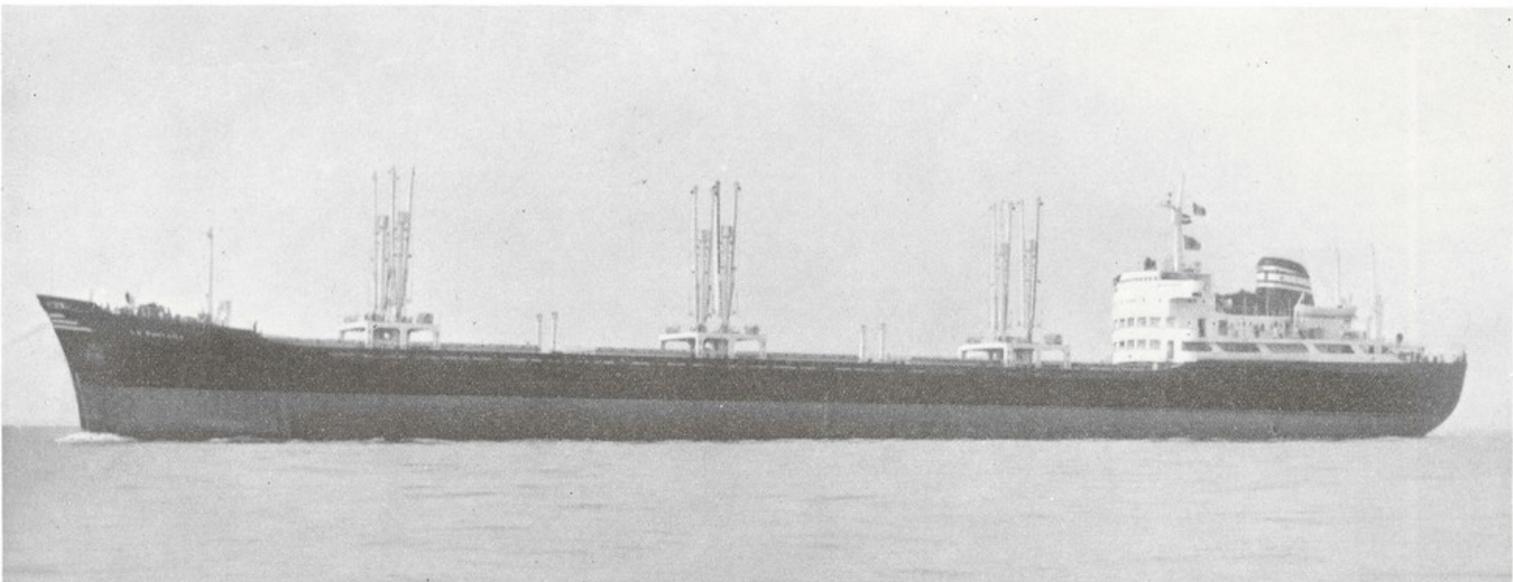
Erano inoltre presenti l'ing. Pannunzio, il com.te Bellacasa, l'ing. Scarpa e l'ing. Gallo per il R.I.Na., gli ingg. Lemmi, Spinelli e De Simoni per l'« American Bureau of Shipping », l'ing. Battaglia per il « Lloyd's Register », l'ing. Iraci per la Vasca Navale.

Per l'Ansaldo sono intervenuti il Direttore ing. Palenzona, i Vice Direttori ingg. Gradoli e Grillo del Cantiere di Muggiano.

L'ammiraglio Ciurlo ha espresso un giudizio favorevolissimo sul rendimento della nave, che permette una maggiore capacità di stivaggio grazie alla sistemazione del cassero all'estrema poppa.

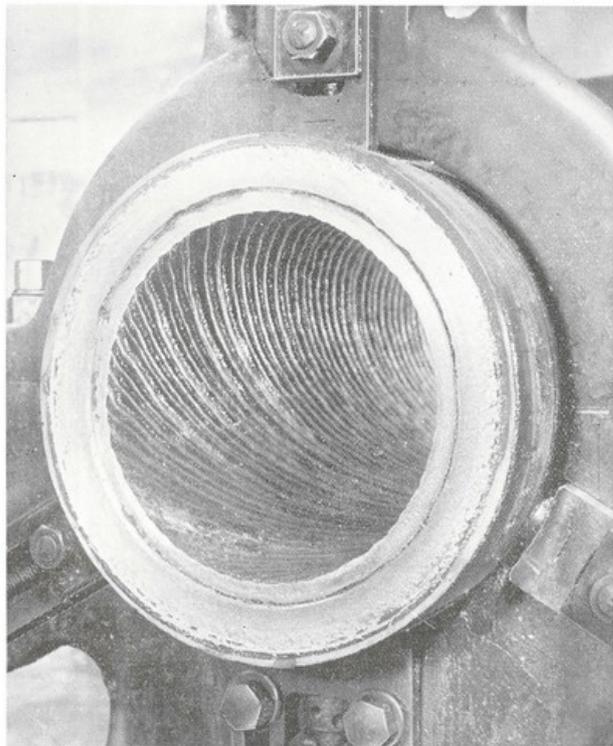


Sopra e sotto: due istantanee della motonave « La Pintada » durante la navigazione

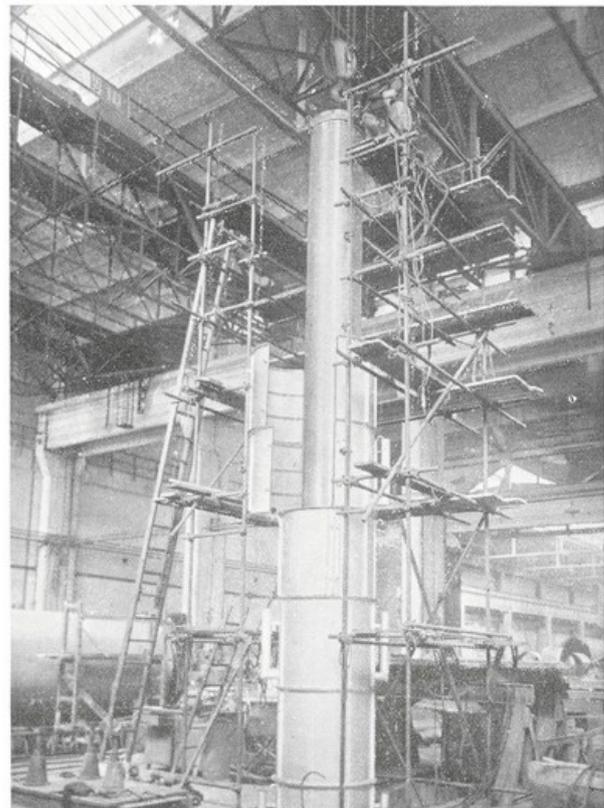


C. M. I.

Reattore sperimentale per la produzione di melamina



Il reattore sperimentale durante l'operazione di riporto di saldatura nell'interno, secondo eliche inclinate a 45 gradi



Lo stabilimento C.M.I. ha provveduto alla lavorazione degli alberi port'elica e delle relative camicie di bronzo della turbonave «Leonardo da Vinci». Ecco una camicia al termine della fase di riscaldamento, cui seguirà l'inserimento sul rispettivo albero.

Presso lo Stabilimento C.M.I. è in corso di ultimazione un reattore sperimentale (recipiente a pressione nel quale avviene una reazione chimica) per la produzione di «melamina», che è un materiale per la produzione delle resine sintetiche usate per oggetti casalinghi.

Le condizioni di esercizio di questo reattore sono le seguenti: pressione interna al corpo tubolare Kg. 100/cmq.; temperatura 400° C.; ambiente interno molto corrosivo. In vista delle severe condizioni di esercizio, il corpo tubolare del reattore è stato previsto in acciaio speciale per tubi, P 22, e l'interno del tubo doveva essere protetto contro la corrosione da uno strato di mm. 3 di lega Hastelloy C. La lega Hastelloy C. è composta di ferro, carbonio, cromo, molibdeno, tungsteno e nichel; ma data la bassa percentuale di ferro, non si tratta di un acciaio.

Date le dimensioni del tubo (diametro interno = mm. 279 e lunghezza = mm. 1300) e la qualità dell'acciaio, il problema del rivestimento mediante riporto di saldatura assumeva un carattere complesso e importante. È stata scartata la possibilità di eseguire il riporto mediante saldatura a mano, dato il piccolo diametro del tubo in relazione alla sua lunghezza. Di conseguenza si è dovuto ricorrere all'uso di una particolare testa di saldatura automatica con relativa attrezzatura. La testa saldante è stata montata su di un braccio in modo che tutto il complesso avesse dimensioni tali da poter essere introdotto nel tubo.

L'operazione di riporto doveva essere eseguita con una temperatura di preriscaldamento di 300° C. per cui occorre che la testa saldante fosse protetta dall'alta temperatura e comunque permanesse nell'interno del tubo per un tempo sufficientemente breve. In vista di questa necessità, il riporto avrebbe dovuto essere effettuato ricaricando con saldatura lungo le generatrici del cilindro, in modo che alla fine di ogni cordone, la testa uscendo dal cilindro potesse raffreddarsi. Però tale tipo di cordone depositato lungo la generatrice, per effetto delle sollecitazioni di ritiro provoca deformazioni e rotture.

Per ovviare a tali inconvenienti si è ricorso a riporti secondo eliche dando i movimenti di rotazione e di avanzamento al reattore. Dopo ogni elica la testa saldante viene a trovarsi fuori dal corpo cilindro per il raffreddamento necessario. L'angolo di inclinazione delle eliche è stato tenuto di 45°, e il numero delle eliche necessario per il ricoprimento del tubo è stato di 62.

A riporto ultimato il pezzo è stato trattato termicamente e poi sottoposto al controllo radiografico con esito positivo.

LIVORNO

Navi in bacino

— Dal 23 settembre al 1.º ottobre ha sostato la motonave «Genepesca III» di 404 t.s.l., della Società «Genepesca» di Livorno, per lavori da parte di Ditte esterne.

— Dal 1.º al 4 ottobre ha sostato la motonave «Città di Ancona» di 1.029 t.s.l. della Società «Adriamar» di Ancona, per lavori alla carena ed altri lavori da parte di Ditte esterne.

— Dal 15 al 17 ottobre ha sostato la motonave «Manuel» di 442 t.s.l. del rag. Alfredo Bertocca di Viareggio, per carenaggio e lavori da parte di Ditte esterne.

CASSETTA DELLE IDEE

Le proposte della 2ª quindicina di settembre e della 1ª quindicina di ottobre

Durante la seconda quindicina di settembre e la prima quindicina di ottobre sono state esaminate dai comitati della «Cassetta delle idee» 276 proposte, di cui 90 sono state premiate. Ecco il dettaglio:

MECCANICO. Proposte esaminate 245, di cui 78 premiate.

STABILIMENTO C.M.I. Proposte esaminate 16, di cui 8 premiate.

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

L'ammontare complessivo dei premi è stato di lire 141.000.

CANTIERE

Impostazione di una T/c da 35.000 t.p.l.



Il 18 ottobre è stata impostata, sullo scalo n. 3 del Cantiere navale di Sestri, la costruzione 1532, turbocisterna da 35.000 t.p.l. per la «British Petroleum Company» di Londra.

La cerimonia ha avuto inizio alle ore 11 con la sistemazione del primo tronco di chiglia che è stato subito seguito da altri quattro.

Per la Compagnia armatrice erano presenti i sigg. Mc Cuaig ed E. Hall, ispettori presso il Cantiere e il signor Cracolici, agente generale a Genova. Per l'Ansaldo sono intervenuti il

Direttore Generale ing. Lombardi, il Direttore del Cantiere di Sestri ing. Boero, col Vice Direttore ing. Avanzini, il Vice Direttore Amministrativo rag. Traversa ed altri dirigenti e tecnici, e inoltre il Condirettore Centrale ing. Corsi. Per il «Lloyd's Register» ed il «R.I.Na.» erano presenti alcuni ispettori.

Con l'impostamento della costruzione 1532 le navi che il Cantiere costruisce per conto della «British Petroleum» salgono a tre, essendo le prime due rispettivamente in allestimento e sullo scalo.

MECCANICO

Consegne

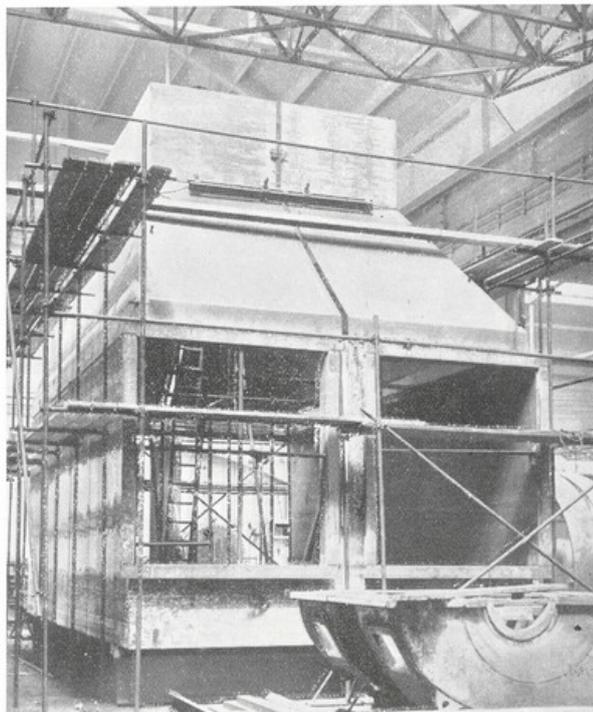
Il materiale più importante spedito durante i mesi di luglio e agosto è il seguente:

Al nostro Cantiere di Muggiano: un motore 757 sovralimentato e due gruppi Diesel dinamo da 200 kW. con motore Ansaldo tipo 265 sovralimentato della potenza di 310 HP., per la M/n. « Fucinator »; turboduttore principale, gruppo turbogeneratore da 550 kW., elica in bronzo a 4 pale, impianto evaporatore distillatore, generatore di vapore di B.P., refrigeranti olio, astuccio per asse port'elica, condensatore atmosferico per la T/c. « Messana ». - Al nostro Cantiere di Livorno: 6 gruppi Diesel dinamo da 180 kW. con motore Ansaldo tipo 2131/6 sovralimentato della potenza di 270 HP. e due caldaie Ansaldo Clarkson a nafta per la M/nn. « Brennero » e « Bernina »; albero intermedio, ventilatori a tiraggio forzato, turbina B.P. per la T/c. « Felce »; refrigeranti acqua e refrigeranti olio per la costr. 1563. - Al nostro Cantiere di Sestri: 4 alberi intermedi per la co-

str. 1544; 2 gruppi combinati riscaldatore alimento per le costr. 1537 e 1539; 1 tubo astuccio per la costr. 1537. - Al Cantiere navale « Dante Itoyz » di Viareggio: 1 motore Diesel Ansaldo Fiat tipo 686 sovralimentato per la costr. 522. - Al sig. Carlo Landi di Genova: basamento, incastellatura ed altri particolari per motore Q 265/7 per la M/n. « Bice » in riparazione nel porto di Trieste. - Al « Lloyd Triestino », Soc. di navigazione di Trieste: 2 motori Diesel Ansaldo tipo Q. 265/7 sovralimentati della potenza di 585 HP. per le M/nn. « Adige » e « Isarco ». - Ai sigg. Giacalone di Mazara del Vallo: 1 motore marino Diesel Ansaldo tipo 265/4 sovralimentato della potenza di 300 HP. per il M/p. « S. Vito Padre ». - Al sig. Nicola Mazza di Castiglione della Pescaia: 1 motore marino Diesel Ansaldo tipo 2131/4 sovralimentato della potenza di 165 HP. per il M/p. « Saezza ». - Alla Soc. « Trachimici » presso « Butan-Gas » di Milano: 1 motore marino Diesel Ansaldo tipo Q 265/6 R sovralimentato della potenza di 450 HP. per la M/c. « Cornelia ». - Al sig

Pietro Libardo di Brindisi: 1 motore marino Diesel Ansaldo tipo Q 2131/3 della potenza di 80 HP. per il M/p. « I buoni amici ». - Al « Cantiere navale Papette » di Venezia: 1 motore marino Diesel Ansaldo tipo Q 370/6 R sovralimentato della potenza di 900 HP. per la costr. 130. - Alla « Fertilizzantes sinteticos » di Lima (Perù): tubazione per servizi vari e gruppo turboalternatore da 8000 kW. - Alla « Pirelli S. p. A. » di Milano: 1 gruppo Diesel alternatore da 250 kW. con motore Ansaldo tipo 1620/8 sovralimentato della potenza di 300 HP. - Alla « Società Idroelettrica Piemonte » (Centrale di Chivasso): casse acqua, collettori, preriscaldatori, tubazione e particolari vari. - Alla « Società Termoelettrica Tirrena » di Civitavecchia: rotore turbina di A.P. e B.P. ed altri particolari vari.

Il peso del materiale sopra elencato e di altro materiale di minore entità spedito è, in complesso, di 2427 tonn.



Involucro esterno del condensatore principale di uno dei gruppi turboalternatori da 62.500 kW. costruiti per la centrale di Bari

MUGGIANO

Visita al Cantiere e al Meccanico di un gruppo di tecnici navali

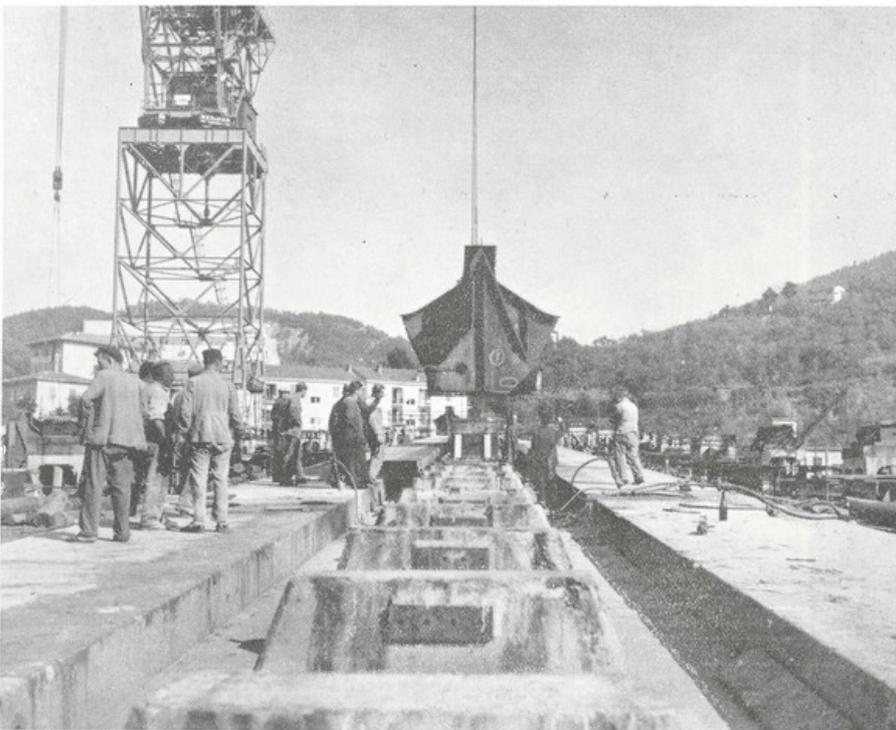
Un gruppo di tecnici partecipanti al « Convegno di tecnica navale » che si è svolto recentemente a Genova, ha visitato nel pomeriggio del 30 settembre gli impianti del Cantiere navale di Sestri e del Meccanico.

Guidato dal Presidente del Convegno ing. Della Ragione, il gruppo è stato ricevuto al Cantiere dal Direttore ing. Boero e da altri dirigenti; quindi gli ospiti, accompagnati dai Direttori Centrali ingg. Casaccia e Rougier, si sono soffermati ad osservare alcune lavorazioni sul piazzale di prefabbricazione portandosi poscia sulla travata a monte delle teleferiche per osservare il panorama del nostro massimo stabilimento navale.

Lasciato il Cantiere i visitatori, con un pullman messo a disposizione della nostra Società, hanno raggiunto lo stabilimento Meccanico a Sampierdarena, ricevuti dal Direttore ing. Cominetti e dal Dirigente ing. Rappini, che hanno loro illustrato gli impianti e le varie fasi delle lavorazioni. Particolare attenzione i tecnici hanno dedicato al laboratorio metallografico e alle officine di lavorazione delle turbine e dei grandi motori.

Alla fine della visita l'ing. Della Ragione ha espresso ai nostri dirigenti, ai quali si erano uniti anche l'Amministratore Delegato ing. Rosini e il Direttore Generale ing. Lombardi, la piena soddisfazione di tutti i partecipanti.

Impostazione di una turbocisterna da 31.500 t.p.l.



Sullo scalo n. 5 del Cantiere di Muggiano, rimasto libero dopo il varo della T/c. « Santa Isabella », mercoledì 15 ottobre alle ore 11 è stata impostata una nuova unità da 31.500 tonnellate di portata lorda.

Si tratta di una turbocisterna che verrà costruita per conto della Società di navigazione « Ortigia » di Palermo e

che avrà le seguenti caratteristiche principali: lunghezza fuori tutto, m. 200; larghezza massima fuori ossatura, metri 26,20; altezza di costruzione, m. 13,90; immersione a pieno carico, m. 10,30; stazza lorda, tonn. 20.700; potenza normale apparato motore, cav./asse 14.500; velocità, nodi 16,30;

equipaggio (ufficiali, sottufficiali e comuni), n. 63.

Cinque blocchi di chiglia del peso complessivo di 82 tonnellate sono stati posti sullo scalo alla presenza dei dirigenti del cantiere e del cappellano di fabbrica don Aurelio Olivieri che ha impartito la benedizione ai primi elementi della nuova unità.



L'ing. Della Ragione parla dal Cantiere al microfono della R.A.I.

Spesso si legge nella cronaca di qualche giornale la notizia che il ponte tale è stato « montato » in poco più di un'ora, od il ponte tal'altro, formato da due o più travate, è stato « messo in opera » in meno di due ore.

Forse per i profani simili notizie hanno del paradossale, e può darsi che qualcuno le giudichi inventate o esagerate. Invece esse rispondono perfettamente alla realtà. Si tratta, in effetti, della sostituzione di un ponte pre-montato a fianco di un altro da sostituire; operazione per la quale occorre che tanto gli operai quanto i tecnici abbiano molta esperienza, in quanto essa deve essere portata a termine nell'intervallo tra due treni in transito sulla stessa linea.

Per quanto oggi i varamenti dei ponti si facciano con una certa agevolezza, derivata dalla frequenza delle sostituzioni, richiedono sempre tuttavia una preparazione accuratissima, poichè un minimo inconveniente che si manifestasse durante l'esecuzione potrebbe pregiudicare seriamente l'esito della sostituzione della travata.

Non è il caso di passare in rassegna i diversi sistemi di messa in opera di un ponte, poichè sarebbe un po' come volere indicare secondo il proverbio, tutte le strade che conducono a Roma, per quanto permangano sempre i classici sistemi di montaggio denominati: « in sede definitiva », « a sbalzo », « a varamento longitudinale » e « a varamento trasversale ». Quest'ultimo forma l'argomento del presente articolo, dato che è il sistema più in uso, poichè il rinnovamento dell'armamento ferroviario dovuto all'aumento dei carichi in transito od al raddoppiamento di certe linee, oppure la ricostruzione dei ponti danneggiati o distrutti con l'ultimo conflitto, hanno sempre presentato un problema di sostituzione senza procedere all'interruzione del traffico.

Lo schizzo schematico, che rappresenta una vista trasversale in corrispondenza di una delle due testate, illustra la impostazione di un varamento. La nuova travata « a » che dovrà assumere il posto di quella



UN PONTE NUOVO PER IL PROSSIMO

preesistente, viene montata su di un ponte di servizio costruito a fianco della travata da sostituire. Le stilate « b » di testata debbono essere di portata tale da reggere tutta la travata al momento del varamento e durante il periodo di preparazione dello stesso.

Dalla parte opposta a quella della nuova travata ed in prolungamento alle spalle ed alle pile — a seconda che il ponte sia formato da una o più travate — vengono costruite le stilate « c » per il ricevimento della vecchia travata durante il varo.

In prolungamento a ciascuna

delle predette stilate « c », viene costruita una impalcatura « d » sulla quale vanno sistemati i verricelli per il traino del ponte durante il varamento.

Una diecina di giorni prima dell'ultimazione del ponte, si procede alla preparazione del varamento. Tale preparazione si inizia con il sollevamento della travata nuova per portarla al livello di quella preesistente, rendendola indipendente dal ponte di servizio, facendo appoggiare le testate su tacche di legno. La travata preesistente viene liberata dagli apparecchi di appoggio e

disposta essa pura su tacchi di legno. Dopo questa preventiva preparazione, si procede alla sistemazione, in corrispondenza delle testate, delle carrelliere « e » che serviranno allo scorrimento della travata. Le carrelliere sono formate — come è visibile dal particolare « A » dello schizzo — da due fasci di rotaie, di cui uno superiore ed uno inferiore, con l'interposizione dei rulli collegati dalle relative stecche. Queste carrelliere dovranno essere disposte nel modo più accurato ortogonalmente all'asse longitudinale della travata, in modo da evitare qual-

siasi deviazione che potrebbe pregiudicare il varamento.

Successivamente le carrelliere vengono collegate al paranco dei verricelli i quali dovranno in seguito provvedere al traino. Immediatamente dopo il passaggio dell'ultimo treno, la vecchia travata viene anch'essa calata ed appoggiata sulle carrelliere, in modo che le due travate formino un corpo spostante unico durante il varamento.

L'avanzamento del gruppo formato dalle due travate abbinate viene regolato da aste graduate disposte sull'impalcatura, e mediante una freccia indicatrice fissata sulla testata verrà seguito il progredire dello spostamento di tutto il complesso.

Quando tutto il lavoro di messa a punto è ultimato e ciascuno al proprio posto, la persona che dirige il varamento dà il segnale di partenza e gli uomini addetti ai verricelli iniziano la marcia. Mediante segnali acustici, se la distanza lo permette, o con segnalazioni ottiche, composte di cartelli numerati, vengono date, mano a mano, le posizioni d'avanzamento della travata o delle travate, in modo da poter far seguire con lo stesso ritmo, lo spostamento di tutte le carrelliere.

Quando la travata o le travate avranno raggiunto la posizione definitiva, vengono immediatamente sollevate per togliere le carrelliere, sistemando la nuova travata su tacchi di legno provvisori per dare la possibilità di procedere nel modo più sollecito al collegamento del binario per il passaggio delle locomotive di prova. Contemporaneamente si procede alla sistemazione dei flessimetri per il controllo delle frecce.

E' ovvio che tutto questo lavoro deve procedere con la massima celerità e portato a termine nel tempo stabilito per



6 UOMINI ALLA CONQUISTA DEL CIELO

La V2 capostipite dei missili moderni

Un progresso decisivo nel campo della propulsione a razzo fu realizzato nel corso dell'ultimo conflitto. Le necessità belliche imposero anche in questo campo un acceleramento al massimo dei tempi. I belligeranti per fronteggiare la minaccia nemica e per fiaccarne al contempo la resistenza facevano assegnamento su armi nuove. Scienziati e tecnici furono così pressati perché dessero il massimo di prestazioni, e perché soprattutto cercassero di condurre a conclusione con la massima celerità possibile le loro ricerche e le loro prove. Gli americani riuscirono così a mettere a punto il missile *Jet Bomber* (I. B. 2), il quale però fu pronto solo alla fine della guerra, e che perciò non venne mai dato di poter impiegare nel corso della conflazione mondiale. I tedeschi

riuscirono a fare le cose molto più presto, favoriti anche dal fatto — come si è visto — di disporre di « équipes » di scienziati e di tecnici veramente d'eccezione, anche se taluno — come Willy Ley — aveva tempestivamente preso il largo per non porre la sua genialità inventiva al servizio della folle volontà di distruzione e di sterminio da cui era pervaso il nazismo.

Fu la grande realizzazione tedesca in questo campo la V2. I suoi costruttori — e, tra questi, von Braun e il generale Karl Beecher, ideatore del famoso complesso di Peenemunde — si avvalsero particolarmente di quelle che erano state le enunciazioni teoriche di Hermann Oberth, il quale già aveva segnato la via per giungere all'adozione dei sistemi di raffreddamento maggiormente indicati, ed aveva

soprattutto individuato come il tipo di propellente più appropriato e redditizio quello ad alcool ed ossigeno liquido.

Quello che militarmente rappresentò la V2 è tema di storia recente, la storia che tutti abbiamo vissuto, e non mette perciò conto di parlarne. Quello che a noi, in questa sede, interessa è il fatto che la strada per l'astronautica — quella cioè che sarà una delle più grandi conquiste dell'umanità — è stata dischiusa proprio da questo prodigioso strumento, inizialmente nato soltanto a fini di distruzione e di strage.

La V2 — come è stato da taluni autorevolmente detto — non ha rappresentato soltanto un perfezionamento, più o meno radicale, dei tipi di razzi già in precedenza realizzati, ma qualche cosa di realmente nuovo, rispondente ad una concezione originale che aveva peraltro saputo con rara capacità di sintesi far tesoro di tutto quanto in materia era stato sino allora studiato ed attuato in ogni paese.

La V2 è stata non soltanto un tremendo ordigno di guerra, ma il prototipo del veicolo spaziale. Quello che riscontriamo in essa lo ritroveremo nella struttura e nel funzionamento delle astronavi, con le quali l'uomo tenterà — forse più presto di quanto oggi si possa supporre — il balzo prodigioso verso altri pianeti.

Mette conto — per tutto questo complesso di motivi — di soffermarci un poco a discorrere delle caratteristiche essenziali delle V2.

La parte fondamentale del razzo, o *cellula*, non presenta aspetto dissimile da quello della fusoliera di un aereo: l'intelaiatura è costituita da longeroni e da ordinate longitudinali o trasversali: il rivestimento esterno è formato da lamiera d'acciaio saldate e chiodate, mentre adeguati rinforzi adempiono al compito di sostegno del propulsore, nonché dei due serbatoi.

Nella parte anteriore del fuso è la camera dei comandi, a conformazione tronco-conica, della lunghezza di m. 1,40, e divisa inferiormente in quattro sezioni: in una sono rinserrati tre recipienti contenenti azoto, destinato a mantenere la pressione necessaria nel serbatoio dell'alcool; nelle altre tre sezioni è invece sistemato tutto il complesso dell'attrezzatura di comando, costituita da tutta una serie di strumenti particolarmente sensibili e delicati. Sono tra questi un giroscopio d'azimut (o di direzione), un giroscopio di elevazione, apparecchi colleganti i giroscopi con i servomotori, destinati ad imprimere i movimenti voluti agli alettoni di comando, sistemati nella parte posteriore del razzo, un accelerometro integratore avente la funzione di assicurare il coordinamento delle funzioni di comando, di alimentazione, di regolazione di velocità, in conformità alla quota raggiunta dal razzo.

Mentre in un primo tempo sul razzo figuravano installati apparati radiotrasmettenti e radiorecipienti destinati non solo a segnalare la velocità, ma anche ad interrompere,



Werner von Braun

al momento voluto, l'afflusso del combustibile, in seguito non vennero impiegati che apparati automatici. Radio, servomotori e giroscopi erano alimentati da sorgenti di energia elettrica ad accumulatori, installate sulla V2.

Quanto ai due serbatoi, interamente costruiti in alluminio, ed entrambi della capacità di 4360 litri, quello anteriore conteneva l'alcool etilico al 75%, quello posteriore — protetto da uno strato di lana di vetro — l'ossigeno liquido.

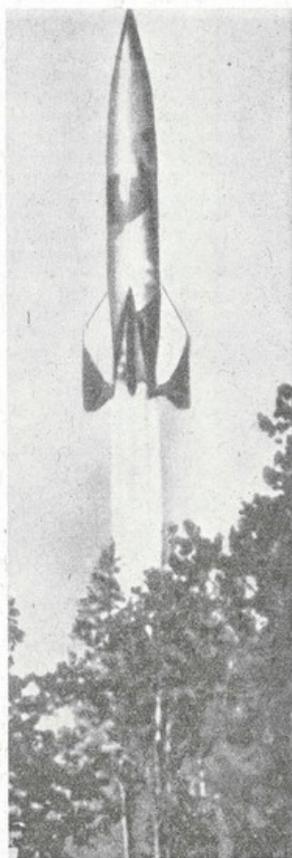
L'enorme quantità di combustibile imbarcata sulla V2 risponde ad una precisa esigenza. Per ottenere la spinta alla partenza è necessaria l'azione di 125 chilogrammi di propepolo al secondo, di cui tre quinti di alcool e la restante parte di ossigeno, elemento questo ultimo del quale per ogni missile devono essere impiegate cinque tonnellate.

Un problema tecnico di difficilissima soluzione si appalesò quello della spinta del combustibile e del comburente fuori dei serbatoi e sino alla camera di combustione. Le soluzioni proposte al proposito furono molteplici, tra cui l'azione esercitata su detti liquidi da un gas inerte come l'azoto, l'azione meccanica di pompe a pistoni, la pressione dell'aria esterna determinata dalla velocità, la utilizzazione di una parte della pressione generata dalla camera di combustione. Ognuna di queste soluzioni, per quanto ingegnosa, non valse peraltro a dare una soddisfacente soluzione al problema, le cui difficoltà furono invece felicemente risolte a seguito di un'opportuna coordinazione e mutua integrazione di tutti questi diversi sistemi.

Si provvide così, mediante una presa d'aria esistente nella parte anteriore del fuso ad utilizzare la pressione dovuta alla velocità per la fuoruscita dell'alcool; ma ad alta quota quella presa si chiude e comincia ad agire invece la pressione esercitata dall'azoto contenuto nei tre piccoli recipienti sistemati — come già si è accennato — in una delle quattro sezioni in cui si divide inferiormente la parte anteriore del fuso della V2.

Per ottenere la fuoruscita dell'ossigeno, si provvide a farne eva-

porare una certa quantità per mezzo di una tubazione comunicante con l'esterno, mentre il lavoro effettivo viene compiuto da pompe

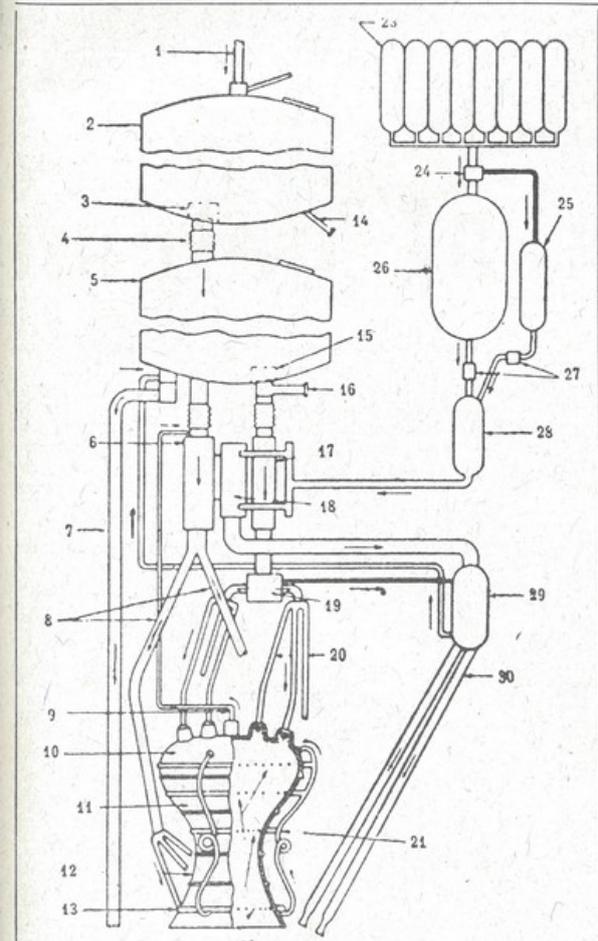


Lancio di una V2 in Germania durante la guerra

rotative, azionate da una turbina alimentata da perossido di idrogeno e da una soluzione di permanganato di calcio. La turbina — con un funzionamento limitato alla durata di 113 secondi — ha un dia-

(continua a pag. 12)

I. B.



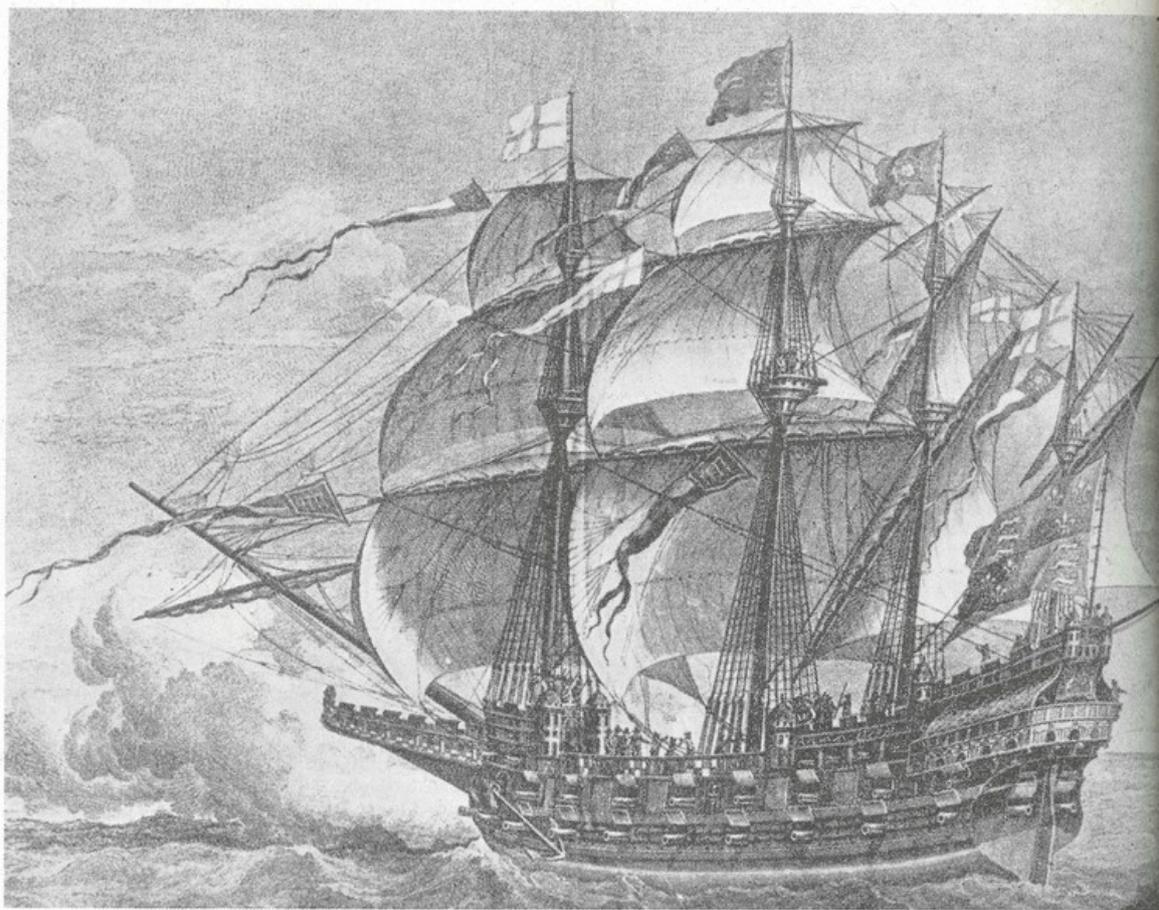
Principali organi del razzo V2: 1, presa d'aria; 2, serbatoio di alcool; 3, valvola; 4, raccordo estensibile; 5, serbatoio di ossigeno liquido; 6, pompe d'alcool; 7, condotta per l'ossigeno evaporato; 8, condotta per l'alcool; 9, condotta che riporta l'eccesso di alcool verso la parte a bassa pressione della pompa; 10, duomo fornito di iniettori; 11, camera di combustione; 12, condotta per l'alcool con spirali di espansione; 13, entrata dell'alcool nella doppia parete; 14, condotta di riempimento; 15, valvola; 16, condotta di riempimento; 17, pompa dell'ossigeno; 18, turbina che muove le due pompe; 19, distributore; 20, avviamento dell'ossigeno verso il dielotto iniettori; 21, condotta per l'alcool con spirale di espansione; 22, aperture che permettono ad una parte dell'alcool di penetrare nell'interno della camera di combustione e della tubazione di scarico; 23, bottiglie d'azoto; 24, rubinetto di decompressione; 25, serbatoio di permanganato; 26, serbatoio di acqua ossigenata; 27, valvole; 28, apparecchio generatore di vapore; 29, regolatore termostatico; 30, tubi di scarico del vapore.

La famosa battaglia che si svolse nelle acque della Manica nel luglio 1588 tra la flotta inglese della Regina Elisabetta e quella spagnola di Filippo II, che vide la sconfitta rovinosa della «Invincibile Armada», segnò qualcosa di più del semplice tramonto della potenza spagnola sul mare. Fu la prima grande battaglia navale moderna, con navi di grossa mole che si affrontavano a distanza (relativa) e col cannone. La sorte subita dalle galee che osavano avvicinare i grandi galeoni irti di cannoni fu un simbolo: la nave a remi era finita, cominciava ormai incontestabilmente l'era della « nave d'alto bordo », o della « nave rotonda » che dir si voglia, insomma della nave oceanica con grandi veleature.

Ma per trovare la fonte di tali navi rotonde occorre tornare indietro almeno di due secoli: incontestabilmente si tratta di una nave atlantica, introdotta cioè dai popoli dell'Atlantico e in particolare nordici. Ciò si capisce facilmente se si pensa che i venti costanti dell'Atlantico favorivano l'uso della vela, come il « mare lungo » favoriva l'uso di navi alte, senza contare che i remi erano di poco ausilio sulle acque spesso infuriate dell'Atlantico. Si ebbe così la « cocca » (il cui nome pare derivi da « conchiglia » proprio per la sua forma di guscio rotondo) un tipo di nave importantissimo e dal quale derivarono tutti i tipi successivi. Quando la cocca apparve in Mediterraneo fu adottata anche da noi, dati i suoi vantaggi, come prova anche la « cronica » di Giovanni Villani (Vol. VIII) che scrive: « A quel tempo (1304) alcuni di Bayona in Guascogna, con le loro navi che chiamano cocche, passarono gli stretti di Sibilla (Gibilterra) e vennero in questi mari saccheggiando e facendo molti danni, e da allora in avanti i genovesi, i veneziani e i catalani usarono navigare con cocche... e vi fu nella nostra marina grande mutazione di naviglio ».

Per ricercare a sua volta l'origine della cocca si risale da parte degli studiosi ai famosi « drakkar » vichinghi, le navi di quell'avventuroso popolo che scorse mezza Europa, conquistò l'Inghilterra, e traversò sicuramente l'Atlantico sbarcando nel Labrador. I « drakkar », così chiamati perchè portavano sulla prua una testa di drago, erano lunghe navi che usavano anche i remi come propulsione accessoria, ma avevano una grande vela quadra sull'unico albero.

Altri studiosi mediterranei tendono invece a far derivare il tipo di « nave rotonda » che ebbe il prevalere dal '400 in poi, direttamente da navi onerarie romane e poi bizantine, e da prototipi delle



STORIA DELLA NAVE Dalla cocca al galeone

antiche marinerie veneta e genovese. Certamente un filone continuo lo si trova: dalla nave oneraria romana, panciuta e con vele, si arriva alla « acazia » bizantina e di qui all'acazia medievale, veneziana o genovese, come ci è mostrata in vari dipinti e specialmente nei mosaici di S. Marco a Venezia. Sono navi con due e anche tre alberi, a vele quadre che poi diventano latine. Così è anche per la « tarida », più piccola, e per gli « uscieri », tipi più grandi, con notevoli capacità di carico, per portare cavalli o equipaggiamenti militari pesanti. Indubbiamente, per il trasporto

in Terrasanta dei grossi eserciti crociati, i genovesi fornirono molte navi di tale tipo, che imbarcarono nella nostra città cavalli e cavalieri, e le intere corti di Re e Principi famosi, e furono « noli » di grande importanza, per cui i genovesi guadagnarono « di molti baiocchi ».

Vi erano « uscieri » che potevano portare fino a 80-100 cavalli, e navi che portavano anche quattrocento o cinquecento armati: su tutti questi tipi medievali, che crescevano in dimensioni col crescere delle esigenze, si impostarono i « castelli » a prua e a poppa, che dapprima furono veri e propri castelli merlati ma smontabili, e puramente sovrapposti allo scafo, poi invece furono più razionali e costruiti come parte integrante dello scafo stesso.

A proposito di ciò Bartolomeo Crescenzo scrive che sul ponte della nave è posato, davanti, il « balaustrato » o « baluardo »; come il fortino è la parte più forte della fortezza, esso è la parte più forte della nave, dove ci si difende fino all'ultimo dal nemico, o dove si assale il nemico nell'ultimo attacco. A poppa, invece, il castello ospitava i quartieri più eleganti della nave, gli alloggi degli ufficiali e del capitano, la timoneria ecc. Ambedue i castelli erano fortificati con opere difensive e con cannoni di ogni tipo.

Ci sembra giusto pensare che, come sempre avvenne nelle cose di mare, dati i frequenti scambi e contatti, le marinerie mediterranee abbiano sì adottato la cocca, ma conservando e sviluppando alcuni ele-

menti delle precedenti costruzioni locali, che abbiamo testè illustrato.

E torniamo alla « cocca »: lo scafo era più capace e arrotondato, nonchè più elegante di linea di quello dei velieri preesistenti, come le taride; più alto di bordo e più vistosamente incastellato alle due estremità, con quelle tipiche soprastrutture che il '500 porterà fino all'estremo.

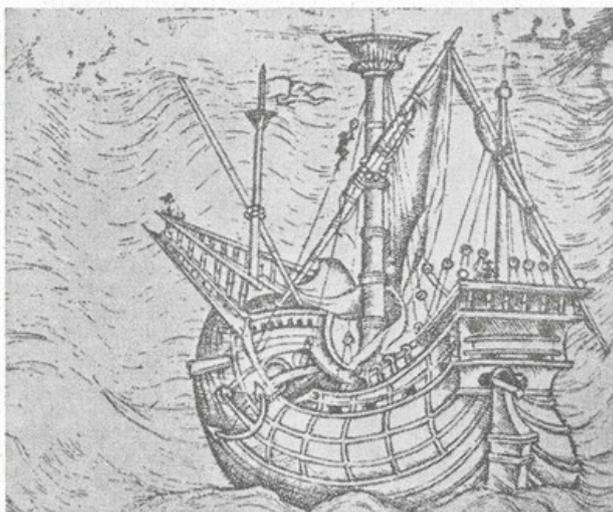
Col '400 la cocca presenta elementi di alberatura e di struttura

che corrispondono evidentemente ad una precisa evoluzione del navale. Si applica il principio « tres, dos y as », vale a dire l'altezza dello scafo equivale alla larghezza, e questa a quella della lunghezza. Dapprima la nave aveva un solo albero, a vele e poi ne ebbe tre e anche quattro. Quello di trinchetto bene incastellato sul castello di prua, quello di mezzana alto e grosso, ad altissima quadrata, e quello di mezzana

Galeone inglese dell'epoca di Enrico VIII



Sopra il titolo: il «Great Harry». Qui sotto: tipo di cocca nordica



triangolare, piantato sul castello di poppa o cassero. Poi si aggiunse un albero di contromezzana, anche esso a vele triangolari. Gradatamente la disposizione delle vele migliorò, aggiungendo le vele quadrate superiori, dette di gabbia, perché soprastanti la gabbia o cofia, e meglio si definisce il bompreso sulla prua, destinato a portare una o due vele quadrate, dette di « civada » e di « controcvada ».

Si ebbero dei tipi di navi veramente massicci, con ampio scafo e murata molto alta, per contenere grossi carichi, e castelli molto alti per i numerosi soldati e arcieri che dovevano difendere la nave. Spesso questi grossi tipi erano scortati, e anche « rimorchiatati », da galee.

Alla cocca pare si debba legare quella grande scoperta che fu il « bordeggiamento », cioè l'arte di navigare anche controvento, o quasi. Col bordeggiamento, come noto, si fa avanzare la nave orientando ad ogni virata in modo opportuno vele e timone, in modo da sfruttare il vento anche parzialmente contrario, e guadagnare spazio nella direzione voluta pur mettendo in conto la deriva che la nave subisce. Così si può procedere a zig zag avvicinandosi sempre più al punto voluto. Alcuni attribuiscono la scoperta del « bordeggiamento » ad Andrea Doria, ma egli può tutt'al più averne migliorato la tecnica. Se ne hanno infatti menzioni precedenti, comprese quelle contenute nel giornale di bordo di Cristoforo Colombo.

La cocca è poi la nave d'alto bordo che diffonde definitivamente l'uso del timone unico, del resto già introdotto in Mediterraneo sulle galee. Com'è noto, le navi dell'antichità avevano a poppa due « remi timone », e due timoni avevano ancora le « acazie » e « taride ». Per virare a destra si calava in mare il timone di destra, e viceversa. Poi fu introdotto il timone unico, detto « alla navarresca », che ebbe su per giù la stessa forma che ha ancora oggi. A Genova pare che un certo Piccamiglio (se ne vede ancora la torre, nel vicolo di S. Marcellino) abbia inventato gli agugliotti di tale timone, per fissarlo meglio allo scafo, e per ciò sia stato esentato da tasse e gabelle.

Una semplice variante della cocca, probabilmente di origine portoghese, fu la caravella, più leggera e con fianchi più bassi, linee più affinate e quindi più veloce, e più « marina » perché con vele latine, quindi sovrastrutture più leggere e maneggevoli. Troppo note, specialmente a noi italiani, sono le caravelle perché io ne debba fare una lunga descrizione: esse sono legate alle grandi conquiste geografiche degli anni 1490-1530. Le grandi scoperte di Cristoforo Colombo, Bartolomeo Diaz, Vasco de Gama e Magellano sono avvenute con navi del tipo delle caravelle.

Con Magellano le caravelle fecero il giro del mondo, come ci narra Antonio Pigafetta nella sua « Storia del primo viaggio intorno al mondo ». A quella spedizione, com'è noto, partecipò anche il savonese Leon Pancaldo e quel certo Juan Baptista de Punseler che vuol dire Giobatta di Polcevera che fu sicuramente di Sestri Ponente, e precisamente di Fegino, che guarda la Polcevera ma apparteneva allora a Sestri. Ed egli, partito come « pilota » arrivò al posto di comandante, dopo la morte di Magellano e le varie diserzioni e congiure.

Tutti conoscono Bartolomeo Diaz, l'uomo che per primo raggiunse il Capo di Buona Speranza e Vasco de Gama che primo circumnavigò l'Africa. Essi appartengono alla gloria di quel Portogallo marittimo che ebbe l'ispiratore e il promotore nel saggio re Enrico il Navigatore.

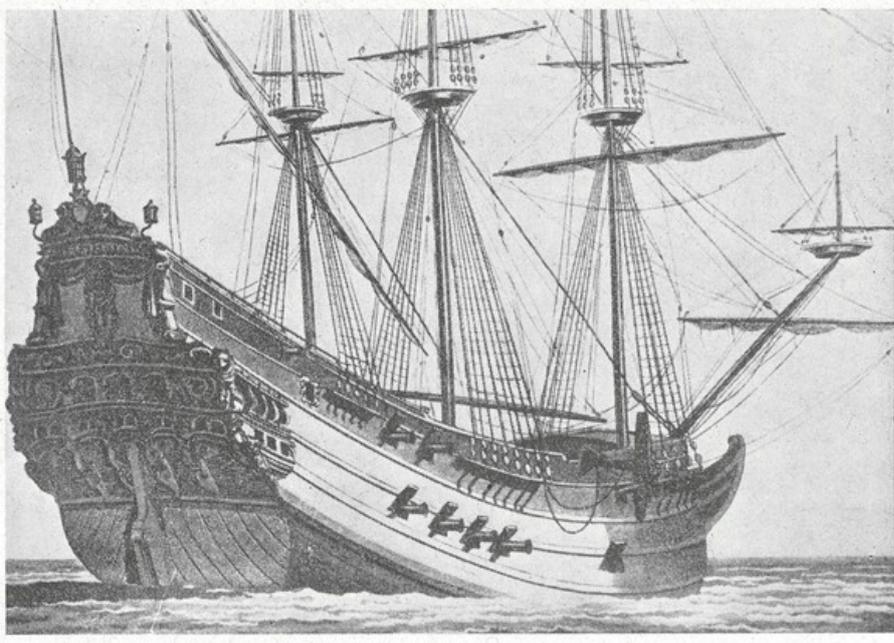
Del nostro Colombo, che dire

che non sia già stato detto? In questa sede mi pare opportuno ricordare qualcosa del giornale di bordo, come quelle belle note di partenza: « ... ed io partii dalla città di Granata addì 12 del mese di maggio dello stesso anno 1492, che era un sabato, e mi recai al borgo di Palos, che è porto di mare, dove armati tre navi assai bene adatte a quella impresa. ». In realtà assai adatte non lo erano, e Colombo lo sapeva bene, tanto che aggiungeva, a proposito del grande viaggio che lo attendeva « ... e per far questo sarà necessario che io dimentichi il sonno e stia molto attento alla navigazione... ». Tanto è vero che la « Pinta », appena lasciate le Canarie, già faceva acqua e le saltò parecchie volte il timone.

Il modo per fare il punto era abbastanza rudimentale: il 19 settembre, infatti, « i piloti fecero il punto, e secondo il parere di quello della « Niña » si trovavano a 440 leghe dalle Canarie, secondo quello della « Pinta » a 420 e secondo il pilota dell'Ammiraglio a 400 giuste ».

In altri punti l'Ammiraglio stesso ci parla delle diverse vele della sua nave, laddove annota, ad esempio: « Fino a mezzogiorno procedetti con poco vento, il quale poi riprese favorevolmente e tutte le vele del mio vascello, la maestra, i due coltellanti, il trinchetto, la civada, la mezzana, la vela di artimone e quella del battello di poppa erano gonfie ».

Quello che qui preme sottolineare, comunque, è l'abilità di Colombo che malgrado i mezzi più che rudimentali a disposizione riuscì a compiere tale viaggio, e il ruolo che le modeste caravelle seppero svolgere, tanto che Colombo poté tornare in Spagna sulla più piccola, la « Niña », a causa della perdita della « Santa Maria » (portata sugli scogli perché di guardia fu lasciato un ragazotto sonno-



Caracca genovese del XVI secolo

lento) e della « Pinta » che disertò a causa dell'avidità e dell'invidia di Alfonso Pinzon.

Dalle cocche e dalle caravelle si sviluppa, nel '500, quel tipico naviglio (ormai ai nostri occhi leggendario e favoloso) che fu il galeone. Quando si dice galeone si pensa non soltanto ai viaggi avventurosi, alla ricerca e al trasporto dell'oro, alle gloriose imprese di guerra degli spagnoli, dei portoghesi, degli olandesi e degli inglesi, ma anche a quegli alti castelli a prora e a poppa che davano alla nave un aspetto imponente, e ai molti alberi con le fiamme e i « padiglio-

ni » al vento, e alle ricche poppe decoratissime, secondo lo stile barocco del tempo.

Furono i galeoni a stabilire e mantenere i traffici con quelle lontane contrade che le caravelle avevano per prime raggiunte.

Il galeone era costruito fondendo i vantaggi delle lunghe navi a remi con quelli della « nave rotonda » a vela: era dunque più veloce delle cocche ma poteva portare più carico. La forma era snella e raffinata, il castello di prua fu un po' arretrato, quello di poppa giunse fino a metà nave e si alzò sempre più. La murata era quasi drit-

ta da poppa a prua. Il galeone ebbe tre e più spesso quattro alberi: il trinchetto e il maestro con due o più vele quadrate, il mezzano e contromezzano con vele latine. Ebbe due e anche tre ponti. Il tonnellaggio fu di vario genere, ma sempre piuttosto elevato, anche nei tipi minori che in Italia si chiamarono « galeoncini ».

Le murate si aprirono in quelli che, con termine derivato dall'inglese « sawn board » si chiamarono « sabordi » e da essi spuntarono i cannoni, in una o due file. A causa del peso delle artiglierie (spesso 70 o anche 100 pezzi), degli uomini di equipaggio

Modello di galeoncino veneto (Museo dell'Arsenale di Venezia)



e dei soldati (fino a sette, ottocento uomini) e della sproporzione tra la parte immersa e le opere morte il galeone non fu mai un'ottima nave quanto a qualità marine: pericoloso nelle tempeste, pesante nella manovra, non obbediva bene al timone e, da ultimo, era troppo grande per i porti di quei tempi.

Ciò malgrado visse almeno un secolo di piena epopea, col trasporto dell'oro e le conseguenti lotte con i pirati.

Un galeone più piccolo, meno armato (soltanto una trentina di pezzi) e quasi esclusivamente usato per trasporto di merci si chiamò « caracca »: la murata, appena sopra il pelo d'acqua, s'incurvava fortemente all'interno, sicché il ponte di coperta era molto più stretto di quello del galeone. Era un naviglio più equilibrato, pur potendo portare fino a 1500-2000 tonnellate di merci. Famosissime erano le caracche venete e quelle genovesi.

I famosi « Statuti di Gazaria » che erano poi il codice navale genovese del tempo, stabilivano che una nave mercantile di 20.000 cantari, vale a dire circa di 960 tonnellate, doveva portare un equipaggio normale, in tempo di pace, di 120 uomini. Di questi, 32 erano « famuli » o garzoni e 4 erano « pueri » o piccoli di camera. Ma in tempo di guerra questi effettivi erano aumentati di un uomo ogni « mille cantari », senza contare i soldati.

Il cibo era basato su carne o pesce salati, pane biscottato, aglio e cipolle. L'acqua sapeva com'era, conservata in botti o altri recipienti in coperta o sottocoperta: quando non era rovinata dal salino aveva intere colonie di vermi ben visibili. I passeggeri, quando ce n'erano, mangiavano come l'equipaggio.

La disciplina non era proprio così dura come quella delle galee ma nemmeno molto umana. Ancora le « Ordinanze Catalane » sanzionavano il taglio della mano e del naso e, come punizione minore, il « bagno » per cui l'uomo legato ad una corda veniva gettato in mare a babordo e ripescato a tribordo, facendolo passare sotto la chiglia. I crimini maggiori, naturalmente, erano puniti con lo squartamento.

Questo era il navigare del tempo.

Tra le navi più famose, va ricordata la caracca genovese « La Grimalda », che poteva portare fino a 2300 tonnellate di grano, un vero colosso, assieme alla « Mongaribina » turca. Tra i grandi galeoni (famosissimi quelli inglesi di Enrico VIII e della Regina Elisabetta e quelli olandesi) ricorderò i seguenti:

Il « S. Anna », dei Cavalieri di Malta, a sei ponti oltre l'altissimo cassero che raggiungeva i 25 metri sul livello dell'acqua, stazzava forse, in termini odierni, 3000 tonnellate, e portava 300 marinai e 400 armati, molte artiglierie e perfino una cintura di lastre di piombo alla linea di galleggiamento.

Il « Sovereign », del 1495, con 110 cannoni e 31 petriere.

Lo « Charente » di Carlo VIII armato di ben 200 cannoni.

I celeberrimi « Henry grace a Dieu » del 1520 e « Great Harry » del 1523, di 1.500 tonnellate ciascuno, con 184 cannoni a bordo.

Furono alcune di queste navi, e molte altre simili, a partecipare appunto al famoso scontro che vide scomparire l'« Invincibile Armata » di Filippo II.

La flotta spagnola, comandata dal Duca di Medina Sidonia, contava almeno 145 navi armate di 2.500 cannoni, con un totale di 30.000 uomini a bordo. Vi erano galeoni, caracche, galeazze e galere di origine mediterranea, specie venete. La flotta inglese era al

comando di Howard, e un settore era comandato dal famoso Francis Drake. La battaglia avvenne nella zona di mare tra Plymouth e Calais. Contro Medina Sidonia, Howard coprì il porto di Plymouth il 22 luglio 1588, prima avvisaglia: Francis Drake cattura il galeone di Pedro de Valdes. Poi le galeazze italiane tentano di tagliare fuori il famoso esploratore Frobenius, che comanda il galeone « Triumph », ma invano: nulla possono contro il gigante irto di

cannoni. Comincia il disastro: il 28 luglio Howard attacca, all'altezza di Gravelines. La « San Mateo » è presa, così come la « Nuestra Señora de Begona ». La « San Juan de Sicilia » è fuori combattimento, la « Maria Juan » affonda. Numerosi navigli veneziani affondano. Una pioggia torrenziale arresta infine il combattimento, ma gli inglesi hanno già vinto: 18 galeoni spagnoli e 8000 uomini sono fuori combattimento. Medina Sidonia, ottimo generale ma non

buon navigatore, prende la fuga, e comincia un vero calvario, con la flotta di Drake alle calcagna: naufragano altre 17 navi, e si perdono ancora 5.000 uomini.

La potenza della Spagna sul mare è fiaccata forse per sempre, e con essa tramonta l'era del galeone. Sta per apparire sul mare un nuovo grande protagonista, il vascello, e con esso arriva l'ora dell'Inghilterra e dell'Olanda.

Lucio Bozzano

LA POPOLAZIONE TERRESTRE

Saremo cinque miliardi fra quarantadue anni

Il rapido aumento della popolazione terrestre — di cui vi abbiamo parlato in uno dei nostri ultimi numeri — sembra preoccupare vivamente gli studiosi di tutto il mondo; certo è che mai come in questo momento il problema è stato studiato in tutti i suoi aspetti, positivi e negativi, e mai si sono fatte tante previsioni sul futuro dell'umanità.

La rivista tedesca « Die Welt » ha interrogato in proposito il prof. Fritz Baade, insegnante di economia all'Università di Kiel. Il quesito era, presso a poco, il seguente: posto che nell'anno 2000 ci saranno probabilmente sulla Terra cinque miliardi di uomini, si può pensare che il cibo di cui potranno disporre sia sufficiente per tutti?

Il prof. Baade è, su questo punto, ottimista. La superficie coltivabile della terra — egli ha detto — può ancora essere triplicata. Oggi essa copre circa 13,5 miliardi di ettari. Una ancora riserva è costituita dalle zone, trasformabili, oggi ancora coperte da bosco. Per il 2000, la metà di queste possono essere messe a coltivazione: è già quanto basterà a nutrire gli attesi 5 miliardi di uomini.

Ma c'è un'altra decisiva risorsa per il rendimento della terra, la meccanizzazione. Sul 350 milioni di famiglie di agricoltori che lavorano oggi la terra, 250 milioni si servono ancora di strumenti assolutamente primitivi. Il progresso meccanico potrà dunque produrre un forte aumento quantitativo dei prodotti della terra anche senza che venga aumentata la superficie coltivata.

Anche l'Ufficio per gli affari sociali dell'ONU è entrato in campo con un elaboratissimo « rapporto sullo sviluppo demografico della Terra », nel quale si osserva che, se pure è vero che il tasso d'incremento delle nascite è rimasto costante negli ultimi vent'anni (esso è dell'1,8 per cento e si traduce in 5.400 nascite all'ora), il massimo coefficiente d'incremento globale è dato dalla diminuzione della mortalità, che in molti paesi raggiunge un tasso del 25 per cento, e, nei più progrediti, sino quello del 50.

Il più alto indice d'incremento della popolazione è attualmente quello dell'America latina: 2,5 per cento all'anno; segue l'Asia, con 2,4 milioni di nuove nascite all'anno. La più alta media di durata della vita è in Olanda (71 anni per gli uomini, 74 per le donne), la più bassa in India (32 anni). Le donne vivono dappertutto più degli uomini: su 100 donne, muoiono negli Stati Uniti 137 uomini.

Se la popolazione del mondo continuerà ad aumentare al ritmo attuale, la Terra avrà nell'anno 2800 un abitante in media per metro quadrato, tenendo conto anche delle regioni polari, dei deserti e delle cime montagnose.

L'aumento della popolazione risulterà probabilmente accelerato in Africa, Asia e America Latina. Più della metà della popolazione mondiale vive in Asia e alla fine del nostro secolo gli asiatici saranno senza dubbio più del tre quinti del totale. La superficie delle terre emerse è di quasi 149 milioni di chilometri quadrati.

Immensi sono i problemi che deriveranno da questa eccedenza di popolazione; il rapporto rileva la necessità di accelerare ulteriormente il progresso tecnico e di rendere più stretta la collaborazione tra i popoli. Se — dice la relazione — la scienza concentrerà di risolvere il problema del nutrimento per tutti, essa imporrà però all'uomo una specializzazione più accentratrice, una più efficiente organizzazione sociale, una più stretta disciplina. In un'epoca nella quale

l'umanità già comincia a sentire il peso di queste esigenze, incombe la minaccia di un squilibrio sociale, il quale rischierebbe di far perdere i vantaggi acquisiti dall'uomo sul piano tecnico.

Finora — osserva il rapporto — l'umanità aveva potuto lasciarsi portare dalla corrente millenaria dell'evoluzione creatrice. Oggi la situazione è rovesciata: ma se esiste l'eventualità di un accrescimento della popolazione in proporzioni formidabili, c'è anche la possibilità di fronteggiare la marea; la soluzione del problema è nelle mani dell'uomo. « Se l'uomo dovesse perdere il gusto di vivere, o, più esattamente, di sopravvivere, la storia dell'uomo sulla Terra non avrebbe più alcun senso ».

In un articolo dedicato allo stesso problema, il collaboratore scientifico de « La Stampa », Didimo, ha tracciato questo suggestivo quadro del mondo del 2000: « Le colture agrarie, che oggi stentano a nutrire un'umanità molto minore, saranno estese; regioni tuttora coperte di foreste, come il bacino delle Amazzoni, avranno conosciuto l'opera del « bulldozer » prima, dell'aratro poi. Il paesaggio naturale porterà, più che oggi e quasi dovunque, i segni della presenza umana: fatti più scarsi i boschi e i pascoli, più fitti gli abitati e i campi. Sul tetto delle abitazioni si terranno piccoli orti perché la luce del sole non vi piova senza dar frutto. La scomparsa o la riduzione dei boschi e degli spazi liberi avranno a loro volta ridotto o spento specie selvatiche di uccelli, di roditori, di carnivori; i contadini non permetteranno la permanenza o la vicinanza di questi competitori; di forme animali, frutto di milioni di secoli di evoluzione, bisognerà cercar testimonianza nei vecchi libri di storia naturale ».

Le industrie tenderanno a scomparire dalla superficie del suolo per non occupare il terreno agrario divenuto prezioso; molte di esse verranno allagate sottoterra, soprattutto in luoghi collinari o su rive alte come quelle della Liguria; sopra di esse le falde delle alture verranno terrazzate per migliorarne il rendimento agricolo. L'alimentazione umana tenderà verso diete vegetali; la carne difatti sarà scarsa, perché le specie, sia selvatiche sia di allevamento, richiedono per crescere troppa superficie di prati o di campi. Si manipoleranno le alghe per renderle commestibili. Sarà intensificata la pesca.

Saranno cessate altresì le colture delle piante industriali; non sarà conveniente crescere cotone o lino o canapa, fibre sostituibili con altre di materia plastica; e i terreni rimasti disponibili saranno destinati a piante alimentari. La fortuna delle materie plastiche, per la cui fabbricazione si adopera carbone, petrolio, gas del sottosuolo, scongiurerà di sciupare queste sostanze per la combustione. Nessuno le brucerà più, né ci saranno più centrali termiche; le case, riscaldate ad elettricità, saranno senza camini.

L'energia elettrica sarà ricavata dalle centrali idrauliche, e i terreni rimasti disponibili saranno destinati a piante alimentari. La fortuna delle materie plastiche, per la cui fabbricazione si adopera carbone, petrolio, gas del sottosuolo, scongiurerà di sciupare queste sostanze per la combustione. Nessuno le brucerà più, né ci saranno più centrali termiche; le case, riscaldate ad elettricità, saranno senza camini.

Le acque dolci, necessarie alla irrigazione agricola come ai bisogni alimentari e igienici delle crescite multitudinose e a quelli delle immense industrie, non basteranno più. Le falde sotterranee più si sono abbassate in maniera allarmante ai nostri tempi; già molta acqua si deriva depurandola dai fiumi, assai imbutiti dai rifiuti. Verso l'anno duemila bisognerà ricorrere alla energia elettrica per distillare l'ac-

qua del mare. Le acque dolci così prodotte, saranno mandate verso il retroterra, verso le pianure e le colline con impianti di pompe, facendo seguire ad esse il corso inverso dei fiumi: fluendo cioè dal mare verso le valli e i monti. Una parte di esse sarà adoperata per scuire alla fertilità terreni già inariditi dall'erosione. Si cercherà di riconquistare via via alle colture quelle terre d'Africa che cedettero il posto alle sabbie del Sahara; e così nel Medio Oriente, nell'Arabia, nei deserti del Nuovo Messico e dell'Australia; e, per restare da noi, in tante zone inaridite e brulle del nostro Mezzogiorno. L'acqua sarà divenuta in realtà la sostanza più preziosa del mondo ».

La V2 capostipite dei missili

(continuaz. da pag. 9)

metro di 57 centimetri, essendo capace di 5000 giri al minuto e raggiungendo una potenza di 680 cavalli-vapore.

Ai due lati della turbina sono le pompe per l'alcool e per l'ossigeno liquido, da immettere nella camera di combustione. Dette pompe — realizzate in maniera da poter fornire 125 chilogrammi di miscela per secondo, sono accoppiate allo stesso asse della turbina, della quale hanno perciò la stessa velocità di rotazione.

Il percorso seguito dall'ossigeno che viene fuori dalla pompa è il seguente. Esso si inizia in un distributore, e di qui, attraverso una serie di successive ramificazioni, viene immesso in ventiquattro polverizzatori o iniettori da cui giunge infine nella sezione centrale a doppia parete connessa alla camera di combustione.

Diversa e assai più complicata è la tubazione che trasporta l'alcool e che lo distribuisce uniformemente a tutti i settori dell'apparato propulsore, al quale giunge attraverso questa una serie di ugelli calibrati. Questa tubazione è realizzata con particolari accorgimenti, che permettono di evitare gli svantaggi e i pericoli delle altissime temperature delle pareti interne della camera di combustione. La tubazione essendo infatti a doppia parete, si crea una superficie gassosa protettiva, in virtù della quale si ottiene che la temperatura delle pareti interne non sorpassi i mille gradi, neppure allorché la temperatura di combustione raggiunge i 2700 gradi e la pressione i 15 chilogrammi per centimetro quadrato.

Un'apposita apparecchiatura, a mezzo di una valvola che entra automaticamente in funzione, provvede ad eliminare il pericolo di un eccesso di pressione.

Due gruppi di alette, le une interne (deflettori di vena) sistemate nel getto del propulsore, e le altre esterne, fissate alle estremità delle

77 gradi sotto zero

Molti risultati degli studi e delle ricerche effettuate da 10.000 scienziati di 68 paesi nel quadro della annata geofisica internazionale sono stati resi pubblici.

Ecco alcuni dei più importanti risultati:

1) Il punto più freddo della Terra scoperta finora non è il polo sud geografico, ma un punto distante circa 800 km. da questo polo, in direzione dell'Australia. La scoperta è stata effettuata da scienziati sovietici, che vi hanno riscontrato la temperatura di 77 gradi sotto zero.

2) Una nuova catena montuosa sottomarina della lunghezza di 1.600 km. e della larghezza di 320 è stata scoperta nell'Oceano Pacifico.

3) Gli esperimenti di fissione termoneucleare potrebbero condurre alla scoperta di nuovi metodi di propulsione attraverso lo spazio, accoppiando la riproduzione dei processi solari con fenomeni della spinta dei campi magnetici.

4) L'Antartide non è una massa compatta di terra coperta di neve e ghiaccio, ma una regione che abbonda di fiordi e di laghi ghiacciati.

163 navi

naufragate nel 1957

I Lloyd's di Londra comunicano che l'anno scorso nel mondo sono andate perdute 163 navi per complessive 370.963 tonnellate.

La sciagura più sensazionale è stata quella del vellerò scuola tedesco « Pamir ».

L'Inghilterra ha perso 18 navi, gli altri paesi del Commonwealth 16, la Norvegia 15, l'Italia, Canada e Svezia 11 ciascuno.

Il numero delle navi perdute lo scorso anno è esattamente eguale a quello del 1956 e si tratta della cifra più bassa dalla fine della seconda guerra mondiale. L'anno in cui si ebbe il maggior numero di navi perdute fu il 1953 con 226.

quattro derive stabilizzatrici, regolano la posizione e la direzione della V2.

Per il lancio le V2 venivano disposte con opportuni accorgimenti su una sorta di graticcio che veniva drizzato verticalmente. Il riempimento dei serbatoi veniva compiuto negli ultimi istanti, per evitare la perdita di ossigeno liquido per evaporazione, fenomeno che si verifica in ragione di due chilogrammi per minuto.

Il comando di accensione veniva trasmesso al momento stabilito per il lancio, elettricamente, da una casamatta sistemata a congrua distanza: immediatamente dopo un secondo comando a contatto liberava l'alcool e l'ossigeno, segnando l'inizio della fase conclusiva. L'alcool ed ossigeno infatti dilagano con eccezionale rapidità nella camera di combustione, ove si infiammano. Qualche secondo dopo entrano in funzione i liquidi ausiliari, e si inizia il funzionamento della turbina che aziona le pompe, la quale dopo tre secondi è già al punto massimo della sua prestazione: si accelera così l'afflusso dell'alcool e dell'ossigeno, si accresce la spinta, e si determina il distacco e quindi l'inizio dell'accensione. Tutto avviene con una rapidità eccezionale, cronometrica: per giungere alla fase del distacco non occorrono infatti più che dieci secondi.

Questa la V2: un ordigno del peso complessivo di circa dodicimila chilogrammi, capace di una velocità di 6100 chilometri all'ora, con una spinta alla partenza di 27 mila chilogrammi, e una gittata massima a pieno carico di 350 chilometri.

Ed è da questo ordigno, nato per la guerra e poi finalmente ripreso ed utilizzato con intendimenti di pace e di progresso, che è derivata tutta la superba serie di conquiste della scienza e della tecnica, oggi impegnate ad aprire agli uomini le vie degli spazi siderali.



ro messa in opera. I più importanti sono: il ponte sul Petrace a Gioia Tauro, quello sul Taro presso Berceto, sul Bentina, quelli dello Stilo e sul Lipuda a Soverato, i ponti ricostruiti perchè distrutti durante l'ultimo conflitto, sul Po ad Ostiglia, sul Senio, sul Santerno e sull'Adige a Mezzocorona. La maggior parte di essi sono ponti a più travate.

Il varamento più imponente in Italia, è stato effettuato moltissimi anni fa dall'Ansaldo e precisamente dallo Stabilimento Carpenteria, allora denominato Costruzioni Metalliche. Si tratta del ponte sul Taro presso Borgo Val di Taro, varamento simultaneo di sette travate oblique ed in curva. Queste due caratteristiche rendevano il varamento molto difficoltoso, in quanto le travate sistemate obliquamente sono soggette a deviare con maggior facilità di quelle diritte e la curva, inoltre, costringe tutto il ponte, durante il varamento, ad assumere uno sviluppo diverso tanto per le travate esterne quanto per quelle interne; quindi il varamento doveva essere seguito con speciale attenzione e la sistemazione delle apparecchiature doveva essere eseguita con cura particolare. Inoltre, il numero delle travate da varare simultaneamente era tale che occorreva un sistema speciale di segnalazione; all'uopo fu sistemato un impianto telefonico che metteva tutte le stazioni di varamento in comunicazione con un centralino disposto sulla stazione pilota.

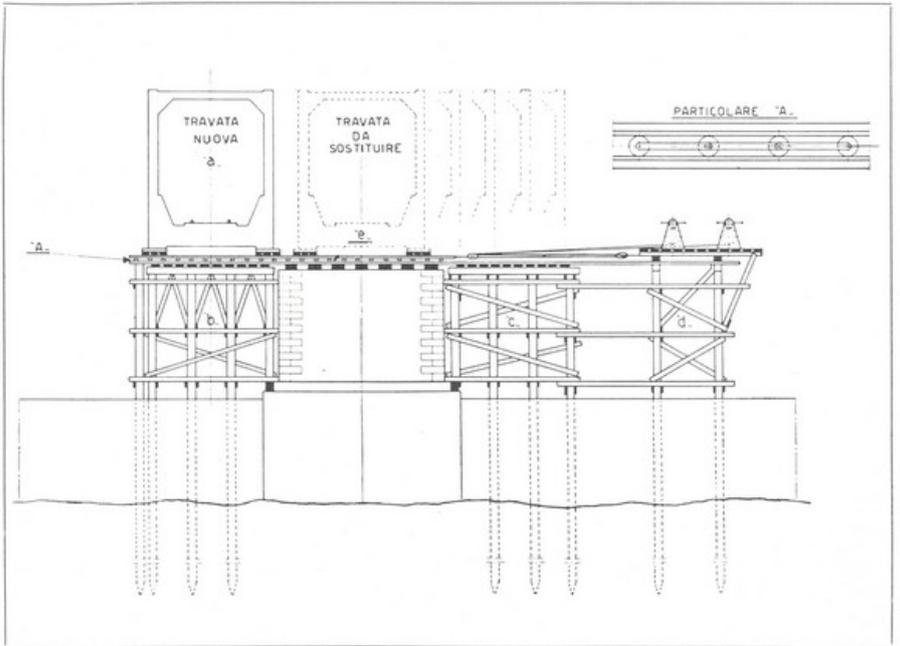
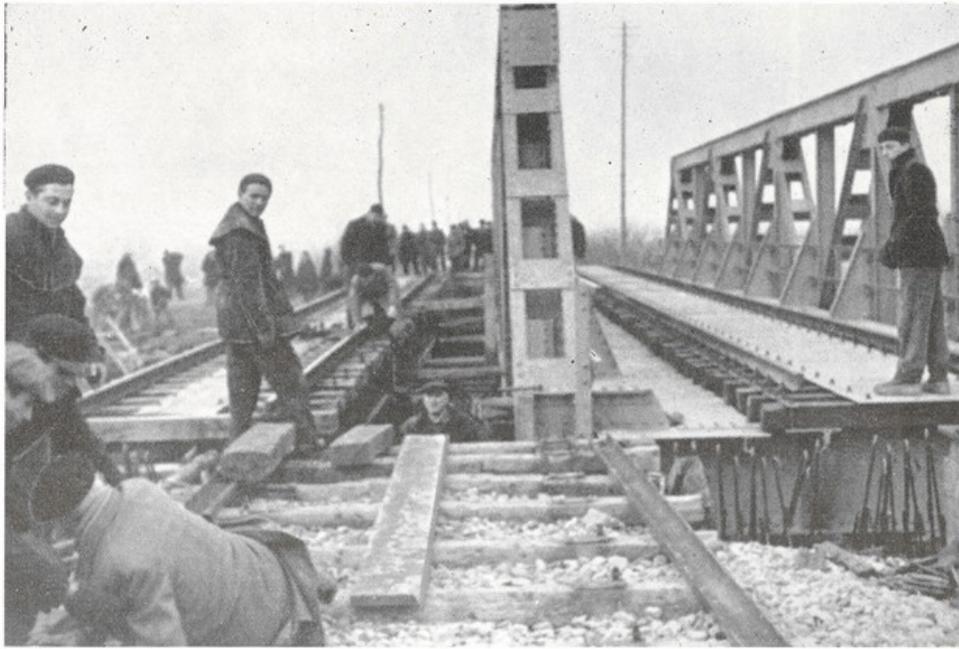
O TRENO

permettere il transito del treno successivo senza causare ritardi. Quindi le operazioni di varamento devono essere effettuate predisponendo ogni cosa nel modo più accurato. Ciascuno ha un compito ben preciso e definito perchè non viano esitazioni e perdite di tempo, che in un varamento diviene prezioso.

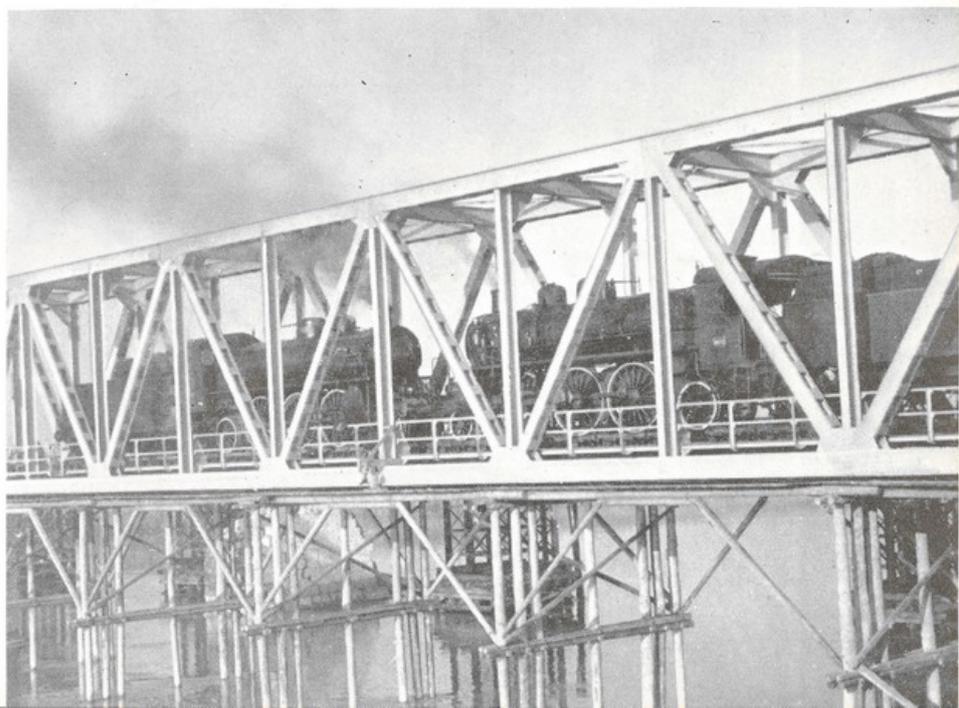
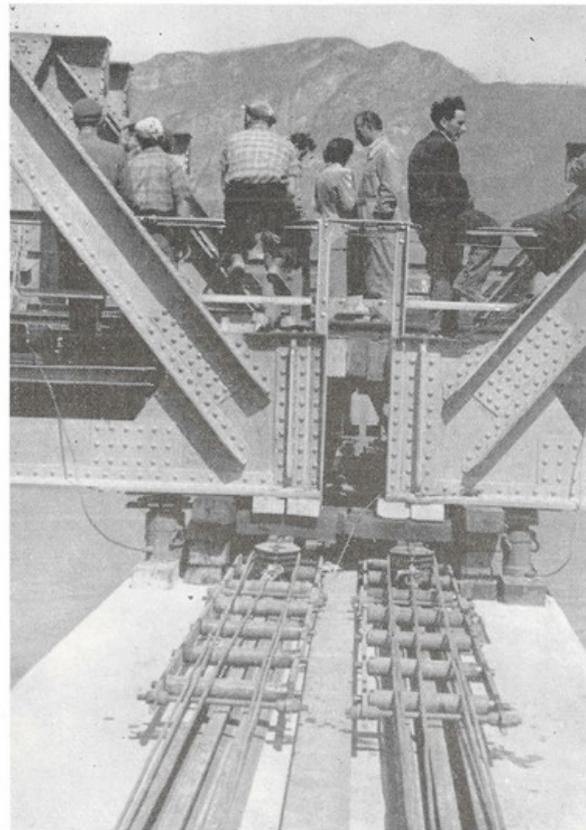
Molti sono stati i ponti costruiti dalla nostra Società per i quali è stato necessario procedere al varamento per la lo-

Molto interessanti, dal lato tecnico, si presentano pure i montaggi dei ponti mediante i sistemi elencati all'inizio del presente articolo, perchè, eccezion fatta per il montaggio in sede definitiva, si tratta nella maggior parte dei casi di opere di grande mole, costruite in punti in cui non è possibile eseguire i ponti di servizio o per il fatto che essi risultano costosissimi. L'argomento potrà essere trattato in un prossimo articolo.

Lorenzo Scagliarini



Sopra il titolo: il ponte sul Taro presso Borgo Val di Taro, composto di sette travate oblique in curva, dopo il varamento. - In basso nella pagina accanto: il ponte sul Taro presso Berceto, in fase di varamento. - A sinistra: particolare d'impostazione delle carrelliere per il ponte sull'Adige a Mezzocorona. - In alto: fase di varamento del ponte sul Senio presso Lugo. - Sotto: passaggio di due locomotive durante le prove effettuate dopo il varamento del ponte sull'Adige a Legnago



UN GIORNALE MURALE antifortunistico al CMI

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-Chiereghin **VENEZIA E LA SUA LAGUNA**
con fotografie a colori L. 1000
- Ugo Maraldi **IL ROMANZO DELLA TERRA**
Illustrazioni a colori L. 1500

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

SICUREZZA

A CURA DEL COMITATO DI SICUREZZA
La collaborazione è aperta a tutti

La voce del Comitato

Il Comitato di Sicurezza del CMI ha il piacere di annunciare che il giornale "SICUREZZA" è stato avviato con un numero di 100 copie, in un formato di 10x15 cm, con un prezzo di 100 lire. Il giornale è edito mensilmente e la collaborazione è aperta a tutti. Per informazioni e per ricevere il giornale, scrivere al CMI, Corso Margherita, 176 - 10121 Torino.

Proposte antifortunistiche

Il giornale "SICUREZZA" ha il piacere di annunciare che il numero di 100 copie è stato avviato con un prezzo di 100 lire. Il giornale è edito mensilmente e la collaborazione è aperta a tutti. Per informazioni e per ricevere il giornale, scrivere al CMI, Corso Margherita, 176 - 10121 Torino.

Conosciamo le Norme di Sicurezza



Il numero di 100 copie è stato avviato con un prezzo di 100 lire. Il giornale è edito mensilmente e la collaborazione è aperta a tutti. Per informazioni e per ricevere il giornale, scrivere al CMI, Corso Margherita, 176 - 10121 Torino.



Un lavoro pericoloso:

Il numero di 100 copie è stato avviato con un prezzo di 100 lire. Il giornale è edito mensilmente e la collaborazione è aperta a tutti. Per informazioni e per ricevere il giornale, scrivere al CMI, Corso Margherita, 176 - 10121 Torino.

Attenzione!!!

Il numero di 100 copie è stato avviato con un prezzo di 100 lire. Il giornale è edito mensilmente e la collaborazione è aperta a tutti. Per informazioni e per ricevere il giornale, scrivere al CMI, Corso Margherita, 176 - 10121 Torino.

impostato il dialogo con i lavoratori. Il giornale viene affisso ad appositi tabelloni sistemati nell'atrio dello Stabilimento e nel locale Mensa e viene attentamente seguito.

Illustriamo brevemente le cinque rubriche fisse del giornale:

La voce del Comitato è la descrizione succinta di quanto il Comitato ha preso in esame e deciso nella sua riunione mensile.

Proposte antifortunistiche è la segnalazione dei suggerimenti riguardanti la sicurezza (presentati o no attraverso la Cassetta delle Idee) e delle realizzazioni compiute a seguito di essi. Se il proponente è d'accordo, viene pubblicato il suo nominativo.

Conosciamo le norme di prevenzione infortuni consta della esposizione piana degli articoli del D. P. 547 e di raccomandazioni di carattere generale.

Un lavoro pericoloso. Questa rubrica si avvale della collaborazione diretta dei lavoratori: in essa infatti viene presentato dallo stesso operaio il lavoro che egli svolge, con i pericoli connessi e le norme da seguire per prevenire gli infortuni.

Attenzione! è la parte riservata alle comunicazioni che, in materia di sicurezza, la Direzione di Stabilimento ritiene opportuno fare a tutti i dipendenti.

Nel giornale esiste inoltre lo spazio per la pubblicazione di due disegni scelti fra quelli ritenuti più efficaci sotto il punto di vista psicologico. (Per i primi numeri del giornale il materiale è stato ricavato dai calendari tascabili dell'ENPI).

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.

ICCEA CARTA CANCELLERIA

ARTICOLI PER UFFICIO TECNICO
GENOVA - PIAZZA DE MARINI, 4-6 - Telefono 290.306

FOTOINCISIONI A. CERIALE
VIA LANFRANCONI, 43 r. canc. - Telefono 56.353

MALATTIE REUMATICHE
ARTROSI - ARTRITI - NEURALGIE - FIBROSITI - SCIATICHE - LOMBAGGINI
Dott. FUMAGALLI
GENOVA - Corso Torino, 9 scala B - Tel. 587-357 (Martedì, Venerdì) ore 15-18

Dott. TORSEGNO SPECIALISTA
MALATTIE NERVOSE
RADARTEAPIA - ULTRASUONOTERAPIA
GENOVA - Via Cesarea, 15-5 - Tel. 53.825 - 54.118 - ore 15-19
SAVONA - Casa Cura Rossello - Via De Mari, 16 - Tel. 22.706
martedì ore 9 - 11,30

Fratelli PAGANO
Tipografi Editori dal 1797

Al fine d'investire i lavoratori del problema della sicurezza viene redatto al CMI — a cura del Comitato di Sicurezza e con la collaborazione

aperta a tutti — il giornale murale «SICUREZZA». La pubblicazione è mensile e si articola su alcune rubriche fisse, attraverso le quali è stato

CINESELEZIONE

«Mio zio»

Le perplessità davanti al diligente «macchinismo», di fronte a questa civiltà di motori e di rumori, di fronte ai meccanismi d'acciaio che paiono ormai regolare la nostra vita e relegare in un angolo i pacifici, romantici sogni di un tempo che fu, sono molte, e molto diffuse. Ne hanno parlato gli scrittori (Huxley), i filosofi (Russel), gli artisti (Chaplin), i sociologi (Burnham), i politici e i tecnici. Ognuno può avere una propria opinione (e anche un proprio gusto), ma mi pare chiaro che la marcia del progresso, in questo caso rappresentata dallo sviluppo della civiltà meccanica, sia inarrestabile e quindi fatale. Sognare un mondo di parchi silenziosi, di campagne verdi e romantiche, di piccole pianole che suonano in periferia, può essere antistorico, ma certamente è umano, molto umano, e se un artista riesce ad esprimere questo sogno in termini validi, fa opera di grande poesia.

Jacques Tati, il moderno «comico» francese affermatosi con «Giorno di festa» e «Monsieur Hulot», ha voluto esprimere tale sogno col suo ultimo film, a colori, «Mon Oncle». E' una satira della modernità, rappresentata da modernissime case tutte di plastica e con meccanismi automatici, da fabbriche precise come orologi, dalla cucina elettronica, ecc., un mondo he egli prende in giro con tutti i suoi abitanti, per contrapporvi il mondo semplice e anche un po' «barbone» degli spensierati di periferia, dei giochi dei bimbi, della libertà in piena campagna. Era una cosa che Chaplin aveva già fatto con «Tempi moderni» e René Clair con «A noi la libertà», e nel film di Tati si sente spesso l'esempio chapliniano, forse troppo. Ma ciò malgrado il film è buono, divertente, attento e ricco di trovate, e ci pare che abbia giustamente meritato il gran premio al Festival di Cannes.

IL PORTOGHESE

Biblioteca

Meoni
Armando Meoni è nato a Prato nel 1894 e vive tutt'ora nella graziosa città toscana. E proprio qui è ambientata l'ultima sua opera — «Eta proibita» — che ha visto la luce di recente, edita da Vallecchi. E' la confessione, in molti punti spietata, di quanto l'uomo potenziale rivela già nel fanciullo: un fanciullo seguito fino al suo sedicesimo anno. La periferia di Prato e i primi anni dell'attuale secolo sono il luogo e il tempo della confessione di Meoni, in molti punti anche scabrosa, ma indubbiamente scritta con arte consumata che — riscattando questi «punti» — conferisce loro addirittura una patina di poesia e, a tratti, un non certo trascurabile valore morale. Meoni non s'è arreso ad un tuffo all'indietro di parecchi anni per complicamenti o — peggio ancora — per una postuma morale sul suo passato più lontano: anzi, lungi da tutto questo, ha ubbidito ad un impulso probabilmente spontaneo, perché «è ancora lui che mi sta accanto», testimone impenetrabile del mio vivere — racconta Meoni —; non se ne stacca mai. Qualunque cosa mi avvenga di fare, non mi rimprovera; nemmeno mi loda. Da ogni giudizio s'astiene: ascolta, guarda. Ma non è me che guarda, pure uscito un anno dietro l'altro dalla sua impazienza, dai suoi stupori, dalle sue stesse speranze; per lui non esisto più di quanto esista chiunque mi stia attorno o abbia con me comunanza di vita. Se stesso guarda: il fanciullo ch'io fui e che egli è rimasto; quanto di lui continua a rimanere inesperto o insoddisfatto. E' terribile, certi momenti». (Armando Meoni, «Eta proibita»; Ed. Vallecchi - 1.200 lire).

Visita alla "Olivetti" e alla Centrale di Chivasso

Se non andiamo errati, le prime visite organizzate da "L'ansaldino" furono a navi della Società "Italia"; seguirono poi quelle allo Stabilimento siderurgico della "Cornigliano", alla Fiera di Milano, al Porto di Genova, a musei e pinacoteche e, recentissimamente, alla "Fiat - Mirafiori" ed al Salone della tecnica di Torino.

Domenica 19 ottobre è stata la volta della "Olivetti" e della centrale termoelettrica di Chi-

Abbiamo attentamente, a lungo, osservato i cicli di lavorazione. Ebbene, malgrado quanto potrebbe crederci a prima vista, molto del prodotto finito si deve all'opera diretta dell'uomo. La macchina è il suo migliore alleato, non il nemico peggiore. Si pensi un attimo solo ai cosiddetti "magazzini volanti", cioè a quei nastri trasportatori che molto ci ricordano le montagne russe dei nostri primi anni. Hanno il compito di spostare

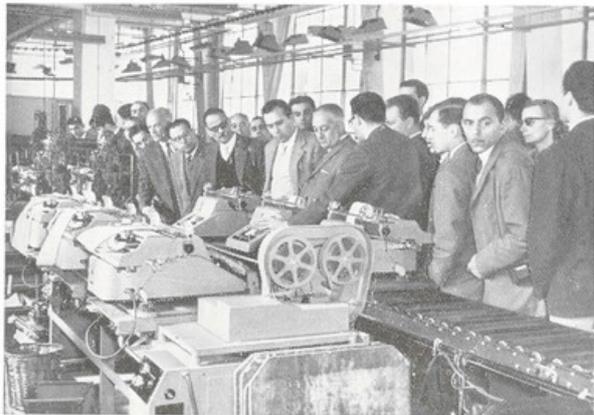
ti oggetto di studi attentissimi; l'aria è quasi dovunque condizionata, i soffitti antiaustici, in molte parti viene continuamente diffusa della musica e ancora oggetto di continua cura è lo studio per la prevenzione degli infortuni; i vari pezzi delle macchine infatti, tanto per fare un esempio, hanno diverse colorazioni, ognuna delle quali ha un significato preciso, a seconda del grado di pericolosità. Insomma quello di Irea è effettivamente uno stabilimento da vedere. E l'interesse è stato grande sul serio. Basti pensare che i visitatori uscirono appena in tempo per consumare l'ottimo pasto e per dirigersi verso Chivasso, attesi dall'ing. Emanuele Sampier della Direzione Generale della "Società Idroelettrica Piemonte", dal Capo della centrale dr. Renato Masoero, e dai periti industriali Gino Cacciavane, Giustino Sciarretta, Ferruccio Borea, Sergio Vittori, Roberto Tomassetto e Giovanni Morone.

La centrale rinunciamo a descriverla. "Chivasso", come è generalmente chiamata all'Ansaldo, la conoscevamo dalle fotografie e dagli articoli che sono comparsi su queste colonne. Ma l'impressione di grandezza (impressione — mi si creda — paurosa), non può essere riassunta in poche righe. La centrale era ferma, domenica scorsa; ferma data l'abbondanza idrica del momento, che rende inutile l'accensione ed il funzionamento di una centrale termoelettrica tanto moderna e grande. E' ancora tuttavia in fase di montaggio la terza sezione, da 140.000 kW.; e questa è stata una gran bella sorpresa, poiché vi abbiamo trovato quasi trenta ansaldini, lì in trasferta per i lavori ormai a buon punto.

Questo immenso gigante ci ha inghiottiti e rapiti per più di un'ora. Dalle caldaie — alte sei piani! — alle turbine di un giallo intenso, ai quadri di controllo, alle prese d'aria sul tetto dell'edificio, a questo senso di spazio, di aria, di ordine, a questa riposante sicurezza che domina le stesse macchine, tutto insomma ha concorso a farci perdere completamente il senso delle dimensioni, a portarci di peso in una atmosfera di fantascienza.

Ed è bello per noi sapere che gran parte di questa realizzazione è frutto del lavoro degli ansaldini, quasi una continuazione degli stabilimenti genovesi, una altra bandierina bianco azzurra piantata in una zona piena di verde e di acque. Più o meno questo diceva Maggiolo rispondendo alle parole commosse dell'ing. Sampier quando, a visita ultimata, venne offerto dalla "SIP" un signorile rinfresco.

Poi riprese la corsa dei pullman verso Genova e qualcuno approfittò del microfono per mettere in luce le sue scendentissime possibilità vocali. Ma niente di grave: si era tutti stanchi ed allegri, e Genova ci vide rientrare per l'ora di cena.



Nello stabilimento di Irea

vasso. Partiti all'alba da Sampierdarena — l'alba della prima giornata veramente fredda, ma senza una nuvola — dopo la sosta di rito a mezza strada, il nuovissimo fabbricato della "Olivetti" di Irea ci ha visto giungere poco dopo le 9,30.

I tre pullman della "Riviera Express" ospitavano circa cento persone; ad attendere i visitatori erano i sigg. Luciano Ganna dell'Ufficio rappresentanza della "Olivetti", Cesare Malusa del collaudo macchine da calcolo e il capo reparto Giuseppe Trabucco.

La "Olivetti", chi non la conosce? Chi non ha mai usato le sue macchine da scrivere, le sue calcolatrici, le sue telescriventi? Nella pur vasta gamma di produzioni, sono proprio questi strumenti di lavoro, oggi indispensabili, quelli più conosciuti. E a tutti, chi più chi meno, interessa vedere "coi propri occhi" come vengono costruiti, pezzo per pezzo. Tutti hanno potuto così ammirare il ciclo di produzione dall'inizio.

continuamente i vari pezzi della macchina, da un punto all'altro del reparto, da operatore ad operatore, seguendo un itinerario caotico per il profano ma in realtà rigidissimo, studiato cronometricamente, secondo una legge ferrea. Abbiamo ancora visto i "robot", quelle macchine che alla "Olivetti" sostituiscono completamente la dattilografa al banco di prova, capaci di scoprire anche i più piccoli difetti di una calcolatrice, di una dattiloscrittore qualsiasi; poi però, ad eventuale difetto corretto, il prodotto sarà inevitabilmente collaudato per l'ultima volta proprio dalle agili dita di una dattilografa. C'è insomma, alla "Olivetti", una razionalissima organizzazione, che grande spazio deve, naturalmente, al lavoro meccanico; ma l'elemento vero resta sempre l'operatore, in qualunque stadio della lavorazione.

Superbe sono le officine, nuove, luminose, ampie, modernissime. La luce e i colori sono sta-



Davanti alla centrale della SIP

ANSALDINI

ARREDATE COMODAMENTE E BENE LA VOSTRA CASA con

MOBILI

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

Moderna organizzazione vendita rateale a favore di impiegati e lavoratori

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

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

Tessuti - Confezioni - Impermeabili - Calzature

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

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

Ansaldini!

DA GIACOBBE

troverete tutto a rate

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

TUTTO PER LA CASA
CON LUNGHE DILAZIONI DI PAGAMENTO

CONFEZIONI OLIMPIA

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

GENOVA - SESTRI

CONTINI

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

PORTICI XX SETTEMBRE, 172 r.

TUTTE le NOVITÀ
di STAGIONE

SCONTO PRESENTANDO IL TAGLIANDO
10% DI QUESTO AVVISO

Panorama navale del biennio 1956-58

Rievocando, nel numero scorso, l'indimenticabile figura e la vita esemplare del compianto generale Eugenio de Vito, abbiamo accennato di sfuggita a quella che fu l'ultima sua fatica di studioso e di tecnico delle costruzioni navali: un volume dal titolo «Le costruzioni navali mercantili del biennio 1956-1958», nel quale l'Autore ricercava e tracciava, con accuratezza pari all'ineguagliabile competenza, le essenziali linee evolutive della moderna tecnica navale.

Il generale de Vito aveva preparato quest'ampio studio per presentarlo al VI Convegno internazionale delle comunicazioni organizzato a Genova in occasione delle manifestazioni colombiane. Il volume fu dato alle stampe il 15 agosto scorso, a cura dell'Ente per le Manifestazioni colombiane; e l'Autore — già sofferente, ma più che mai ribelle ad ogni invito al riposo e all'inattività — provvide personalmente alla correzione delle bozze con quella cura meticolosa ch'egli poneva in ogni suo atto, nei piccoli e quotidiani come nei più importanti e memorabili. L'ultimo scritto ch'egli tracciò di suo pugno fu la dedica al nostro Direttore Centrale ing. Casaccia d'una copia del volume, fresca ancora d'inchostro tipografico.

Il generale de Vito spirò serenamente la mattina del 6 ottobre. Quel giorno stesso venivano inaugurati i lavori del VI Convegno delle comunicazioni e la notizia della sua morte giunse ai congressisti nell'atto stesso in cui si radunavano per la lettura delle prime relazioni. Il primo atto del Convegno fu un sincero e accorato omaggio reso alla memoria di colui ch'era stato uno dei più grandi tecnici navali dell'epoca nostra; e il suo studio sulle più recenti costruzioni navali mercantili venne illustrato in apertura di seduta, fra la commossa attenzione di tutti i presenti.

Il volume è suddiviso in cinque capitoli. Nel primo, dedicato alle navi passeggeri, vengono esaminate analiticamente le più importanti costruzioni del biennio, e l'attenzione dei lettori viene particolarmente richiamata sulla motonave «Gripsholm», costruita a Sestri e universalmente considerata la più bella fra le recenti realizzazioni navali, e sugli stabilizzatori Denny Brown largamente e felicemente sperimentati negli ultimi anni.

Segue uno studio sulla rapida evoluzione della nave da carico secco, o *cargoliner*, dovuta essenzialmente al notevole aumento di velocità ottenuto con la sostituzione del motore Diesel al tradizionale apparato motore a vapore. Un esame comparativo delle navi di recente costruzione e un accenno all'importanza e all'avvenire dell'applicazione dei motori Diesel sovralimentati completano questa parte. Il terzo capitolo è dedicato alle navi *tramps*, cioè a quelle navi lente e di bassa portata che, con pittoresca ed efficace immagine, l'Autore paragona ai treni merci, e il quarto alle navi per carico di massa

(carbone, grano). Di entrambi i tipi vengono esaminate le caratteristiche, l'evoluzione, le realizzazioni più importanti in tutto il mondo.

Nell'ultima parte l'Autore riassume in rapida e acuta sintesi le fasi essenziali dello sviluppo delle navi cisterna, dai primordi fino alle recenti costruzioni di grande tonnellaggio (100 mila t.d.w.), ponendo in rilievo il buon successo ottenuto

dalla *Agrigentum*, una delle più notevoli realizzazioni del Cantiere Ansaldo di Sestri.

Con lo studio sulle navi cisterna si chiude l'ampio panorama delle costruzioni navali nel mondo, questo appassionante capitolo della storia del progresso umano, in cui il generale de Vito ha inciso indelebilmente il segno della sua genialità di progettista e di costruttore.

Dopolavoristi di Muggiano in gita a Napoli

Di una città spesso e volentieri ci facciamo una nostra idea, un'idea che raramente corrisponde alla realtà. Così è accaduto a noi del Muggiano, che nei giorni 5, 6, 7 ed 8 settembre siamo stati a Napoli, verso la quale molti di noi si erano diretti con una certa prevenzione.

Partiti da La Spezia alle 4,30 del 4 settembre, ci siamo avviati in pullman verso il sud, giungendo a Roma, dopo aver consumato la prima colazione a Cecina, a mezzogiorno. Pranziamo da «Zi' Gaetana», vicino a S. Pietro; ed anche il turista che fino ad allora era stato alquanto silenzioso, di fronte ai rigatoni al forno ed al vino dei «Castelli» riacquista la favella.

Lasciamo la città eterna alle 15, passando per via Cristoforo Colombo e dirigendoci verso i «Castelli». Poi ci lanciamo sulla «fettuccia» di Terracina, che percorriamo cantando e ridendo senza ritegno, colpa, forse, del vino squisito di «Zi' Gaetana». Il Monte Circeo ci osserva da lontano e il Tempio di Giove ci dà il nulla osta per l'ingresso in Campania. Osserviamo la Grotta di Tiberio, la «Villa romana» e Gaeta, dove tutti cercano il carcere militare. Ricordi di tempi lontani, quando Gaeta era un nome che incuteva paura alle «burbette»: oggi è soltanto una bella e ridente città con il suo ampio golfo le cui coste si specchiano in un'acqua azzurro-cristallina. A Formia c'è un vinello che Bancalari senior e Pellegrini apprezzano senza riserve e a questo punto l'«oriundo» di turno, il nostro caro Enrico La Lomia dà inizio alle sue fatiche di «guida-interprete», che dureranno ben quattro giorni.

Alle 19, finalmente, Napoli è davanti a noi, col suo cielo, il suo mare, il suo folklore, il suo canto. Gli «scugnizzi» non sono più di moda, ma l'ingegnosità del napoletano caro a Marotta è sempre all'avanguardia: occupatori di posti in treno, affitta-giacche per avvocati in tribunale, noleggiatori di piatti per nozze; gente dalla fantasia (e dal cuore) grande così. Via Caracciolo è una quinta strada, via Forcella è una via Prè: lusso e miseria, sfarzo e squalore continuano a rincorrersi. La tanto discussa Piazza del Municipio è, a nostro avviso, il miglior biglietto da visita della città.

Pompei ci riporta all'epoca romana. Gli scavi ci vengono illustrati da due guide messe a nostra disposizione dall'Ente del Turismo.

Lasciamo il Vesuvio e Pompei per avviarci verso Cava dei Tirreni, Vietri sul Mare e, quindi, Amalfi.

di cui visitiamo il duomo normanno, i negozi, le strade. Proseguiamo per Sorrento. Ma per giungervi



Gruppo di dopolavoristi spezzini durante la sosta a Roma

dobbiamo percorrere le 1132 curve della splendida «costiera amalfitana». Ad ogni curva un panorama nuovo, un paesaggio meraviglioso. Mentre lasciamo la città viene intonata «Torna a Surriento». E siamo di nuovo a Napoli, di cui continuiamo la visita.

Il giorno 7 andiamo a Capri con la «Sirena del Golfo». Appena giunti ci dividiamo in due gruppi: chi va alla «Grotta azzurra» e chi gira per Marina

Grande. Poi si va su a Capri. Anacapri, al S. Michele e si scende a Marina Piccola, in vista dei «faraglioni». Si ritorna a Napoli alle 19 e si cena con pizza e zuppa di pesce a Mergellina.

Il giorno dopo si riparte, purtroppo, per la Spezia, con gli echi della festa di Piedigrotta nelle orecchie e nel cuore, con un'infinita nostalgia per la metropoli meridionale, bella oltre ogni dire.

Carlo Biondi

elpi 1165

a 2000 gradi

30 volte
in un secondo

Nello spazio di un secondo, nella fase di scoppio, il motore può raggiungere per ben trenta volte la temperatura di 2000 °C.

Basterebbe questo solo fatto a rendere necessario un valido mezzo di difesa per le sue parti vitali. È indispensabile un lubrificante che garantisca la massima resistenza alle alte temperature, oltre a combattere insidie altrettanto pericolose come la corrosione ed il fortissimo attrito.

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

X-100

MOTOR OIL

MULTIGRADE

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

l'olio per tutte le temperature

DOPO LAVORO

SEZIONE TURISMO

Ottocento soci in gita all'Isola d'Elba



Domenica 28 settembre si è svolta la gita all'Isola d'Elba programmata dalla « Sezione turismo » del Dopolavoro, gita alla quale hanno partecipato ottocento persone e che ha avuto un lusinghiero successo, particolarmente per quanto riguarda l'organizzazione, curata perfettamente dal Direttore tecnico rag. Fulvio Fossati.

Il grosso dei partecipanti è partito in treno speciale alle 4,25 da Sampierdarena, mentre altri gitanti sono saliti a Principe, Brignole, Nervi e Rapallo. Un servizio di pullman ha trasportato a Sampierdarena gli ansaldini di Voltri, Pegli, Sestri Ponente, Pontedecimo, Bolzaneto, Rivarolo. Sul convo-

glio fungevano da capi gruppo i sigg. Parodi, D'Alessandro e Bergamini, e da capi vettura i sigg. Cerato, Orsolino, Bonelli, Grosso, Poggi, Tesi, Marconcini, Zoppini, Vendrame, Filippi, Rossi e Berti. Alla gita hanno partecipato pure il Presidente del Dopolavoro dott. Chelini e il segretario sig. Allegra.

Giunta a Piombino alle 9,15, la numerosa comitiva si trasferiva alla stazione marittima a bordo di sette pullman, predisposti dal solerte Ottonello e, dopo un'ora e mezza di navigazione con la motonave « Portoferraio » appositamente noleggiata, sbarcava nell'isola del ferro. Qui era già in attesa

il rag. Fossati con altri otto pullman per il giro dell'isola.

Sono state visitate Marciana Marina, Marina di Campo e Porto Azzurro, e dovunque i gitanti sono rimasti ammirati per la bellezza pittoresca dei luoghi. Si calcola che siano state scattate 14.000 istantanee e « razzati » quasi tutti i « souvenirs », i fiaschi di aleatico e le botticelle di moscato dell'Elba.

Alle 17 è avvenuto l'imbarco per il continente e alle 18,50 si rimetteva piede a Piombino. Il viaggio di ritorno in treno, allietato da gioiosi canti, si svolgeva in perfetto orario e l'indimenticabile giornata terminava così senza il minimo incidente.

SEZIONI TURISMO E ATTIVITÀ MONTANE

La vendemmia sociale a Castelletto d'Orba

Nonostante il tempo incerto oltre cinquecento persone hanno partecipato alla « Vendemmia sociale » del Dopolavoro a Castelletto d'Orba.

Gli ansaldini sono partiti con dieci pullman da Sampierdarena, da Pontedecimo e da Piazza della Vittoria e sono giunti alla

meta in perfetto orario sulla tabella di marcia.

Prima sorpresa graditissima, oltre al sole, una distribuzione di focaccia e buon vino bianco da parte di belle fanciulle in costume, agli ordini dell'infaticabile Ottonello, mentre Cavallino, Bruschi, Bruzzo e Frulli

provvedevano alla organizzazione del torneo di bocce e della partita di calcio fra le squadre « A » e « B » del Meccanico.

Verso le undici è avvenuta la distribuzione dell'uva, con la regia di Bergamini; sono stati distribuiti oltre cinquecento trentasette chili di magnifici grappoli.

A mezzogiorno pic-nic e colazione in trattoria.

Nel pomeriggio, Bellacci e Boni s'occupavano delle attesissime gare di ginkana e delle corse nei sacchi, mentre le autorità del posto, ricevute dal segretario del Dopolavoro Allegra e dal consigliere D'Alessandro, venivano a porgere il saluto della popolazione offrendo una bellissima coppa ricordo. Il Sindaco di Castelletto ha promesso ai dirigenti del Dopolavoro Ansaldo, che la prossima edizione della « Vendemmia sociale » sarà curata dagli amministratori locali in modo eccezionale.

Alle 18 premiazione dei concorrenti alle varie gare, indi ritorno a Genova.

Ecco le classifiche e i premi:

Torneo di calcio. Prima classificata squadra « A » del Meccanico (Chiari, Ragni, Criaco, Firpo, Pre-



ve, Pronzato e Menegatto). Seconda classificata squadra « B » del Meccanico (Lucchina, Pinzella, Facco, Perino, Cassarino, Ferrari, Grillo). Ai componenti della squadra « A » sono stati consegnati buoni-premio da 800 lire, alla « B » buoni-premio da 500 lire. Torneo bocce a coppie miste: 1) Sartori - Giaccone, 2) Raineri - Raineri, 3) Alol - Bruzzone, 4) Valzania - Valzania, 5) Pozzuolo - Pozzuolo, 6) Tassa - Cacciabue, 7) Fantoni - Fantoni. Sono stati distribuiti buoni-premio

da 400 a 1.200 lire. Ginkana gigante a coppie miste: 1) Fantoni - Astori, 2) Vendrame - Vendrame, 3) Armau - Armau, 4) Calloni - Grisanti, 5) Podetti - Mascardi, 6) Patri - Bruzzo, 7) Ottonello - Guadagnoli, 8) Ottonello - Ottonello. Sono stati assegnati premi da 400 a 1.200 lire. Ginkana a coppie miste per bambini: 1) Barletta - Barletta, 2) Eduppe - Eduppe, 3) Ottonello - Gobbi, 4) Guerrino - Isola, 5) Bisso - Pieropan, 6) Pieropan - Pieropan.

UN CICLO DI CONCERTI a prezzi ridottissimi al Teatro Comunale dell'Opera

La Sovrintendenza del « Teatro Comunale dell'Opera », in seguito al rinnovato vivo successo ed ai consensi ottenuti nelle scorse stagioni, organizza per il terzo anno un ciclo di concerti con speciali abbonamenti a prezzi ridottissimi per analisti.

I concerti si effettueranno ogni domenica alle 17 e il cartellone avrà quest'anno un interesse particolare sia per la presenza di Direttori di fama internazionale, che per la scelta di solisti di alto valore e la partecipazione di orchestre e complessi di eccezione.

I programmi saranno curati in modo speciale e comprenderanno i capolavori del passato e ciò che di più interessante può offrire la produzione contemporanea. Saranno eseguiti dall'orchestra del « Teatro Comunale dell'Opera », migliorata nei quadri sotto la guida del maestro Alceo Galliera.

Nel cartellone figurano i Direttori Ernest Bour, Alfred Hering, Samo Hubad, Peter Maag, Lovro Von Matacic, Pierre Monteux, Nino Sonzogno, Carlo Zecchi, i solisti di pianoforte Gino Ginini, Maureen Jones, Ornella Santoliquido, i solisti di violini Bronislaw Gilewicz, Karoline Kraus, Riccardo Odoposoff, il violoncellista Enrico Mainardi, il grande complesso orchestra coro e solisti della « Slovenska Filharmonija » e l'orchestra stabile e coro del « Teatro Comunale dell'Opera ».

Ecco le nuove forme di abbonamenti a prezzi ridottissimi:

Abbonamento al primo ciclo di 7 concerti (dal 4 novembre al 21 dicembre): poltrone L. 3.500, poltroncine L. 3.000, distinti e numerati L. 1.500, galleria L. 2.000, galleria numerati 1.0 settore L. 2.000, galleria numerati 2.0 settore lire 1.400.

Abbonamento al secondo ciclo di 6 concerti (dal 11 gennaio al 15 febbraio): poltrone L. 3.000, poltroncine L. 2.800, distinti e numerati L. 1.400, galleria L. 1.700, galleria numerati 2.0 settore lire 1.200.

Abbonamento all'intero ciclo di 13 concerti: poltrone L. 6.000, poltroncine L. 5.200, distinti e prima fila galleria L. 4.000, numerati prima galleria L. 3.400, numerati seconda galleria L. 2.400 (tasse e ingresso compresi).

Ogni abbonato avrà il suo posto numerato e riservato; gli abbonamenti si fanno presso la Direzione del « Teatro Comunale dell'Opera » (tel. 53.992 - 57.462) e presso il Dopolavoro Aziendale (tel. 41.959).

SEZIONE ARTI FIGURATIVE E MODELLISMO

La Ia rassegna biennale di pittura, scultura e modellismo

La « Sezione arti figurative e modellismo » ha organizzato, come già comunicato, una mostra di pittura, scultura e modellismo alla quale possono partecipare tutti i dipendenti dell'Ansaldo. La mostra sarà aperta al pubblico dal 15 al 23 novembre e sarà chiamata « Ia Rassegna biennale ».

Alla dotazione dei premi in palio hanno contribuito le seguenti Ditte ed Enti, che il Dopolavoro ringrazia sentitamente: E.N.A.L. Provinciale, Libreria « Athena », « Nugget » (prof. Massimo Carrea), « Fabbrica Italiana Plastica » (dott. Marco Di Liberto), « Morassutti », « Dino Pizzi », « Hotel Conte Verde » di S. Margherita Ligure, « Albergo Dora » di La Thuille, « F.lli Pizzorni - Calzature », « Lega », « Assicurazioni Generali », « Ippolito Cattaneo », « Burdese », « Tipografia Confini », « Tipografia La Ligure », « Autoservizi Calero », « La Medioterranea », « Calabrese », « I Lovi Italo », « L'Anera », « Vallechiarra », « Cartoleria Berardi », « S.A. F.O.R.A. ».

Riduzioni del 50% al Politeama Genovese

Per accordi intercorsi fra la Direzione del « Politeama Genovese » e il Dopolavoro Ansaldo, ai soci del Dopolavoro Ansaldo verrà concessa una riduzione del 50 per cento sui prezzi dei posti di ogni ordine e per tutti gli spettacoli, nei giorni di giovedì, venerdì e domenica alle ore 21.

Per ottenere questa riduzione è sufficiente presentare alla cassa del teatro l'apposito buono da ritirarsi presso i delegati di stabilimento.

NUOVI ACQUISTI in Biblioteca

Il Signor Nessuno di Valentino Gavi. E' una raccolta comprendente dodici novelle di sensibilità viva e acuta. L'autore che è nato e risiede a Genova, coniugò giovanissimo come commedografo, Collaboratore di giornali e rassegne, dirige la rivista « Genova » del Comune.

Gli occhiali d'oro di Giorgio Bassani. Questo nuovo breve romanzo di Bassani, scritto durante lo scorso anno, si lega alla serie di lucide rappresentazioni del suo mondo emiliano, storicamente centrato negli anni cruciali del nostro tempo, tra la crisi del fascismo e il destino di Genova, con il suo operaio-pogorran in questa opera prende corpo la storia privata di un uomo: uno stimato professionista, che per vivere decade lentamente fino a diventare un escluso della società, un reietto.

La grande Olga di Ugo Facco De Lagarda. L'umorismo del veneziano Ugo Facco De Lagarda è carico di una dolorosa coscienza e il suo amore per gente luoghi e fatti è tutto nutrito di veleni. Questo racconto si svolge nel giro d'un ristretto numero di ritratti emblematici. La grande Olga è un'affittacamere veneziana: sorniona e provvidenziale, opportunista e generosa, pronuba d'amori segreti; dedicata alla borsa nera in tempo di guerra, e durante l'occupazione occultatrice di clandestini.

E' il lungo soggiorno di tre clandestini nella esigua camera di nove metri quadrati loro assegnata da Olga a dar corpo al racconto; ma soprattutto la rappresentazione dei tre personaggi, ognuno col suo passato sistematicamente delineato, il suo mondo psicologico, la sua cultura, la sua polemica con gli altri nella forzata convivenza. Un quarto clandestino si aggiunge a un certo punto. Ed è qui che il racconto incontra una svolta drammatica, senza mai perdere il suo tono di sarcastica ironia.

I volumi sopracitati sono a disposizione presso la biblioteca del Dopolavoro in via A. Stenno a Sampierdarena.

Abbonamenti speciali per il Teatro «E. Duse».

Anche quest'anno l'ENAL — Dopolavoro Provinciale di Genova — metterà in vendita i consueti abbonamenti speciali per lavoratori, valevoli per cinque spettacoli. I prezzi sono gli stessi dello scorso anno, cioè lire 3.250 per le poltrone e lire 1.750 per le poltroncine.

A causa della tournée effettuata nell'America del Sud, e da poco conclusa, il Teatro Stabile inizierà quest'anno la sua stagione con un certo ritardo. Presumibilmente, lo spettacolo inaugurale avrà luogo in una data compresa fra il 1.0 e il 20 dicembre.

LA RUOTA DEL TEMPO

Sono nati

13 giugno: DANIELA, di Fulvio Argento (Dig) e di Vittorina Lecca - 18 luglio: GIULIANO, di Paolo Pastorino (Fon) e di Adalina Blondet - 22 luglio: MAURO, di Giuseppe Olivieri (Fon) e di Maria Cavanna - 30 luglio: MARIA CRISTINA, di Giorgio Mansani (Liv) e di Costanza Mascagni - 4 agosto: PAOLO, di Mario Montarsolo (Cmi) e di Anna Rasera - 7 agosto: LISA, di Giampiero Gerli (Ufi) e di Maria Luisa Zampetti - 22 agosto: ANTONIETTA, di Nisio Dellepiane (Can) e di Santina Fasoli - 24 agosto: CARLO, di Francesco Spiga (Liv) e di Emma Corsini - 28 agosto: LORENZO, di Ivo Paoli (Can) e di Maria Verardo; GIANFRANCO, di Benedetto Pesce (Can) e di Maria Uroni - 30 agosto: TERESA, di Ruggero Falla (Mec) e di Maria Belluzzi - 31 agosto: EZIO, di Bartolomeo Sette (Can) e di Anna Mazzocchi; MASSIMO, di Luigi Fabbri (Liv) e di Loredana Bruciferri - 2 settembre: LORIS, di Marino Quagliarielli (Liv) e di Diana Crocchio - 5 settembre: GINEVRA, di Domenico De Sanctis (Can) e di Erminia Di Pardo; GABRIELLA, di Antonietta Pastorino (Dig) e di Francesco Surace; MARCO, di Elvira Lozito (Dig) e di Pietro Giorgi - 9 settembre: LUCIA, di Luciano

Chiocca (Mec) e di Nella Bonivento - 10 settembre: SANDRA, di Mario Poggi (Mec) e di Anita Pedemonte - 12 settembre: PATRIZIA, di Eraldo Tacchino (Can) e di Silvana Fossati - 14 settembre: MARINA, dell'ing. Renzo Rapisarda (Can) e di Maria Milazzo; VALERIANO, di Sergio Varani (Mec) e di Rita Querciolesi; ANGELA, di Stefano Datodi (Mec) e di Norina Matteucci - 15 settembre: FRANCO, di Mario Scarnecchia (Can) e di Tommasa Bonomi; ELISABETTA, di G. B. Calvi (Can) e di Amella Lombardo - 22 settembre: ROBERTO, di Ottorino Tocchini (Liv) e di Irlanda Berni - 24 settembre: MAURA, di Sergio Cabella (Mec) e di Piera Bugoni - 25 settembre: MARIO, di Ferruccio Boscoli (Mec) e di Silvana Fumagalli; CLAUDIO, di Vito Oppizzi (Mec) e di Rosa Cannessa - 30 settembre: ALESSANDRA, di Enzo Franchini (Liv) e di Liliana Mazza.

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

Si sono sposati

3 agosto: Egidio CAMERA (Fon) con Idilla Ghiori - 10 agosto: EDILIO PARODI (Mec) con Renza Cardino - 16 agosto: Ezio ALBERI (Mec) con Maddalena Basso - 21

agosto: Giovanni PESCE (Dig) con Gaetana De Domenico - 25 agosto: Eugenio RAVERA (Dig) con Adelaide Donatangelo - 30 agosto: Carlo CANTONI (Liv) con Mara Ciapponi - 31 agosto: Romano FALCIANI (Liv) con Elena Bacci - 6 settembre: Luigi Mario RAMBERTI (Mec) con Maria Antonia Montante - 3 settembre: Gabriella MUCCI (Mec) con Giovanni Gignelli - 13 settembre: Elio OLIVIERI (Dig) con Franca Ruffinengo - 14 settembre: Salvatore PROFUMO (Mec) con Ada Caminata; Natale SANTOSTEFANO (Mec) con Assuntina Macri; Carletto MAGGIOLO (Mec) con Andriana Pittaluga - 21 settembre: Ledo TANDEM (Can) con Marisa Carosso; Ugo GRATTAPAGLIA (Mec) con Anna Maria Sivieri - 28 settembre: Luigi BUFFA (Can) con Nella Peruzzo; Silvano FADDA (Can) con Pierina Zuncheddu; Ernando LUME (Mec) con Maria Rivolta - 2 ottobre: Enzo FIGARI (Cmi) con Angela Parodi - 5 ottobre: Luigi BRUZZONE (Cmi) con Maria Lupi; GIUSEPPE DENTI (Cmi) con Flora Carlevaro.

Agli sposi i nostri vivissimi auguri.

piccoli annunci

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

CEDESI al migliore offerente «jazz band» (completo di grancassa, rullante e piatti) seminuovo. Rivolgersi a Pietro Lavagni, cart. 90033, Cantiere Navale di Sestri.

OCCASIONE! Vendo macchina da pellicceria seminuova, completa di motore, marca «Grimoldi». Telefonare allo stabilimento Meccanico, numero interno 411.

OCCASIONE! Vendo moto «M. V.» 150 cc. perfetto ordine, completa accessori, bello. Telefonare al numero 452328 o al numero interno 437 del Meccanico.

VENDESI bicicletta da uomo marca «Benotto» seminuova, cromata, a L. 13.000 trattabili. Rivolgersi al sig. Pasini, telefono interno 5300 dello stabilimento CMI.

VENDO carrozzella per bambini con «capote» ribaltabile, seminuova, prezzo modico. Telefonare al numero 464251.

VENDO cinepresa «Paillard Bolex B. 8» con obiettivo e teleobiettivo, garanzia, L. 85.000. Telefonare al Cantiere Navale di Sestri, numero interno 244.

VENDO «Vespa» 150 cc., mod. 1956, 5000 km. percorsi. Telefonare allo stabilimento Meccanico, numero interno 480.

Atti di onestà

L'operaio Fernando Bonetti del Cantiere di Livorno, rinvenuta una busta paga contenente 23.500 lire nel tratto Carpentaria pesante - Direzione, si affrettava a consegnarla all'Ufficio vigilanza, che provvedeva a restituirla al proprietario.

L'operaio Guido Ottonello del Cantiere di Sestri, rinvenuti due anelli d'oro nel locale dolce dello spogliatoio, li consegnava subito all'Ufficio vigilanza, che provvedeva a restituirla al proprietario.

L'operaia Amedea Falorni della Fonderia, rinvenuta nell'interno dello stabilimento un braccialetto d'oro, provvedeva a consegnarlo al Capo della vigilanza, che lo restituiva alla proprietaria.

Segnaliamo a tutti, con vivo compiacimento, gli atti di onestà dei sigg. Bonetti e Ottonello e della signora Falorni.

ANSALDINI IN SEDICESIMO



Da sinistra: Carlo, di Enrico Giordano - Maurizio, di Edoardo Prette - Claudia, nipote di Salvatore Tuo - Rodolfo, nipote di Giovanni Mili



Da sinistra: Fulvio, di Remo Mazzoni - Alessandra di Federico Giordano - Sabina, di Derno Zamboni - Danilo, di Domenico Patrone



Da sinistra: Maurizio, nipote di Davide Garruccin - Maurizio, di Lino Oliva - Daniele, nipote di Eolo Agnarelli - Fulvio, nipote di Alessandro Menegatti



Da sinistra: Pietro, nipote di Antonio Puppo - Franca, nipote di Ulisse Lippi - Giancarlo, di Isler Zappaterra - Giuseppe, di Angelo Sanguineti



Da sinistra: Carmen, nipote di Carlo Piccareta - Adriano, di Francesco De Chirico - Antonio, di Giuseppe Dionisio - Maurizio, nipote di E. Barberis



Da sinistra: Enrico, di rag. Roberto Mayer - Massimo, nipote di Domenico Gattulli - Fabrizio, nipote di Rosa Tosini - Filippo, di Angelo Traverso



Da sinistra: Giulio, nipote di Federico Raviola - Orietta, di Federico Giordano - Anna Maria, di Sabino Scotto - Concettina, di Francesco Lo Presti



Da sinistra: Tea, nipote di Alessandro Pellizza - Marcellina, di Alfredo Ragnani - Mario, nipote di Mario Marcarelli - Riccardo, di Anteo Dodi



Il sig. Oreste Crecca, dipendente del Cantiere di Sestri, e la sua gentile signora Lina Vana hanno festeggiato recentemente le nozze d'argento. Agli ancor giovani coniugi, che hanno una figlia sposata da appena due mesi, giungono le nostre più vive felicitazioni e i migliori voti augurali.

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. In relazione a quanto accennato nel n. 15 del 15 settembre. La informiamo che il Servizio Pagamenti della Direzione Generale Pensioni di Guerra ha spedito in data 30-9-1958 il ruolo di iscrizione n. 5769487 (Pos. Pag. n. 8114377) all'Ufficio Provinciale del Tesoro di Genova con elenco n. 53, per la liquidazione dell'assegno rinnovabile di 8.a ctg. Tab. C con decorrenza dal 1-2-1958 al 31-1-1960. Nel contempo verrà predisposta la data della visita medica di scadenza per un eventuale rinnovo dell'assegno.

DAVIDE MUZIO. In relazione al Suo ricorso La informiamo che sono giunte alla Corte dei Conti le informazioni richieste al Comando Carabinieri di Sampierdarena.

PASQUALE ROZZO. Facciamo seguito a quanto già comunicato per informarla di ulteriori sviluppi della Sua pratica. La procura Generale della Corte dei Conti, in data 5-8-1958, ha fatto richiesta del parere della commissione medico-legale. Quanto prima sarà chiamato a visita medica dalla Commissione sopra accennata.

ANDREA D'OBERTI. Facciamo seguito alle notizie segnalate nel n. 2 del 1.º febbraio per comunicarle che la Procura Generale della Corte dei Conti, esaminando il Suo ricorso, ha fatto richiesta in data 10 gennaio 1958 del parere medico-legale. Quanto prima sarà chiamato a visita medica dalla Commissione Medico Legale.

AMEDEO GIOVANNI TRAVERSO. Ci riferiamo alla nostra pubblicazione apparsa sul n. 3 del 15 febbraio per comunicarle che in data 17 giugno è pervenuto alla Corte dei

Conti il Suo fascicolo amministrativo richiesto alla Direzione Generale Pensioni di Guerra. Seguiamo sempre la pratica ed appena possibile Le comunicheremo altre notizie. La preghiamo di voler telefonare in Redazione (589349).

DINO QUERCI. In riferimento a quanto detto nel n. 8 del 15 maggio scorso, Le comunichiamo ulteriori notizie in merito alla Sua pratica. La Procura Generale della Corte dei Conti in data 8 settembre 1958 ha fatto richiesta del parere medico-legale. Quanto prima sarà chiamato a visita medica dalla Commissione Medico Legale.

GIOVANNI BINETTI. Ci riferiamo alla nostra segnalazione pubblicata nel n. 2 del 1.º febbraio per comunicarle che, in data 18 aprile è pervenuto alla Corte dei Conti il Suo fascicolo amministrativo richiesto alla Direzione Generale Pensioni di Guerra per completare il carteggio relativo al suo ricorso, che è in esame presso la Procura Generale della Corte dei Conti.

AGOSTINO BARISONE. Le comunichiamo che il Suo ricorso presso la Corte dei Conti ha assunto il n. 418309 di posizione. In data 12 dicembre 1957 è stato chiesto il fascicolo amministrativo alla Direzione Generale Pensioni di Guerra per essere esaminato in corso di istruttoria.

RAFFAELE SACERDOTE. In relazione alla nostra segnalazione del 15 maggio 1957. Le comunichiamo che in data 7 luglio 1958 è pervenuto alla Corte dei Conti il parere della commissione medico-legale.

WANDA GATTI ved. GAGLIARDI. Facciamo seguito alla nostra segnalazione apparsa nel n. 2 del 1.º febbraio c. a., per informarla che in data 12 febbraio 1958 è pervenuto alla Corte dei Conti il fascicolo amministrativo relativo alla Sua pratica, già richiesto alla Direzione Generale Pensioni di Guerra per essere allegato al suo ricorso.

"L'ansaldino" risponde

M E M E N T O

Caro Ansaldo,

forse ciò che scrivo non giungerà nuovo, ma poichè non solo io, ma di riflesso tutto il complesso Ansaldo, abbiamo fatto una meschina figura, cercherò di spiegarvi i fatti.

Sabato 27 settembre ho preso parte alla gita a Torino (organizzata da te) e per la verità sono rimasto molto soddisfatto per aver potuto ammirare l'organizzazione, il trattamento riservatoci e lo spirito di cameratismo. Appena giunti a Torino e alla « Fiat », insieme ai dirigenti che ci hanno ricevuti abbiamo trovato anche tre o quattro anziani della « Fiat » che cercavano di individuare i loro colleghi anziani dell'Ansaldo. Essi erano certi che anche noi avessimo un distintivo simile a loro; sono stato io a presentarmi ed a presentar loro i miei colleghi di una certa anzianità. Alla loro incredulità ho esibito la mia tessera di anziano dell'Ansaldo e ho detto loro, con grande rincrescimento e malcelato senso di inferiorità, che a noi anziani l'Ansaldo non ha mai dato alcunchè. Mai come in quel momento mi sono sentito tanto piccolo e demoralizzato ripensando ai miei trenta anni trascorsi nella nostra Azienda e ai quarantadue che vanta un mio collega.

Inoltre i miei colleghi della « Fiat » mi hanno parlato del trattamento loro riservato dalla Società e mi hanno ancora consegnato un opuscolo in cui è spiegato dettagliatamente il trattamento usato nei loro confronti: questo per dirti solo il principio.

Dopo il venticinquesimo anno di servizio, infatti, essi ricevono oltre le retribuzioni in denaro, un distintivo in oro e smalto con incastrata una stellina (brillante) che aumenta di una unità ogni quinquennio, fino a raggiungere i quaranta anni di anzianità. Allora ricevono un altro distintivo, diverso dal precedente ma sempre con stelline.

Questo è solo una parte, poichè non voglio parlare dei premi in denaro che essi ricevono, del trattamento usato ai pensionati ecc. il tutto « come a noi dell'Ansaldo ».

E' stato ben triste per noi, credimi, il dover vedere quei vecchi operai mostrarci con orgoglio e con riconoscenza il

loro stabilimento. E ne avevano ben donde. Forse non mi si crederà, ma ne ho provato una fitta al cuore, io che sono sempre ed ovunque stato orgoglioso di essere un ansaldino.

Altra domanda. E' vero che al Cantiere di Sestri a coloro che hanno raggiunto i 25 anni di anzianità è stata donata una medaglia d'oro? Non voglio credere che la Direzione Generale abbia figli e figliastri.

AMBROGIO REMO (FON)

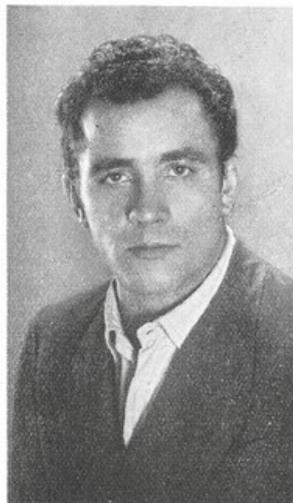
L'Ansaldo ha sempre cercato, nel limite delle sue possibilità, di onorare i suoi dipendenti che l'hanno servito a lungo. Infatti — fino al 1948 — l'Ansaldo ha corrisposto agli operai ed agli impiegati, al raggiungimento dei 25 e dei 35 anni di anzianità, un premio pari rispettivamente ad una e a due mensilità di stipendio o di salario, rilasciando loro anche un diploma di fedeltà.

Con l'entrata in vigore del nuovo contratto collettivo di lavoro (stipulato a Roma nel 1948), che prevede all'art. 21 (parte operai) la corrispondenza di un premio di anzianità

al decimo ed al ventesimo anno di servizio, i lavoratori hanno avuto facoltà di optare per il trattamento contrattuale, o mantenere il vecchio trattamento. I lavoratori hanno optato per l'applicazione del citato art. 21 del contratto.

La medaglia che viene consegnata agli anziani del Cantiere di Sestri si richiama ad una iniziativa degli stessi lavoratori di quello stabilimento a favore dei colleghi anziani che raggiungono i ventinove e i trentacinque anni di anzianità; non è quindi il caso di parlare di trattamento da figli e figliastri da parte della Direzione.

Molto si vorrebbe fare per i vecchi lavoratori in riconoscimento della loro dedizione all'Ansaldo, ma le condizioni attuali non consentono di fare di più. Ci auguriamo, e ciò non è impossibile, che in avvenire si possano onorare più degnamente coloro che hanno speso la loro vita al servizio della nostra azienda.



Hario RIFALDI

l'accensione. Purtroppo il soccorso immediato portato dai compagni di lavoro risultava vano, in quanto la giovane vita del Rifaldi, operaio fra i più seri e volenterosi, era stata crudelmente spezzata all'istante. La moglie e una figlioletta sono rimaste nel più disperato dolore, i compagni di lavoro lo ricordano col più commosso rimpianto.

Antonio GAGGERO

di 53 anni, dipendente del Cantiere di Sestri, deceduto il 19-9-1958. Era stato assunto nel 1948. Lascia la moglie e due figlie.

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



di 33 anni, dipendente dello stabilimento Fonderia, assunto nel 1954. E' deceduto il 14 ottobre scorso in seguito all'esplosione di un forno a gas, di cui stava procedendo al-

L'ansaldino

QUINDICINALE
DEI DIPENDENTI
DELL' ANSALDO

EDITO DALL'ANSALDO S.p.A.

Responsabile: Lorenzo Reborà

Redazione: Via Fieschi, 10-11
Genova

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

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



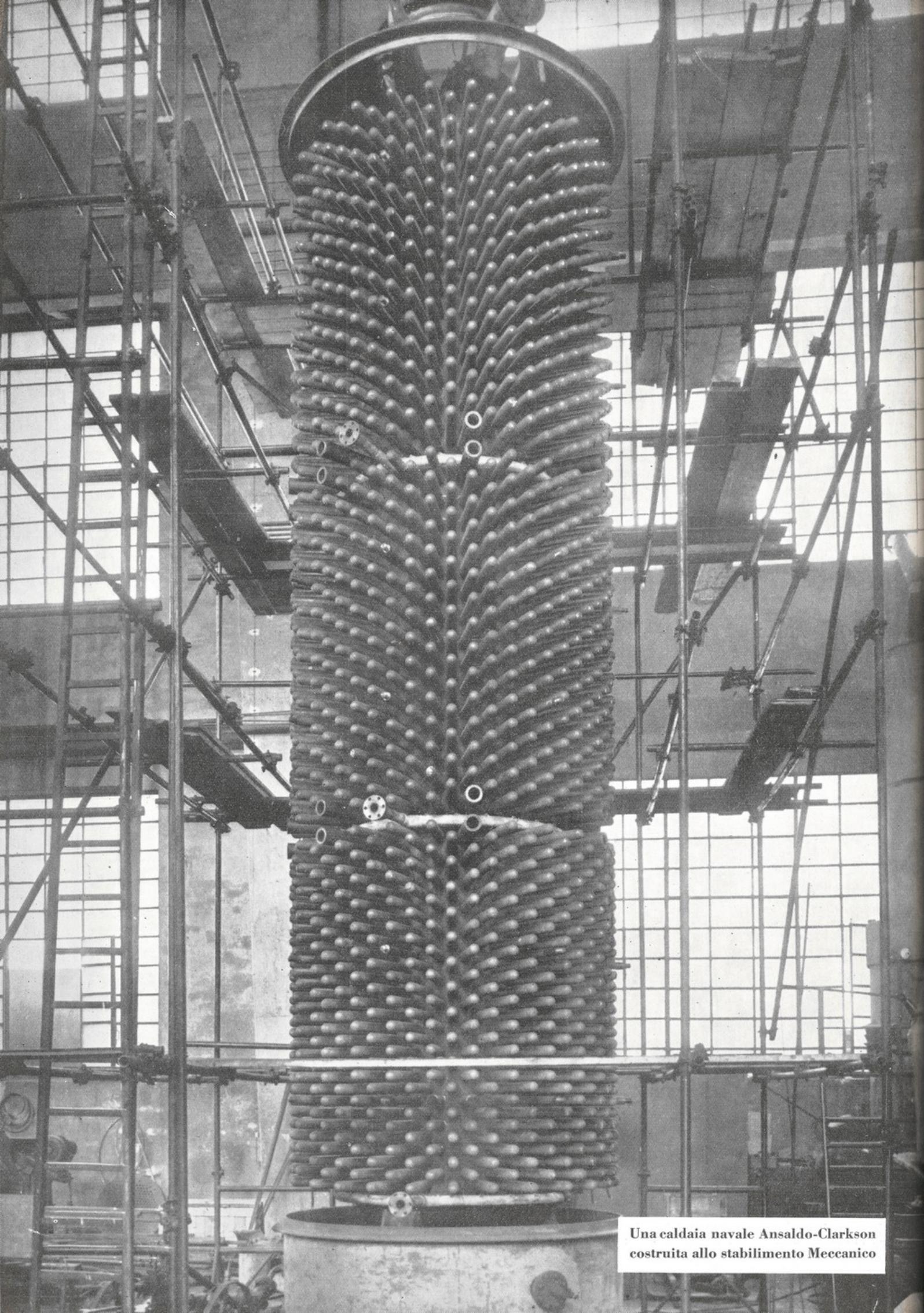
Rossana Rossanigo, la graziosa "Miss Fossette" di "Lascia o raddoppia?" esamina compiaciuta la modernissima **lucidatrice aspirante** per pavimenti costruita dalla **"SOCIETÀ ELETTRODOMESTICI SAN GIORGIO"**

I NOSTRI CONCORSI

Un fucile automatico "Breda" fra i premi in palio



Questa scena di caccia si presta a diverse interpretazioni. Per partecipare al concorso gli ansaldini dovranno trovare una battuta umoristica che ne illustri il soggetto e comunicarla per iscritto entro il 25 novembre. Fra tutti i partecipanti saranno sorteggiati i seguenti premi: un fucile automatico da caccia « Breda », un tennuolo ricamato con due federe, un tovagliolo per sei persone, tre copie del libro « Magia ligure », prodotti « Perugina ». Le migliori battute saranno pubblicate e fra i loro autori sarà sorteggiato un servizio di piatti per sei



Una caldaia navale Ansaldo-Clarkson
costruita allo stabilimento Meccanico