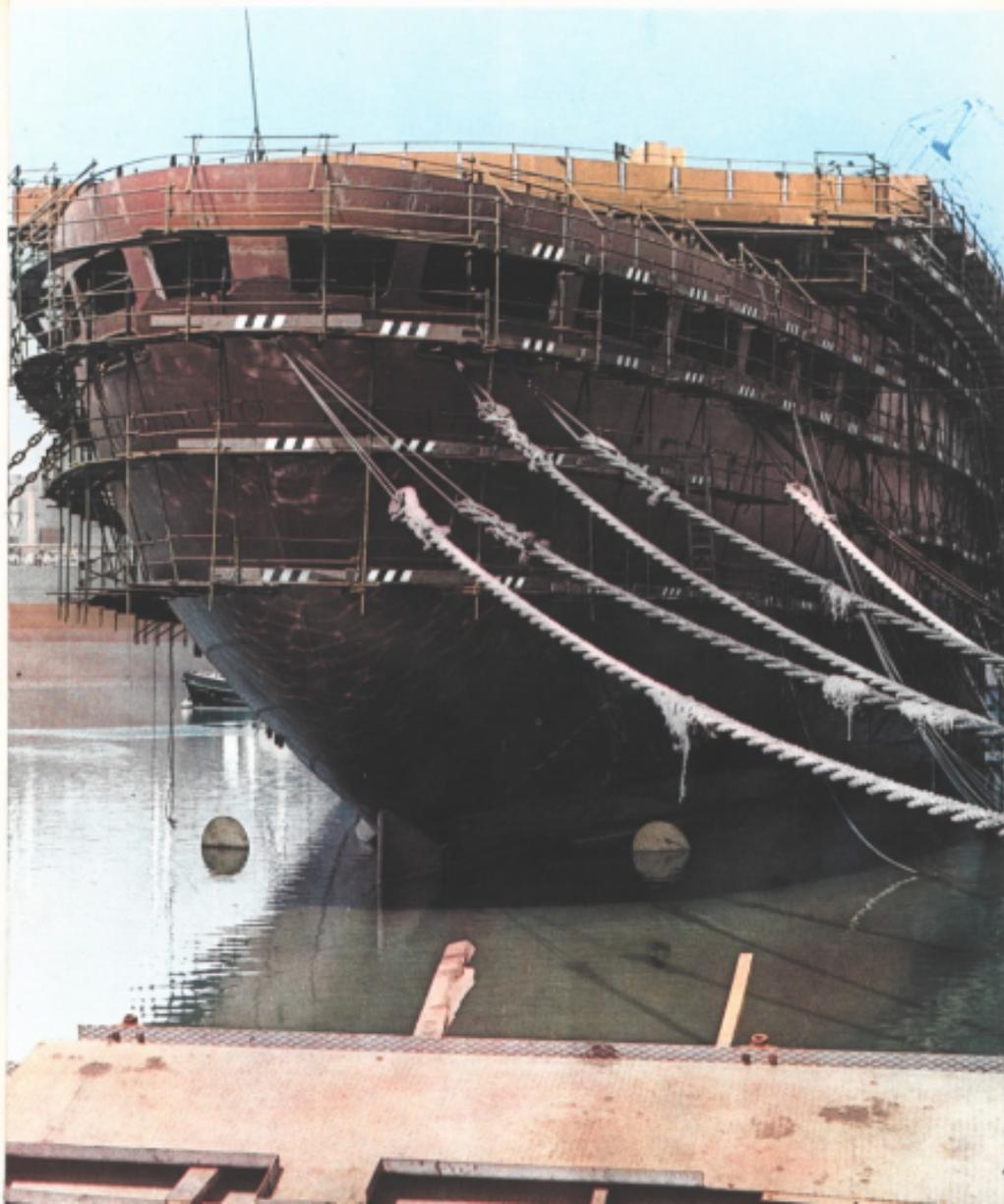


l'ansaldino

no. VI - n. 23 - 25 dicembre 1977
Distribuito gratuitamente ai dipendenti

QUINDICINALE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO

1980/1981 in abbonamento
estrate - gruppo secondo





In alto a sinistra: un saldatore elettrico al lavoro. Sopra: modello di cassa d'acqua per refrigeranti destinati ai servizi della centrale termoelettrica di Napoli della «S.M.E.». In basso a sinistra: elica a tre pale, del peso di 15 tonnellate, costruita alla Fondaria. Sotto: lavorazione di una pala d'elica.





ULTERIORI INNOVAZIONI NEGLI IMPIANTI DEL CANTIERE DI SESTRI

Gli scali saranno a bacino

F in dal luglio scorso, cioè da quando furono iniziati dell'annodamento del sistema cantiere sepre e quindi notizia dell'arrivo ufficiale, avvevato, come si ricorderà, alla

presenza dell'on. Fascetti mercoledì 2 agosto 1959) abbiamo investimento - fatto il punto - sul procedere dei lavori, che proseguono a ritmo assai sostenuto, appaie in una macchia

ca ancora poco appariscente. Oggi possiamo dire che la strada sopracitata è a buon'incirca punto: meglio, anzi è praticamente ultimata e di prossimo fascionamento, men-

tra le opere marittime sono state recentemente definite ed appaltate e le relative autorizzazioni hanno esse terminate inziale il primo dicembre scorso.

Per le tette di copertura dei piani di prefabbricazione e per la ricezione delle teleferiche, inoltre, è in corso — fino al massimo la cui avvia- zione — una gara di appalto la cui definizione si ritiene possa avvenire entro gli ultimi giorni di dicembre o, al massimo, entro i primi del prossimo gennaio.

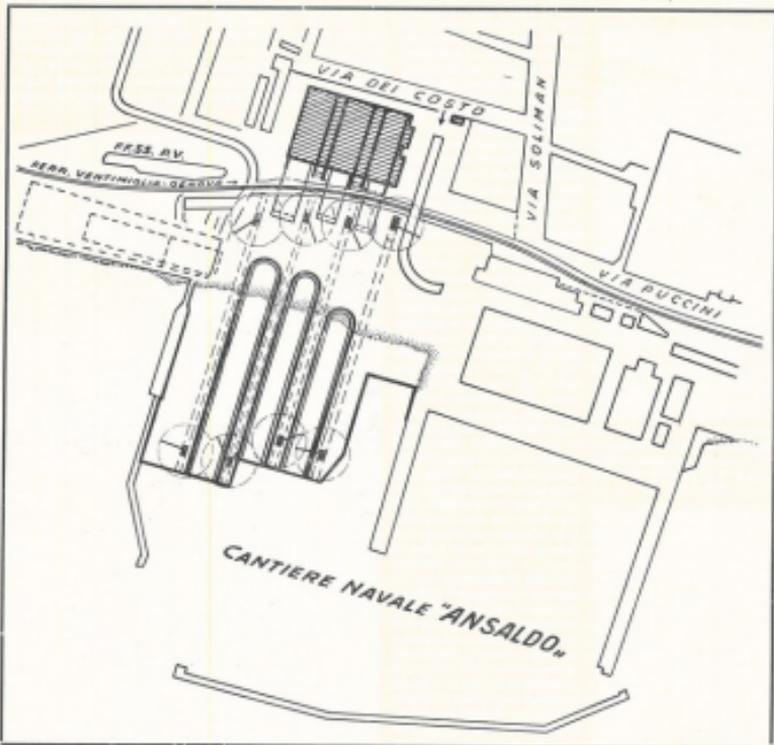
Ma la notizia più interessante ed anche la più fatta è che i tre nuovi scali che verranno costruiti al posto degli attuali ne saranno addirittura a bacino. Nel primitivo piano era prevista l'abitudine degli attuali nel caso e la costruzione, al loro posto, di tre nuovi a semibacino, che presentavano tutti i vantaggi, notevolissimi, da noi già a suo tempo illustrati.

Davanti la fase di definizione e di appalto delle opere marittime, i tecnici hanno voluto accertare che tale parte con una spesa maggiore) tutti i vantaggi ulteriori della nuova sistemazione e data la possibilità di compressione in un modo tempo il maggior costo derivante da queste altre opere. I tre nuovi scali potevano essere costruiti — anziché a semibacino secondo il vecchio progetto — addirittura a bacino, con ulteriori evidenti vantaggi di ordine tecnico ed economico.

Dopo un attento esame, appunto di ordine tecnico ed economico, I.R.I. e la Finmeccanica hanno dato il loro benavere alla realizzazione di questa nuova sistemazione che è stata accolta con unanime consenso. Cioché il cantiere di Sestri vedrà, nel giro di un paio d'anni, realizzarsi quella che — solo fino a ieri — era ritenuto che una bella speranza. Sarà il centro cantiere, disparte così di tre bacini per la costruzione di navi (grosse fino ad 85 mila tonnellate) e sarà il primo in Italia a giovani di simili realizzazioni d'evangelista.

I vantaggi presentati dalla nuova sistemazione sono molteplici e di notevole rilievo. Ci ripresentiamo di termini ancora sull'argomento in modo più ampio e dettagliato, qui si legge di tempo e spazio si esentano solo di accennare ai due principali

In alto, da sinistra: il porto dove sorgeva il primo scalo a levante, recentemente demolito; una veduta della nuova strada sopraelevata che scavalca la sede ferroviaria della Genova-Ventimiglia. Sotto: una pianta del Cantiere di Sestri dopo la sistemazione



A tutti
i lettori

buon Natale
e buon anno

siati: valg a dire anzitutto che il messaggio degli scali avverrà, fra non molto, su di un piano orizzontale, anziché inclinato con forti ripismi di naso d'opera, di fatica, non reagire facilmente di regolazione e usine di pezzi adiacenti, con maggior sicurezza di manovra e rischi correlativamente minori per gli addetti al montaggio.

Inoltre la nuova sistemazione consentirà una considerevole abolizione di tutto quanto è rischio e spesa di varo (acciacchi, piani di scortamento, levaturo, lubrificanti, ecc.).

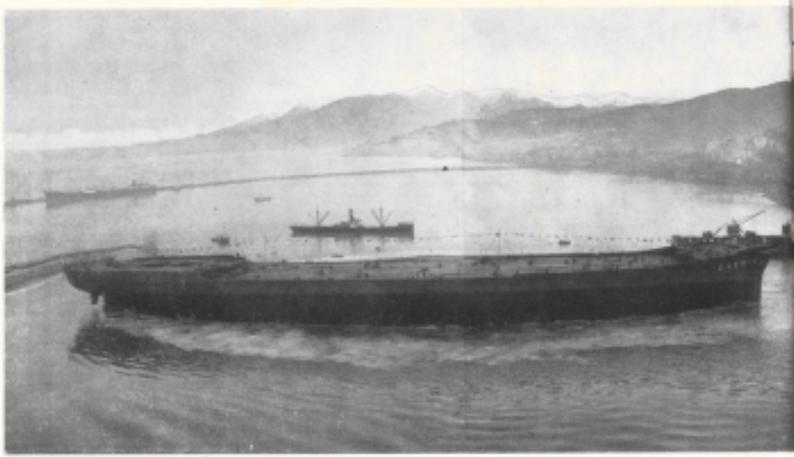
Le notizie sono note scarse, e possono quindi dare solo qualche elemento tecnico: i tre nuovi bacini misureranno 215 x 36 metri (quello a levante), 255 x 36 metri (quello centrale) e 305 x 42 il terzo. La linea platea orizzontale sarà posta a 4,30 metri sotto il livello medio del mare e gli stessi saranno spaziali — sulla porta — di circa 100 metri a metro rispetto alla attuale battaglia (cioè rispetto all'attuale livello del terraso che, come noto, conflagrò i basamenti dei quattro piloni a mare).

In fine, delle due dighe aggiuntive, scampurati la più irrobusta e i suoi blocchi in mare verranno utilizzati per le restane dei nuovi bacini), mentre di quella estrema verrà approntato un tratto a levante, per consentire una più agevole manovra delle nuove usità.

Dunque a Sestri perdono completamente il fascino della «svoltata», a mare, la manopola del varo, il rasero giallo italiano e sistema delle stralciati calene, le tavole rosse di terra, l'appoggio frenato della balla che ha seguito col fatto tutto la corsa a mare dell'astri mara. Pudevano, dunque, tutte queste ci spiano, ostentamento. Ci spiano soprattutto che il dissenso progressivo della tecnica e delle forme leggi eccessive rispetto i sentimenti degli uomini, il fascino offerto dallo spettacolo, dalle tradizioni. Ma forse la notte riflessiva sono, a dir poco, esagerate.

E. L.

In copertina: una inquadratura della turbonave « Leonardo da Vinci » in allineamento al Cantiere di Sestri; la controcopertina: particolare delle puppe della f.c. « Adriana Fasolo » prima del varo a Livorno.



VARATA LA SUPERCISTER

Difficilmente ci era capitato di ascoltare, si pur tanti vari cui abbiamo assistito, tante parole di elogio e di ammirazione per una unità appena scesa in mare. Domenica 13 dicembre, con quattro minuti di anticipo sull'ora ufficiale, vale a dire alle 19,37, frangeva al centro della darsena del cantiere sestrese una delle più grosse unità che siano mai scese in mare da uno scalo italiano, ammiraglia della flotta petrolifera nazionale.

Commissa all'Ansaldo dall'omonima società di navigazione palermitana, l'« Egeria » è restata sullo scalo esattamente un anno e un giorno: ed al suo battesimo (gentile madrina la consorte dell'armatore, signora Angelina Lauro, che ha vibrato il colpo di scure dopo la benedizione impartita dall'Arcivescovo di Genova cardinale Giuseppe Siri) sono intervenuti il Ministro per la Riforma Burocrazia senatore Giorgio Bo, che rappresentava ufficialmente il Governo; il sottosegretario alla Marina Mercantile onorevole Tonaturi; il Prefetto ed il Questore di Genova; l'armatore onorevole Lauro ed il figlio ing. Ercole; i generali Cotti e Ruffini; il Presidente della Finmare ing. Rosini; gli armatori ing. Passio e dr. Cameli; numerosissime autorità e personalità del mondo politico, industriale ed armatoriale.

L'Ansaldo era rappresentata dal presidente avv. De Barbieri, dal direttore generale ing. Lombardi, dai suoi più alti dirigenti. Le operazioni di varo sono state dirette dall'ing. Boero, direttore del cantiere di Sestri.

Subito dopo il varo, è stata impostata, sullo stesso scalo, la costruzione 1371, gemella della « Egeria » appena varata e commessa all'Ansaldo dalla società « Nereide » di Palermo.

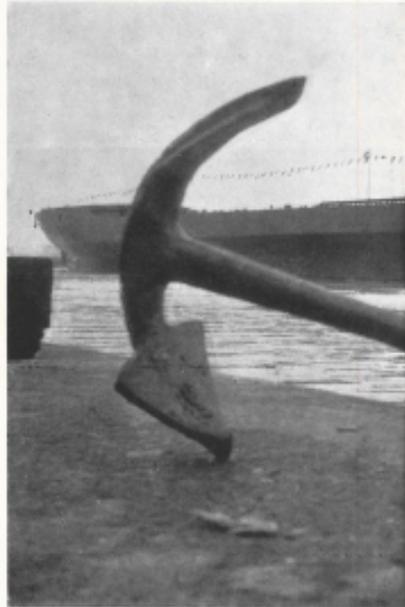
A cerimonia ultimata, ha preso la parola l'avv. De Barbieri, esprimendo la sua gioia per la simbologia della tecnica assidua con l'esperienza, la volontà, la tenacia dell'armatore. Ha preso quindi la parola l'on. Lauro che, dopo aver dato lettura di telegrammi augurali pervenuti dal Capo del Governo e dai ministri Jervolino, Andreotti, Togni, Tacchini e dall'on. Leone, ha espresso la sua commossa gioia per il varo della nuova ciclopica realizzazione, già materialmente che assume la fiamma italiana lineare e contorni precisi. Quindi il senatore ha osservato le enormi difficoltà che si frappongono allo sviluppo della nostra marina mercantile, auspicando un pronto e sicuro intervento dello Stato per la risoluzione degli attuali, urgenti problemi di fondo.

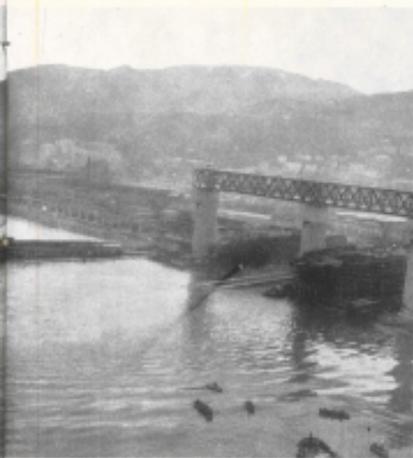
Subito dopo, l'on. Tonaturi ha sottolineato come la « Egeria » rappre-

senti uno sforzo gigantesco di uno dei maggiori gruppi armatoriali del nostro paese ed una nuova conquista dell'armamento libero ed ha assicurato inoltre che per la nostra

marina mercantile sta rischiarendosi l'orizzonte, e tutto lascia ben sperare per un futuro migliore.

Il sen. Giorgio Bo, portando il saluto del Governo, ha espresso il propo-





NA "EGERIA"

sito dell'attuale governo per concrete realizzazioni, l'augurio, la speranza, la ferma convinzione sua in un domani più sicuro, cui si può guardare con tranquilla fiducia.

La nuova e colossale unità è stata costruita sotto la sorveglianza speciale dei principali istituti di classificazione, onde ottenere la più alta classe per nave da adibire al traspor-

to di petrolio grezzo alla rinfusa con punto di infiammabilità al di sotto dei 63° C. L'«Egeria» è inoltre conforme alle prescrizioni per il transito da Suez e Panama, alle leggi ed ai regolamenti attualmente vigenti e comunque applicabili della International Convention for the Safety of Life at Sea, del 1948. Lo scafo è a struttura longitudinale, suddiviso in 24 tanks aventi un volume complessivo di circa 72.000 mc.; ha un solo ponte senza la passerella longitudinale e il cassero di poppa con sovrastrutture e ponte di comando sovrastante a queste, la prora slanciata e poppa tipo incrociatore, timone compensato, fumaio a poppa e stiva per il carico secco a prora sotto castello.

Le 64 persone di equipaggio verranno alloggiate in ampie e confortevoli cabine con temperatura condizionata, ubicate nel cassero e nelle tughe di poppa.

L'apparato motore (di costruzione Ansaldo-Mecanico) è costituito da un gruppo turbodirettore a vapore sviluppante 23.000 cavalli-asse a un'elica, e due caldaie Ansaldo-Forster Wheeler a tubi d'acqua.

L'energia elettrica, a corrente continua, verrà fornita da due gruppi turbodinamo da 450 kW, da un gruppo Diesel dinamo da 150 kW e da un gruppo Diesel dinamo di emergenza da 38 kW. La stazione di pompaggio principale comprende quattro turbo pompe centrifughe da 1200 mc. ora con 90 m. di prevalenza ognuna per il servizio del carico liquido e due pompe duplex verticali da 200 mc. ora con 80 metri di prevalenza per lo stripping.

L'«Egeria» sarà dotata inoltre di: serpentine per il riscaldamento del carico liquido, rilevatori di gas nelle tanks, impianto estinzione incendio e lavaggio a vapore col sistema Butterworth, apparecchi moderni di navigazione, R.T., radar, radiogoniometro, ecometro, giroplota, bussola giroscopica, ecc.

Le sue dimensioni principali: lunghezza fuori tutto, metri 249; lunghezza fra le perpendicolari, metri 239,15; larghezza massima fuori osatura, metri 32,20; altezza in fianco al ponte di coperta, metri 18,20; immersione a pieno carico, m. 11,48; l.a.w., 32.685; velocità a pieno carico, nodi 17.



Sopra: l'impostazione, avvenuta subito dopo il varo della «Egeria», della costruzione gemella 1571, l.c. da 32.085 t.l.w. per la Società «Mercede» di Palermo. Sotto: la madrina della «Egeria» signora Angelina Laura e l'armatore Achille Lauro



Sotto: personalità sulla tribuna d'onore; da sinistra: la signora Angelina Laura, il ministro per la Riforma Burocrazia sen. Giorgio Se, il prefetto di Genova dott. Pianos, il sottosegretario alla Marina Mercantile on. Torvaturo





IL CANTIERE DI LIVORNO

Mi è accaduto sempre in questi ultimi tempi di sentire esprimere sull'attuale condizione del Cantiere di Livorno giudizi fondati su raffronti con quella che era stata la sua situazione e, in particolare, la sua attività.

Tali riflessi e giudizi, anche quando dettati da una bene intesa e appassionata preoccupazione per l'avvenire del Cantiere cittadino e livornese ad affiorare su di esso l'attenzione dell'opinione pubblica e degli esponenti politici toscani, rivelano spesso una scarsa o inesistente conoscenza della sua storia e situazione nel presente, una immagine deformata delle vicende del Cantiere attraverso il tempo e delle sue possibilità attuali.

E' perciò opportuno che io rievochi sommariamente quella storia, dal giorno in cui il Cantiere è passato dalla gestione padronale a quella societaria, perché ciò può valere a dissipare alcuni equivoci.

Il Cantiere di Livorno passò a far parte della Società Odero - Terzi - Orlando nel 1923, quando la gestione Orlando, per finanziare il deficit esistito all'indiana dalla costruzione dello incrociatore « Trento », assalì la necessità di trasferire il Cantiere a un gruppo industriale di nuova costituzione capace di fornirgli la lista necessaria per sopravvivere e riprendere a prosperare.

La sfarzosa vivanda economica dell'impresa non dimi-

nuò però il valore della bella dimostrazione di capacità tecnica fornita dai dirigenti e dalle maestranze del Cantiere, che seppero brillantemente realizzare la prima impostazione navale millare ipotizzata in Italia per la nostra Marina dopo la guerra 1918-19, nave che doveva compendiare tutta la esperienza tratta dai conflitti e adottare tutti i programmi completi della tecnica navale militare nell'allievo decennio.

Il periodo che seguì alla inaugurazione del Cantiere nella Odero-Terzi-Orlando fu abbastanza prospero per esso. I suoi snodi videro sorgere in una sequenza continua qualche innovatore che favorirono risultati brillanti, come di consueto, ma l'attrezzatura e l'or-

ganizzazione del Cantiere rimasero praticamente quelle che erano nel 1923 e dimostravano solo più vetuste e sempre meno adeguate a una condotta corrispondente alle esigenze esterne dell'industria navale. I suoi tecnici e le sue maestranze avevano ogni accorgimento per compensare le deficienze ma i loro sforzi non potevano bastare.

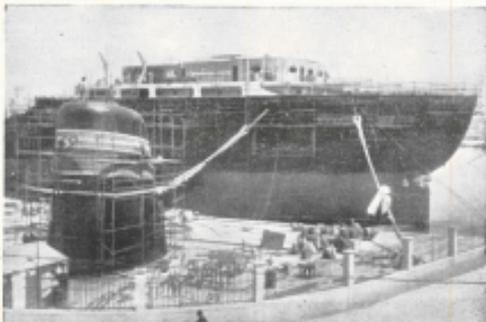
Che cosa faceva allora il Cantiere di Livorno e come era inquadrato la sua produzione nel complesso aziendale al quale apparteneva?

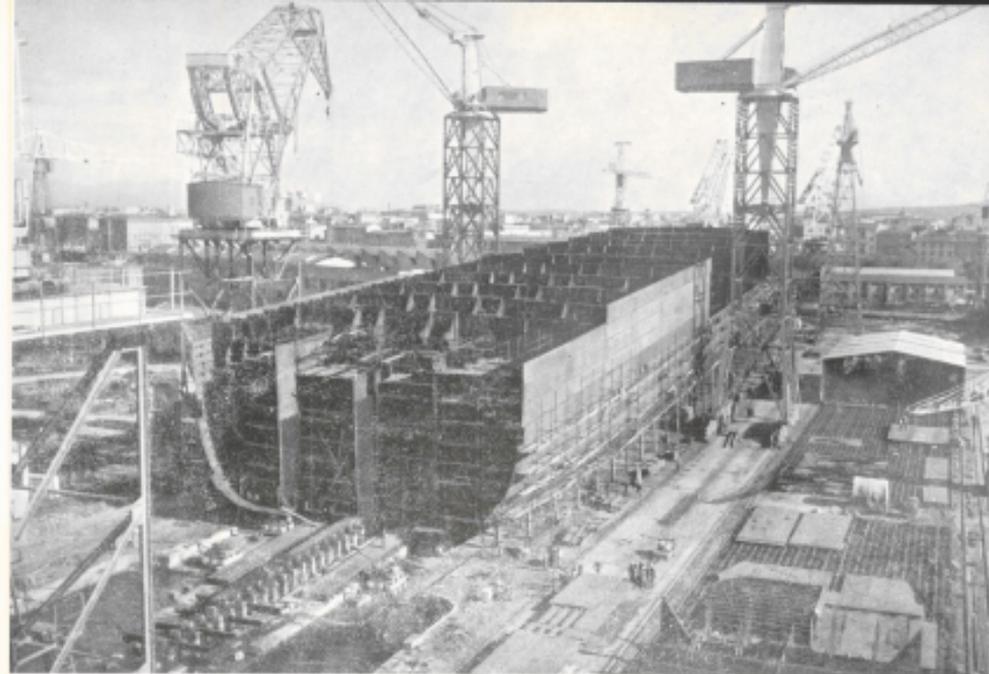
E' auspicato da promettere che esso si era sempre dedicato in prevalenza alle costruzioni militari, cogliendo in quel campo brillanti affermazioni all'interno e all'estero.

Infatti, scorrendo la sua produzione dall'indiana della gestione Orlando fino al 1929 si rileva che di fronte ai 138 navi militari per 345.000 tonnellate, distanzamento aveva costruito soltanto 39 navi mercantili per 78.000 tonnellate di stazza lorda.

Dopo la costituzione della Società Odero-Terzi-Orlando, il Cantiere conservò la sua caratteristica di stabilimento navale-militare, ma restò solo parzialmente attrezzato per la costruzione di apparati mobili per una parte dei compiti relativi a tale produzione, in quanto la costruzione delle turbine degli impianti e dei macchinari ausiliari relativi restò affidata al costruttore Stabilimento di Sesto Penone.

In alto: una veduta del cantiere alla fine della guerra. Sotto, da sinistra: pezzi di sollevamento allo scalo Marescini; lato sud del nuovo molo di attrattimento





ORNO IERI E OGGI

Quando successivamente si profilò la necessità della chiusura di quello Stabilimento per far luogo al costruzione Aeroporto di Genova, la Odo-so-Torco-Odo-lassa intraprese il rimodernamento del Cantiere di Livorno e il potenziamento del suo reparto meccanico per poter trasferire a Livorno l'attività dello Stabilimento di Sestri.

La guerra del 1940 impedì che il programma, già in sviluppo, arrivasse a compimento e perciò furono distrutti che interesse al Cantiere forte tali da rendere il Cantiere Navale italiano più risultato per effetto degli eventi bellici.

Alla conclusione del conflitto il Cantiere venne a trovarsi scevrolto e quasi privo di

lotta, anche perché l'opera distruttiva era stata integrata da assidue e metodiche importazioni dei suoi macchinari e delle sue giacenze di magazzino da parte del tedesco occupante.

E' noto come negli anni immediatamente successivi al conflitto la ripresa dell'industria navale abbia segnato il passo per vari motivi. Occorsero alcuni anni perché i Cantieri ritornassero passabilmente in fertilità e si ricostrissero, perché le macchine si ricominciarono a un'ordinata attività, perché l'organizzazione e i mezzi dei Cantieri si adeguassero in qualche modo alle esigenze della tecnica costruttiva frattanto decisamente evoluta e differenziata da

quella bellica, e perché infine l'industria siderurgica, fortemente impegnata dalle richieste di un mercato interno privo di qualsiasi materiale ferroso, corrispondeva alle esigenze qualitative e quantitative dei costruttori di navi.

A quei tempi, di per se stessi così difficili, il Cantiere di Livorno arrivò, gravemente necessitante e del tutto sprovvisto e si trovò a completare con gli altri Cantieri navali in condizioni di particolare inferiorità determinata dal non essere Livorno un porto di armamento, dall'essere lontano dai centri strategici dell'Alta Tirrenia e dal non avere una tradizione di particolare rilievo nel campo delle costruzioni navali mar-

Vi ricordate infatti che dal 1903 al 1910 esso aveva costruito soltanto un bacile galleggiate e una miniscola motore marina.

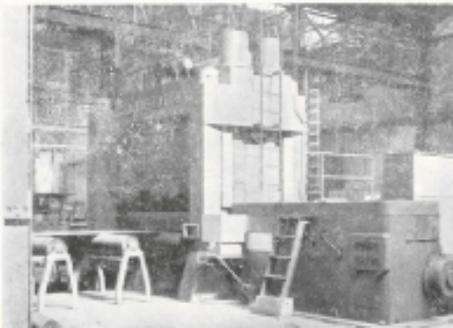
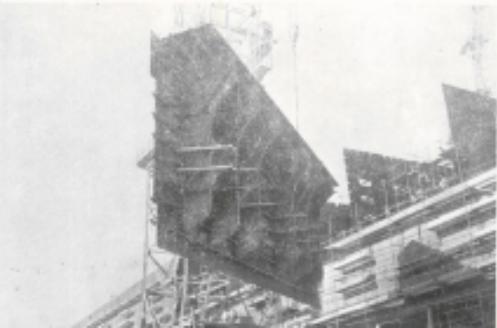
Nella stessa tempo la marina, che nell'ultima fortunosa periodo della guerra aveva abbandonato il Cantiere per non rischiare la vita, urgeva per essere rianimata ed un lavoro che era acquistabile in una misura disprezzabile esige. Necessario le pugna finora ancora relative alle condizioni di vita eccezionali del tempo di guerra, il Giordano creato da una mano d'opera corribente le necessità e non ancora riassorbita a una prestazione metodica e la carenza di attrezzature e impianti rendevano iperbelli i costi

di produzione e impedivano al Cantiere d'assortire nell'arco magro esercizio delle costruzioni navali del tempo.

Di fronte a queste difficoltà il Cantiere di Livorno non si ripresentò nel suo reparto meccanico affidato di mano d'opera inattiva che aveva dovuto rianimare nell'immediata dopoguerra e tentò di acquistare ed eseguire lavori non attinenti alla sua specialità attività di Stabilimento navale-mecanico.

Desiderò però accorparsi presto di enormi guasti su una strada niente affatto proficua e promettente, perché l'acquisizione di macchine a carattere complementare fu modestissima e non migliorò apprezzabilmente la situazione

In alto: la costruzione 1955 sullo scalo Marsilio. Sotto, in sinistra: imbarco di un bacile da 32 tonnellate; splenario - S. Estabrocco - all'officina navale





Costruzione 1563 (motonave da 15.290 t.d.w.): imbarco di un blocco delle sovrastrutture poppiere

generale del Cantiere, che dal 1947 al 1956 poté realizzare soltanto alcune grandi riparazioni e costruire un mezzo scerereccio e due piccole motonavi fluviali.

Dal vecchio, rovinato reparto meccanico erano superstiti soltanto gli tornini; mancavano ad essi i mozzi, andati qua-

si vetri dispersi e sottratti con una pleiade di manchine in gran parte raccordite e scarramente efficienti, e soprattutto mancavano le navi per le quali costruire parti dell'apparato motore come una volta.

Nel 1950 i Cantieri dell'Adlo Tirreno controllati dall'Iri furono concentrati in un'uni-

ca Società, l'Ansaldo, e questa fu d'altro canto allegerita di stabilimenti, la cui attività ora era attinta all'industria navalmeccanica o la era sola in parte.

Il Cantiere di Livorno, in relazione ai suoi precedenti, ebbe prepotentemente risolta la costruzione di navi milita-

ri. Nel vulgare di 7 anni gliel'oce furono assegnate per complessive 17.800 ton. di displacemento.

Quando questa committente dovette essere interrotta per mancanza di armamenti di altre navi della stessa categoria, la Società cui appartiene assegnò al Cantiere una congrua quota delle costruzioni navanti da cui acquistate in modo che potesse continuare a lavorare a pieno ritmo come gli altri due Cantieri co-fremiti.

Tale quota ha finito col comprendere nove unità di cui l'orologio di stanza assomma a 133.900 ton. e cioè a più di una volta e mezzo il tonnellaggio mercantile costruito dal Cantiere nei primi 45 anni del suo esercizio, compresi dal giorno in cui Luigi Orlando lo ebbe la concessione dall'allora Ministro delle Finanze, Quintino Sella.

La costruzione di queste 135 mila tonnellate ha avuto inizio nel 1957 e sarà completata nel 1968, le soli quattro anni, e testimonia del progresso veramente notevole compiuto dalla capacità produttiva del Cantiere in questo dopoguerra.

Questo progresso è stato naturalmente accentuato dal piano di potenziamento del Cantiere, cui l'Ansaldo ha dato corso tre anni or sono, piano che solo ora è giunto a compimento, data la male delle opere in programma e la necessità di compiere senza interruzione sul ritmo della costruzione.

I due scali principali, Morosini e Utrera, sono stati ampliati per renderli ad alla costruzione delle navi assidue. Con la modifica lo Scalo Morosini è diventato lo scalo di costruzione più grande del Tirreno. Tutti e due gli scali sono stati dotati di nuove ponti gru, anche esse fra le più potenti installate nei Cantieri della costa tirrenica.

Per accettare le grandi navi commesse, il Cantiere è stato dotato di una seconda grande base di allestimento, che è stata provveduta di idrici mezzi di sollevamento e di officine di appoggio, di centrali e locali per servizi.

Tutte le officine del Cantiere sono state riordinate, e rino-

novate dove necessario, dotate di nuovi macchinari di sollevamento e di nuove macchine per rendere più efficienti e produttive.

Sono stati infine costruiti 4 Km. di strada, in parte migliorando alcune di quelle esistenti, in parte aprendo di nuovo, per favorire il trasporto e il trasferimento dei mezzi di sollevamento, macchinari, anche così convenientemente potenziati.

E' dunque evidente che il Cantiere di Livorno ha ormai superato il periodo di ristrutturazione e risanamento e che ha subito la trasformazione di cui accennava per progredire nell'ambito del complesso industriale del quale gli eventi lo hanno portato a fare parte.

Il suo avvenire appare per un pezzo legato a quello del massimo complesso cantieristico nazionale e da questa appartenenza esso non può trarre altro che vantaggi e possibilità di sempre migliori affermazioni.

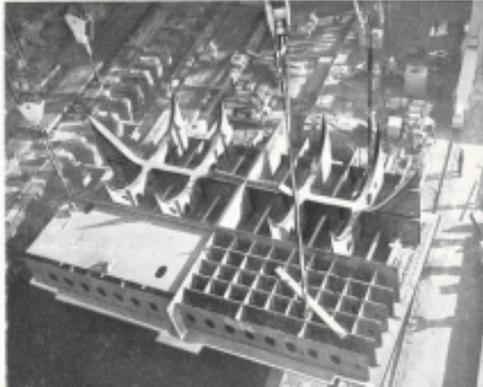
Le considerazioni nostalgiche sull'antica attività meccanica del Cantiere, lavoro modesto, e su quella più importante che in un certo momento della sua vita sembrava dovesse esplicare, non appaiono a noi.

Il Cantiere di Livorno, e con esso la parte della cittadina che da esso trae i servizi di vita, e quella che ne trae non attenzione e dignità le sue fortune, possono guardare all'avvenire con un'ottimo fiducioso, perché il massimo Stabilimento cantieristico ha progredito sotto tutti i riguardi ed è pronto come organizzazione e come mezzi a competere con i Cantieri stranieri, sempre che lo sviluppo dei traffici marittimi glielo consenta.

Questi vanno purtroppo soggetti ad alternative non sempre favorevoli per l'instabilità della costruzione navale, ma attraverso il tempo hanno segnato un progresso lavorativo deciso da non far dubitare che l'attuale crisi sarà superata come quelle che nel corso di questo secolo l'hanno già preceduta.

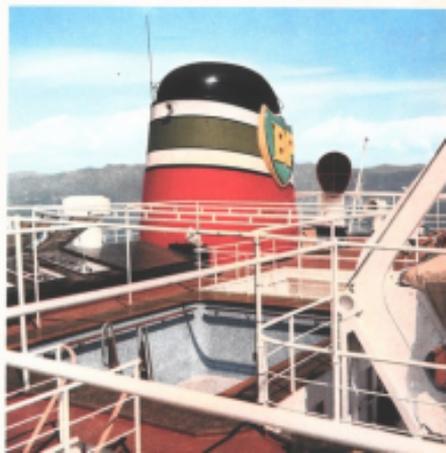
Ascenzo Mucari

Costruzione 1555 (t/c da 32.800 t.d.w.): a sinistra le strutture interne del grande scafo, a destra l'imbarco di un blocco del fondo di poppa, del peso di 191 tonn.





Sopra e a destra: la metacava « Brennero », costruita al Cantiere di Livorno, durante le prove ufficiali; il salotto delle feste della stessa unità. Sotto e in basso a destra: la torricostiera « British Signal » nell'immersione del varo al Cantiere di Sestri; la sovrastruttura poppiera della torricostiera « British Beacon ».





VIAGGIO IMMAGINARIO NEL SISTEMA SOLARE

Le comete

Oltre l'orbita di Plutone, ultimo pianeta conosciuto del sistema solare, forse qualche altro pianeta del nostro sistema orbita di fronte o dietro al più probabile punto, si suppone un numero variabile senza fine, un numero alquanto elevato il sistema solare della stella ad una più vicina, cioè Proxima, nella costellazione del Centauro, questa stella è distante 4,2 anni luce (1 anno luce è l'anno della luce) e distanti 4,2 anni luce corrispondono a quarantatremila miliardi (42.000.000.000.000) di Km. di questo significa che se con velocità di 100.000 Km./sec. arriviamo a Proxima in circa 6 h. (6 miliardi e 720 milioni di secondi della Terra) dovremmo viaggiare alla stessa velocità ancora 4,2 anni per arrivare a Proxima; anche ad esempio, si si lasciasse un messaggio radio ad una ipotetica abitazione di Proxima, egli lo riceverebbe dopo 8,4 anni nel 1955.

Supponiamo ancora ad esempio, che la distanza Terra-Sole, che è circa 150 milioni di Km. sia ridotta ad un metro. Mentre sarebbe ad un metro e mezzo. Giove a sette metri, Saturno a 9 metri e Marte, Urano a 19 metri. Nettuno a 30 metri, Plutone a 50 metri e Proxima ancora a 500.000 metri.

Il primo universo tutto ideale sopra questi ostacoli non si possono esercitare un'impressione allungata, ad una temperatura di 100-200 centigradi (però assoluta), cioè la temperatura più bassa che possa esistere, quella che è stata detta « la morte della materia ».

In questi spazi sono pochi i corpi gli astri che si avvicinano, soltanto meteoriti e comete, le chiodine e le vagabonde, le fuorilegge del cosmo. Infatti, come sappiamo, tutti i pianeti ed i satelliti ruotano ordinatamente attorno al loro Sole seguendo con assoluta attenzione la legge della gravitazione nel

velocità; le comete no, esse hanno la grande abitudine di andare e tornare, si avvicinano al centro del Sole che in alcuni casi sfregano alla sua atmosfera e non vi fanno più ritorno, ed il loro strascico con l'orbita subisce la porta prima o poi al diastro.

In questo articolo preferiremo un po' di queste comete per completare la nostra conoscenza del cielo e dei corpi celesti che in esso si muovono. La parola cometa deriva dal greco *κομήτης* e significa lingua di chioma o grande strascico; ma si addice a questi efferatissimi astri della lontana chioma e della lunga coda, e queste « vagabonde » fedi e « vaganti nell'immensità del cielo » sono detti « comete » perché si suppone il nostro sistema solare degli astri lontanissimi situati stellari. Altrimenti questo corpo giungesse dalla lontana lontananza dello spazio, sono trattati da astronomi come di potere cometa, piccolo meteorite, fuorilegge di meteoriti ed altre imperiose comete raggruppate ad una certa distanza reciproca e tenute assieme da gas solidificati, formate così da un ammasso di alcuni chilometri di diametro alla temperatura di circa -273°. Devono il loro vagabondaggio, ogni anno possono intraprendere un viaggio vicinissimo di un astro, ad esempio del Sole, e se subiscono l'attrazione diventando così satelliti. Questo materiale comico ghiacciato senza tele fine e che non giunge a 100-200 milioni di Km. dal Sole, dopo di che la radiazione caldissima di questo fa liquefare e vaporizzare i gas solidificati compresi nella massa della cometa e quindi, vaporizzandosi avvolgono il nucleo in un involucro di sottile che, avvicinandosi al Sole, si dilata e si muove, comete così tutto l'insieme diventa un globo di dimensioni immense. Questo enorme globo

prevalentemente gassoso, avvicinandosi al Sole, si deforma, si prolunga e da un suo lato fuoriesce una grossa appendice gassosa come un'antenna e che prende gradualmente forma di coda. Tale fenomeno è comune del fatto che il trascinamento gas viene e scoppia dall'atmosfera caldissima del Sole e si lascia dietro di sé una grossa scia. Ma a mano che la cometa si avvicina al Sole, il gas esce dall'antenna e si getta in massa sempre maggiore e perciò la coda cresce notevolmente a guisa di enorme chioma e la coda si allunga e si allarga in modo irregolare, mentre il tutto assume una luminosità ad una splendore abbagliante ed il gas che avvolge il nucleo e quello che ferma la coda diventa tanto rasoio che in un ambiente la nostra atmosfera diventa densa come il più denso olio.

L'onda ed il terzo dietro della cometa al loro apparire sono sempre tutti creati non tanto della cometa, ma per il suono questa della punta del periodo esposto della loro chioma e della loro coda, composti di gas velocissimi per gli spaziali terrestri. Le onde di pochi ore sono tante anni che si trova le diverse atmosfere (come del vento e gli acustici) non si distinguono alcun danno. La coda di una cometa può avere una lunghezza media fra i 10 ed i 100 milioni di Km. ed una lunghezza che varia fra i 5 ed i 10 milioni di Km. avvicinandosi al Sole.

Come ho già accennato, il nucleo delle comete è formato di miscela di frammenti solidi piccoli e piccoli meteoriti (1-2 millimetri) tra i quali più talvolta entrano qualche sostanza del tipo di nuclei K₂ con si deve però credere che sia una cometa si trovano nel campo della nostra Terra quasi



Al periplo l'energia luminosa raschia la coda della cometa

corrente qualche centinaio di milioni di chilometri al secondo, a toccare la Terra potrebbe danneggiare qualche edificio e causare la morte di qualcuno che dipendesse meno di si muove, ma la Terra non se ne accorgerebbe il livello minimo dato.

Secondo la teoria di Wiggles, la cometa sarebbe composta da un agglomerato di particelle di materiali meteorici (materiali ghiacciati) contenenti sodio, ferro, nichel e rame, ricoperto da guscio di ossido di idrogeno, ossigeno, azoto, gas, acido carbonico e cianogeno (gas velenosissimo che produce all'ossigeno di acido prussico) che potrebbe scivolare ed il gas si raffredda formando una globa inaffiorata fino a che la cometa ricada negli spazi interstellari alla temperatura dello zero assoluto.

Quando le comete si avvicinano al Sole, si ammonisce perché il loro comportamento, anche se non compatte e pesanti l'una contro l'altra ma sono separate da vastissimi distanzi e pochi quasi tutti. Il globo, come già detto, formato da gas molto rarefatti. Per dare un'idea dell'oscillazione necessaria di questi gas direi che mentre un metro cubo di aria pesa 1,25 Kg., 1 Km. cubo del gas che forma la coda della cometa pesa 6,5 gr. (la densazione di questi gas, come già detto, si vedeva perché si gas formate dalla liquefazione e l'immensa vaporizzazione del ghiaccio che si trovava tra i materiali permanentemente solidi contenuti nel nucleo si espande in modo maggiore quando la cometa si avvicina al Sole. Penzino, come si è detto, il nucleo delle comete è molto spesso; probabilmente tutte le comete minori non formano neppure 1/10.000 della massa della Terra; comprendono al massimo una cometa si potrebbe ricavare una idea di circa 1000 Kg. di diametro o, equivalentemente, di 100 Km., perciò un ipotetico possibile nucleo di una cometa solida con la Terra spingere la sua della cometa.

Queste dimensioni degli spazi, sono a mano che si avvicinano al Sole, aumentano sempre più la loro velocità e la loro dimensioni quando la cometa di Halley, apparsa nel 1910 e da cui parlai in seguito, la prossima al Sole, acquistò una luminosità abbagliante, una velocità di 5-6 Km./sec. e divenne tanto grande che sul suo lato aveva evidenti tracce pure molti globi terrestri; comete a dirsi però che esse sono e del vari piccoli, piccoli.

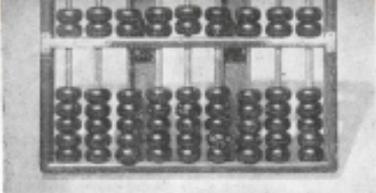
L'immersione e la strada delle comete sono una serie laboriose e richiedono molti anni di lavoro; quando se ne è individuata una non si può più lasciare fare che non se ne conosca con certezza l'orbita, la velocità e gli altri dati che permettono di calcolare il ritorno con certezza. Dal 1950 ad oggi se sono state osservate otto comete.

Tra le comete di cui si conserva oggi il vivo ricordo è la cometa di Halley, la quale ha un ritorno periodico variato tra i 75 ed i 79 anni. Molti ancora si ricordano di questa famigliare cometa che nel 1910 aveva il nocciolo esatto la Terra, nocciolo che potrebbe essere per ragioni mediate, su Le Isole. Gli astronomi per mezzo della stampa si affrettavano a tranquillizzare la popolazione, che invece avrebbe più che essere normale che a quelle comete, ed infatti ora (dico nei paesi in ricordo benissimo tempo questo) possono attraverso la coda della cometa essere appresi associazioni e senza che per diretta causa una associazione si rippani una cometa. Se invece la Terra avesse attraversato la testa della cometa, tutto si sarebbe ridotto con una bella pioggia di meteoriti mentre che potrebbe non avrebbe appreso toccato il suolo perché si sarebbe interrotto e distrutto per accordo con l'atmosfera a più o meno una velocità di Km. di altezza; dunque se in bello spettacolo pirotecnico. La cometa di Halley viene periodicamente in tra le orbite di Nettuno e di Plutone dove il suo periplo, quando non si trova a questa sua stessa distanza ha una velocità di 50 Km./sec., mentre la vicinanza del Sole ha una velocità di 5-6 Km./sec. Da molti anni si crede che essa sia stata osservata nel 240 a. C.; non esistono sue le osservate negli anni 1066, 1531, 1699, 1835, 1910. La sua orbita per ora di Halley è di 112

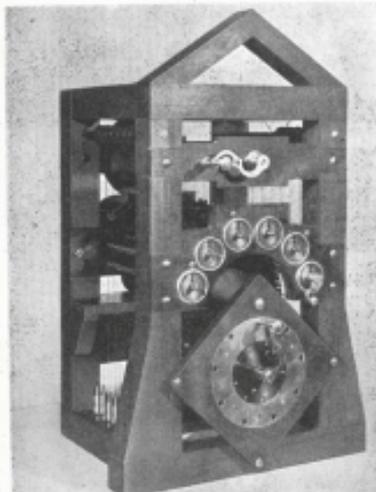
La cometa di Halley come apparve nel maggio 1910



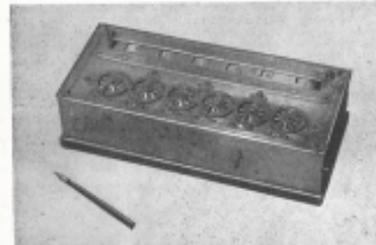
di Sole, aumentano sempre più la



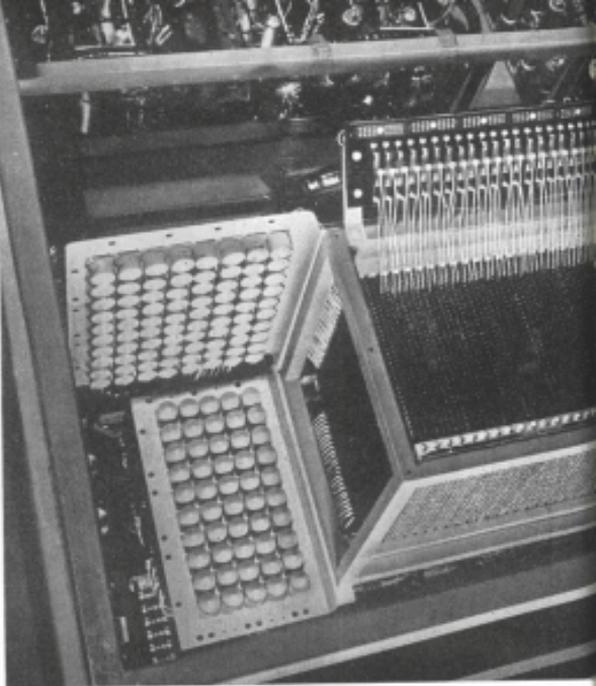
Sopra: abacco cinese del 1208. A destra: memorie a nuclei magnetici di un moderno calcolatore elettronico



Sopra: macchina aritmetica di Giovanni Pascoli (1908). Sotto: originale della macchina aritmetica di Blaise Pascal (1642)



Sotto: uno dei primi ingranaggi a schede perforate



A 250 ANNI DALLA "MACCHINA A Il calcolo automatico

Si nel passato introdurre il della «Macchina del calcolo automatico della storia», aperte a Milano dal 29 ottobre al 26 novembre, era riportata una frase del grande filosofo e matematico tedesco G. W. Leibniz (1646-1716): «Lo scienziato non deve perdere il suo tempo ad eseguire calcoli, ma deve dedicarlo alle attività creative degne della sua intelligenza». A dire il vero l'uomo aveva ragionato per millenni il sogno di affidare ad una macchina il compito faticoso e monotono dell'associazione dei calcoli, ma Leibniz aveva capito che la realizzazione di questo sogno era, più che utile, indispensabile per il progresso della scienza: la macchina automatica di Pascal prima, e la sua dupla, gli diedero la certezza che la scelta era ormai innanzi.

La «Macchina del calcolo automatico nella storia», prima manifestazione del genere che abbia avuto luogo nel nostro Paese, è stata organizzata dalla Società «IBM - Italia» all'inaugurazione di questo postulado, per celebrare il 250° anniversario della macchina calcolatrice ideata dallo scienziato veneziano Giovanni Poleni.

Il materiale raccolto, di estremo interesse, è stato ospitato in una sala del Museo Nazionale della Scienza e della

Tecnica «Leonardo da Vinci». Evidentemente, gli organizzatori hanno inteso non tanto di tracciare un panorama storico completo delle macchine da calcolo, quanto di illustrare le tappe fondamentali della loro evoluzione. Sotto questo profilo la mostra è stata suddivisa in due sezioni: nella prima i più antichi strumenti di calcolo meccanici e le macchine aritmetiche, che sono all'origine delle moderne calcolatrici elettroniche; nella seconda i dispositivi fondamentali delle calcolatrici elettroniche e dei più recenti sistemi elettronici per l'elaborazione dei dati, capaci di eseguire milioni di operazioni a velocità prodigiosa.

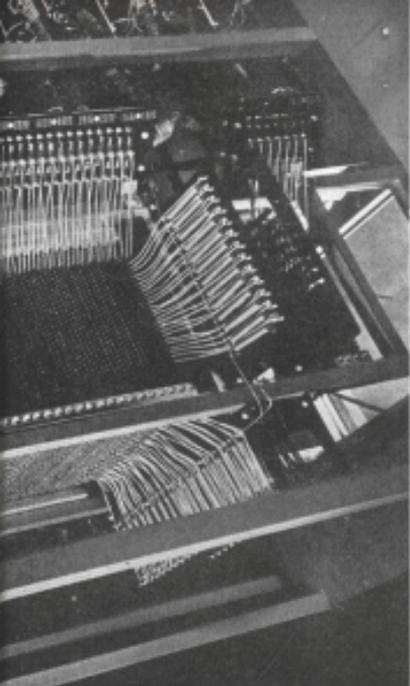
Crediamo non sia il caso, anche perché ciò richiederebbe molto spazio, desumere nei particolari le macchine esposte alla mostra. Ciò che conta di più è invece sottolineare, sia pur brevemente, nei principi delle quali sono basate e illustrare le tappe principali della storia che esse hanno tracciato, una della storia più interessante del lungo e fiducioso cammino del progresso.

Le difficoltà del calcolo necessitano a farsi servizio per l'uomo, agli albori della civiltà, quando egli sentì il bisogno di organizzare la sua esistenza. Dappertutto forse dove

va coltivare solo i suoi capi di bestiame e gli bastava poter incidere dei segni sulle pareti della sua caverna. Ma quando la sua vita divenne più complessa i segni e le dita per far di conta non gli bastarono più e allora ricorse a corde annodate, in cui ciascuna nodo aveva un valore numerico preciso. Poi, forse migliaia di anni fa, costruì il suo primo abacco. Nella sua struttura essenziale l'abacco fu noto a tutti i popoli civili e fino a 200 anni fa fu l'unico strumento per eseguire operazioni aritmetiche: oggi la sua forma e i suoi principi ritrovano nel pallottoliera.

Nella prima storia della matematica si sono dunque gli abacchi ed altri strumenti elementari, come il «bastoni» di Nepero (1517), dispositivi per risolvere i problemi della tavola pitagorica, e quindi calcolatori basati sulla combinazione dei principi dell'addizione con quelli del «bastoni» di Nepero.

La seconda tappa riguardò i dispositivi basati sulle «cassette cifrate». Il prototipo di questi strumenti, il primo vero calcolatore meccanico della storia, è la macchina aritmetica ideata dal genio di Blaise Pascal nel 1642, quando il celebre matematico francese aveva solo diciannove anni. L'inven-



ARITMETICA" DI POLENI o nella storia

sione spalancò le porte di un mondo sconosciuto, perché il principio conteneva in embrione la tecnica moderna della automazione.

Il dispositivo di Pascal consisteva in una serie di ruote, ciascuna delle quali è divisa in dieci settori numerati da 0 a 9 e collegata fra loro in modo che la rotazione completa di una di esse fa avanzare di una unità la ruota successiva. Così, per la prima volta, una macchina eseguiva automaticamente la funzione del ripetto, che fino ad allora era osteggiata a mente. La sottrazione si eseguiva col metodo dei complementi e la moltiplicazione e le divisioni mediante addizioni e sottrazioni ripetute.

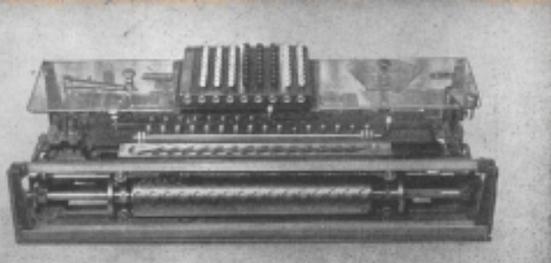
Un ingegnere olandese può averci nella storia delle macchine aritmetiche fu compresa nel 1673 da G. W. Leibniz, il quale sfruttò per la prima volta il principio del tamburo a denti differenziali. La macchina di Leibniz, derivata da quella di Pascal, era modificata e migliorata, permissiva di eseguire moltiplicazioni e divisioni sempre mediante addizioni e sottrazioni ripetute, ma non automaticamente.

Nel 1769 si ha la macchina di Giovanni Poleni (1765-1761), inventore ed ingegnere veneziano. Essa è una soluzione

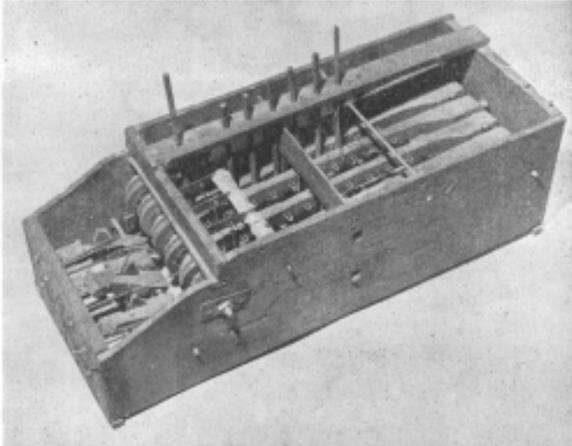
interessante, se non del tutto originale, del problema della meccanizzazione dei calcoli aritmetici. Il suo funzionamento è derivato dall'azione di un peso che, innescato una funicella avvolgibile da un tamburo, provoca l'escissione meccanica dei calcoli predisposti sulla macchina, sbalzato muovibile da girare e rete da far scorrere. Pur essendo poco pratica ed ingombrante, essa rappresenta un'idea valida per cui il Poleni va giustamente considerato fra i precursori in questo campo.

Seguono l'entusiasmo di C. X. Tascara de Colmer (1830), adattamento veramente pratico e conservabile del principio di Leibniz, e la macchina di W. T. Odhner (1870) basata sul principio della ruota che porta lo stesso nome, specie di rubinetto a numero variabile di denti. Un'altra macchina di Odhner, basata sullo stesso principio, la «Brunsviga», è prodotta nel 1882 in Germania, mentre gli Stati Uniti, per primo, avevano cominciato a produrre industrialmente macchine calcolatrici (1872-75) basate sul principio della ruota a numero variabile di denti.

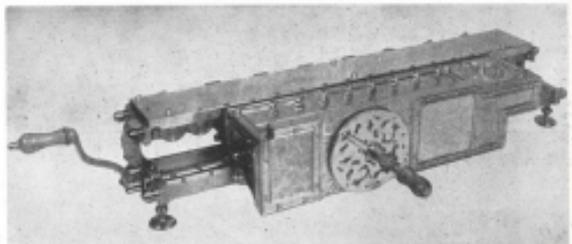
Da questa momento la costruzione delle macchine cal-



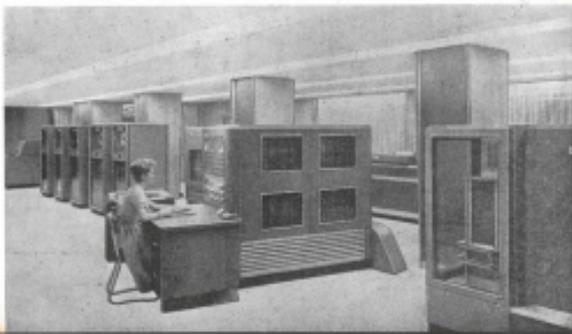
Sopra: la «Millionaire» di Otto Steiger (1882), prima macchina a moltiplicazione diretta



Sopra: la «Macaroni box» di D. E. Felt (1885), modello della prima macchina a testiera ad ordine multiplo. Sotto: la macchina aritmetica di G. W. Leibniz (1673)

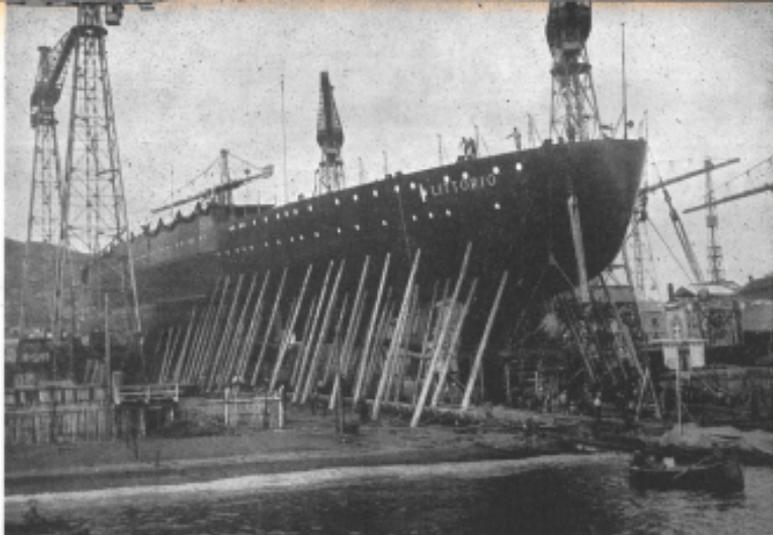


Sotto: sistema elettronico IBM 104 per complessi problemi scientifici



Dante Jancsoe
(continua a pag. 18)

rio"



to che — sono una scipi e finaliti accidentali — data in via che a quindici anni.

La nave, si è detta, aveva tre metri cubi per metri cubi di mille metri, che vanno traluzate in una nuova costruzione che l'Ansaldo aveva appositamente nella zona propizionale la darsena di Altare (vicino Massa Carrara) del Morandi, e nelle gale — in strutture ponti assai prof-

fondi — queste tre parti vennero montate a terra, quindi, lancia- do i lavori dal basso per farli progredire verso l'alto. Il problema più grosso fu quello del sollevamento e del trasporto a bordo per poter situare nella tre strutture in compendio. Si pensò che ogni cosa poteva l'ho sommarla e che — non dispendendo la spesa unitaria di un pontone capace di sollevarlo — dentro l'acqua re-

vere costruita una grossa struttura mobile a tipo di bilanciere per poter sollevare il tutto a mezzo di due pontoni: l'uno — è Giulio Cesare — montato nel porto di Genova (oggi dell'ARMIR) l'altro — grande — montato dall'Ansaldo di La Spezia.

Non appena fu già possibile, la Livorno fu assediata in porto, per far posto ad altre unità del tipo, che furono di variavate in numero (nel caso nostro l'Impero). In porto fu sistemata accanto alle officine dell'ARMIR, proprio per averne sempre il buono numero quattro, nato anch'esso proprio per far fronte alle esigenze di questo tipo di navi, la cui lunghezza (metri 112,4) era superiore di poco a quella della monumentale superpetroliera Agip (108,8). Deriva quelle di Venezia e Taranto tra questo dunque, il terzo grande bacino italiano.

Un ultimo episodio, e chissà come questo sarà dedicato alla nave non ancora pronta ad affrontare i suoi compiti: tra le tante prove che furono effettuate, in quella del 1911 fu accertato dissestare anche le parti superiori. Il mezzo usato consisteva nel saccare, in parti parzialmente periodiche, delle gabbie ancorate dei ponti, il capitan bene, come andavano in corso, se in seguito a tali sforzi, si dimostravano inaccettabili e diverse erano solo spazzate, e tutto bene; si invece decidevano di lasciare dell'altamente il tutto a terra solo, nessun uomo avrebbe potuto — salvo casi di imperdonabile necessità — impedito le operazioni in quella zona durante le lavorazioni e l'effettuazione di essi, a qualunque titolo venissero effettuati. Ove si dimostrò che non solo il riferimento loro del la livorno ma anche le sue macchine costruite furono avvisate bisogno — almeno una volta alla loro estrema — di piccoli e timidi animali.

Ed eccoli ad alcuni paesi svariati della zona di mare da battaglia. Alle 23,15 dell'11 novembre 1924, in seguito ad ordini di movimenti contro le navi si ancorò nella rada di Taranto, la monarca venne colpita da un 16° cannone navale del Mid-

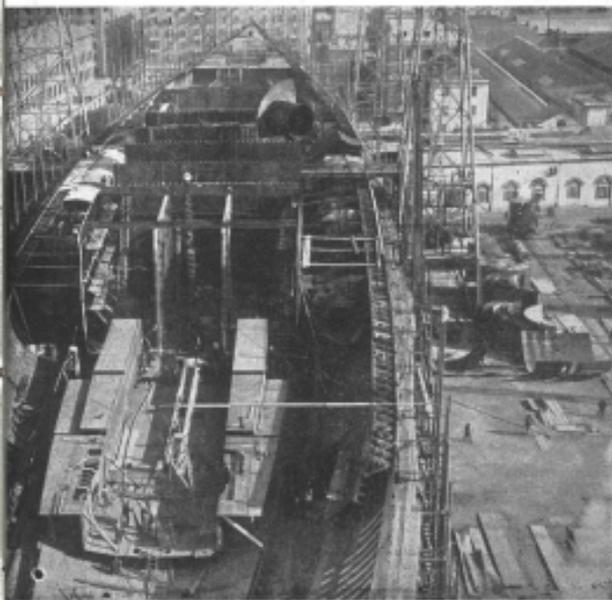
stieri che provocarono alcuni danni, per cui la si dovette portar in bassi fondali e scenda. Ventisei colpi dovettero essere scotti.

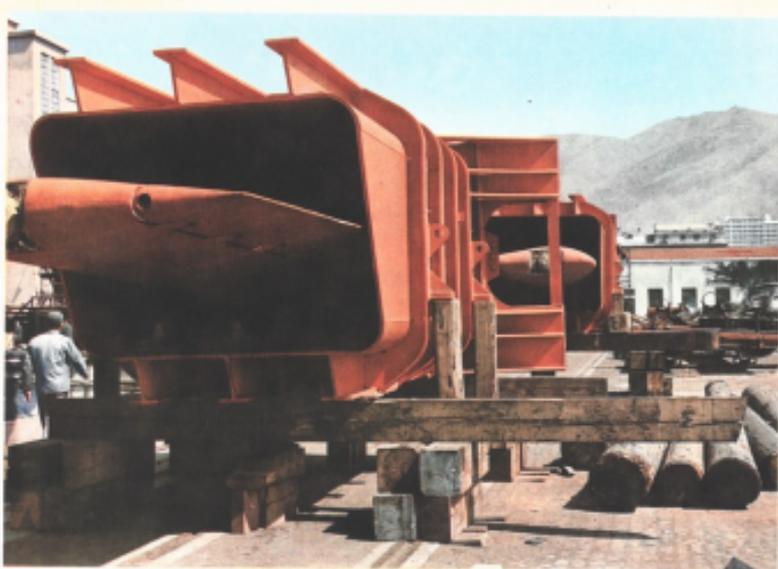
L'Ansaldo provvide ai lavori di riparazione che vennero condotti con estrema solleciti, con una caduca mai più conosciuta a (trasmisero l'ing. Cristofoli). In uno stato in molti non sono spesso da vedere l'opera quanto mai difficile. I lavori erano allora finiti dall'ing. Basso, che aveva come più dattili collaboratori gli ingegneri Biondini e Costantini.

Alla fine del 1924, e per terminare del 16 al 19 dicembre, la Livorno, rimasta in piazza effluente, pose parte all'operazione M22 (di cui è prima uscita navale della Sisa). Dopo dell'operazione era l'approvvigionamento del nostro fucile linea per mezzo di quattro pontoni che, data l'importanza della cosa, furono scattati dalla quasi totalità delle nostre forze navali. La battaglia avvenne nel tardo pomeriggio del 17 dicembre ed il momento decisivo ebbe luogo durante la notte per la superiorità di comando e la decisione inglese di ritirare una nave in ostili condizioni di inferiorità. Comunque la nostra ammiraglia non è sotto il fuoco per nove minuti dalle 23,45 alle 23,55, alla distanza di 32.000 metri.

Qualche mese dopo, il 22 marzo 1925, l'Ansaldo pose parte al cannone della Sisa: si trattava di rinnovare forze navali: dieci di scorta a un convoglio - 710 da Alessandria alla volta di Mito. Il combattimento, cominciò alle 18,40, durò che non dieci ed interrotti. La Livorno sparò 75 colpi da 381 millimetri (102.000 da 152). L'azione ebbe via via cessata per le condizioni non propizionate del mare in per alcuni visibilità, compilate per volta da grandi corse e faticose. Particolarmente un solo colpo di medio calibro entrò in un cannone, provocando danni insignificanti.

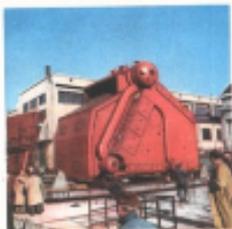
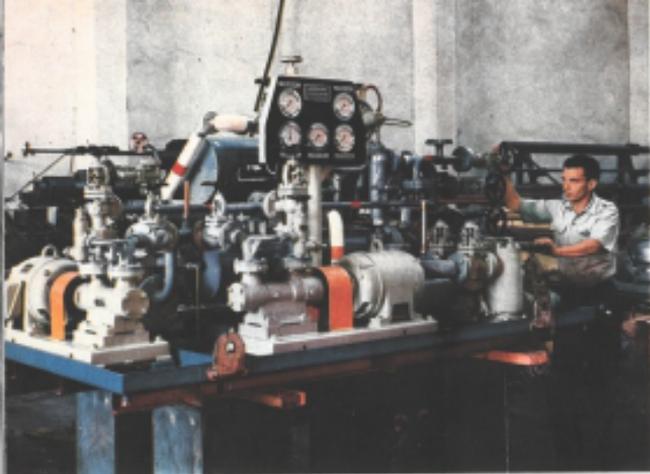
Giugno 1925, giorni 15 e 16, venne controventato. Le scoppe dell'operazione tra quelle di interrotte forze navali inglesi di un 16° cannone navale da Alessandria, con abbattimenti per



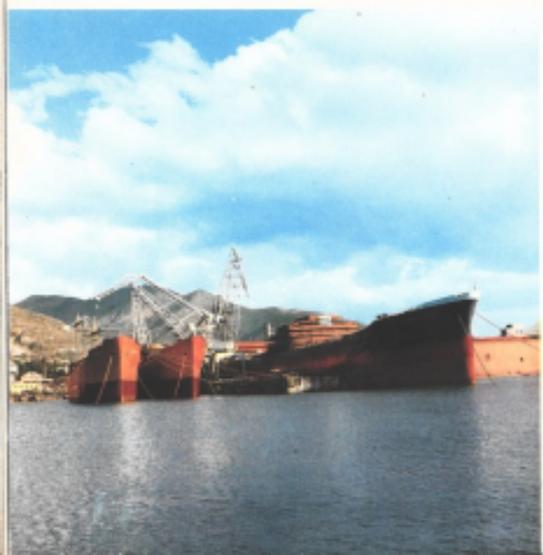


A sinistra: navi sullo scalo al Cantiere di Sestri. Sopra: stabilizzatori tipo « Desno-Brown » per la « Leonardo da Vinci ». In basso a sinistra: un'inquadratura delle scole della motonave « Carlin Fassio », costruita al Cantiere di Magliano. Sotto: gruppo turboalternatore da 148.800 kW della centrale termoelettrica di Chiasso della « Società Idroelettrica Fiorentina », costruita al Meccanico





In alto a sinistra: gruppo spinta nella «Ansaldo» progettato e costruito al Mecanico per la «Leonardo da Vinci». A sinistra: trecci per anneria in costruzione al CMI. Sotto a sinistra: navi in allestimento a Sestri. Nella foto piccola in alto: una caldaia della «Leonardo da Vinci». Nella foto piccola: struttura della raffineria di Agnata costruita al CMI in base a destra: caldaia da 418 tonnellate all'ora della centrale termoelettrica di Civitavecchia della «S.T.T.»



L'impostazione di una motonave da 16000 t. d. w. (costr. 1564)



Una motonave per trasporto di carichi pesanti, da 16.000 tonnellate di portata lorda (costruzione n. 1564) è stata impostata il giorno 19 novembre sullo scalo n. 6 del Cantiere di Muggiano, lo stesso scalo dal quale soltanto quattro giorni prima era scesa in mare la motonave « Gaifa di Pulcinella ». Alla breccia coronata dell'impostazione hanno assistito il vice direttore ing. Grillo con i dirigenti ingg. Marraz e Capella e dott. Mignone. Erano pure presenti per il « Registro Italiano Navale » l'ing. Panzani e per l'« American Bureau » gli ingg. De Simoni e Cappelli. Il capattesa di fabbrica don Aurelio Olivieri ha impartito le benedizioni ai prievi due avvenimenti di stigio del peso complessivo di circa 58 tonnellate.

MUGGIANO

RISULTATI DELLE VOTAZIONI per l'elezione della Commissione Interna del Cantiere di Muggiano

Il 18 e il 17 novembre si sono svolte, presso il Cantiere di Muggiano, le operazioni di voto per l'elezione della Commissione Interna. Nella tabella che segue diamo i risultati della scrutinio, comparati con quelli del 1958.

	IMPIEGATI				OPERAI				ELETTI	
	1958		1959		1958		1959		1958	1959
	n.°	%	n.°	%	n.°	%	n.°	%	1958	1959
Isolati	359	—	358	—	2124	—	2013	—		
Votati	333	90,31	348	97,21	1861	87,22	1804	90,41		
Schede bianche	10	2,98	18	5,03	52	2,65	53	2,81		
Schede nulle	1	0,29	2	0,55	61	3,11	75	3,89		
Voti validi	324	96,23	318	91,38	1848	86,24	1726	93,21		
VOTI DI LISTA										
CGI-IFOM	49	21,28	76	23,90	1393	73,12	1300	74,00	—	6
CGI-IM	158	49,36	136	41,77	373	20,07	346	19,70	2	1
UL-URL	97	29,95	106	33,33	124	6,71	111	6,30	—	—

FONDERIA

Commesse

Ecco le commesse più importanti acquisite nel mese di novembre:

— Getti vari di ghisa per complessive 1.128 tonnellate, per i nostri stabilimenti Meccanico e CMI, per i nostri Cantieri di Sestri, Muggiano e Livorno, per aziende del gruppo I.R.I. e per clienti diversi.

— Kilele e getti di bronzo per complessive 28 tonnellate, per i nostri stabilimenti Meccanico e CMI, per i nostri Cantieri di Sestri, Muggiano e Livorno, per aziende del gruppo I.R.I. e per clienti diversi.

Delle commesse comparsate circa 95.000 ore lavorative.

Consoglie

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

— Ai nostri stabilimenti Meccanico e CMI ed ai nostri Cantieri di Sestri, Muggiano e Livorno: 112 tonnellate di getti vari di ghisa e 28 tonnellate di bronzo e di allumina. — Ai clienti diversi: 285 tonnellate di getti vari di ghisa e 54 tonnellate di bronzo e di allumina.

RISULTATI DELLE VOTAZIONI per l'elezione della Commissione Interna dello Stabilimento Fonderia

Il 18, 17 e il 12 dicembre si sono svolte, presso lo stabilimento FON, le operazioni di voto per l'elezione della Commissione Interna. Nella tabella che segue diamo i risultati della scrutinio, comparati con quelli del 1958.

	IMPIEGATI				OPERAI				ELETTI	
	1958		1959		1958		1959		1958	1959
	n.°	%	n.°	%	n.°	%	n.°	%	1958	1959
Isolati	131	—	142	—	806	—	818	—		
Votati	127	96,94	136	95,00	775	96,15	845	90,28		
Schede bianche	3	2,36	5	3,90	38	5,03	43	5,09		
Schede nulle	—	—	—	—	18	2,32	18	2,12		
Voti validi	124	95,64	131	95,03	718	92,65	794	92,79		
VOTI DI LISTA										
CGI-IFOM	32	25,81	46	36,01	548	76,32	606	77,30	1	5
CGI-IM	49	39,51	42	34,71	109	15,05	124	15,82	1	1
UL-URL	43	34,68	37	27,18	62	8,63	54	6,88	—	—

Costruzione 1556



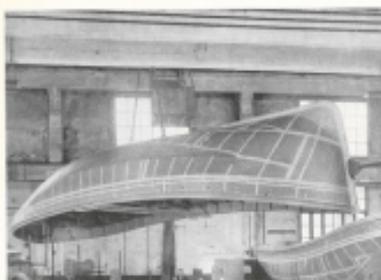
Una veduta, dall'alto, dello scalo della costr. 1556, turbinifero da 21.500 t.d.w. ordinata dall'armatore Ernesto Fasio

RISULTATI DELLE VOTAZIONI per l'elezione della Commissione Interna dello Stabilimento C. M. I.

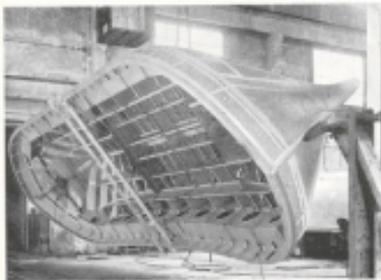
Il 10, l'11 e il 12 dicembre di anno scorso, presso lo stabilimento CMI, le operazioni di voto per l'elezione della Commissione Interna. Nella tabella che segue diamo i risultati dello scrutinio, composti dai quattro del 1958.

	IMPIEGATI				OPERAI				ELETTI	
	1958		1959		1958		1959		Nome	Decor.
	av.	%	av.	%	av.	%	av.	%		
Scatti	389	—	402	—	1267	—	1231	—		
Votati	355	91,26	358	89,00	1127	90,37	1307	86,21		
Scelta bianco	27	7,65	16	4,07	37	3,26	32	2,49		
Scelta nullo	3	0,84	—	—	26	2,31	22	1,69		
Voti validi	325	81,55	342	85,53	1064	94,41	1253	95,37		
VOTI DI LISTA										
CGI - FIOM	67	20,61	83	24,28	725	67,95	734	71,62	1	1
CGI - CIM	345	106,64	159	46,45	236	21,25	214	20,33	1	1
DL - UGLA	113	34,73	100	29,24	135	12,65	85	8,07	1	1

Imbarcazioni di salvataggio per la "Leonardo da Vinci"



La sezione di Vetro dello stabilimento CMI ha costruito dieci imbarcazioni di salvataggio destinate alla torbaniere «Leonardo da Vinci» attualmente in stabilimento, come è noto, al Cantiere di Sestri. Queste imbarcazioni, realizzate in lega leggera, portano 550 persone e sono le più grandi del tipo «Floving» finora realizzate per la marina mercantile.



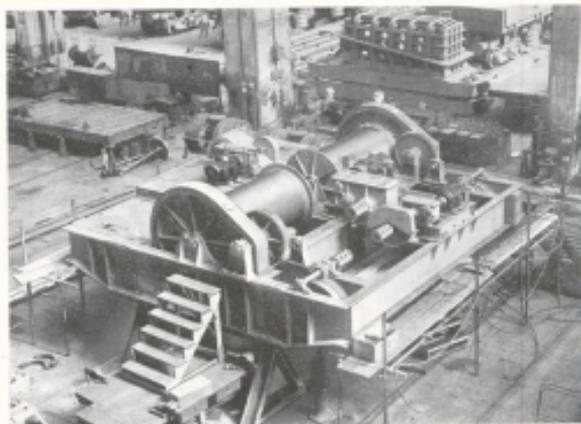
C. M. I.

Turbine per l'«AGIP - Nucleare»



Operazione di tornitura della parte cava di un sembroter, lato ammissioni. Il rotore verrà montato su una delle due turbine da 8.500 kW ordinate all'Ansaldo dalla Società «Agip-Nucleare», e costruite al CMI. La fotografia mostra, al lavoro, il tornitore Sergio Moneghelli.

Impianti per la «S.M.E.» di Napoli



Carrello per gru a ponte da 180 tons, in fase di montaggio presso lo stabilimento di Fegno e destinato alla centrale termoelettrica della «Società Meridionale di Elettività» di Napoli.



La copertina (che nell'originale è a colori) dell'annuncata fascicolo di 72 pagine curato dai «servizi stampa e propaganda» e che verrà distribuito a tutti i soci del Dopolavoro in occasione della festività dell'Epifania.

Notiziario dei Servizi

Cultura

Ha una vacanza ha allungato la iniziativa di un doposcuola, riservato ai figli del dopolavoro (frequenti le ultime classi della scuola elementare e quelle della scuola media inferiore). Le lezioni, integrate da corsi di religione, cultura generale ed educazione stradale, vengono tenute tutti i giorni, dalle 14,30 alle 17, nella sede di via Sirois.

Viaggi e vacanze

Come occasione anche altra, sono manifesti affissi nelle portinerie degli stabilimenti, il servizio è di assistenza su certe mete di pulli sulla mediana «Isobardom» per la «Cometa di capodanno» organizzata dalla «Viatar». Si sono promossi una trentina di soci, che s'imbarcheranno a Genova il 21 dicembre ritornando il 5 gennaio 1968. Faranno scalo a Martiglia e Borellona.

Ricreazione

Ottimo successo anche nella seconda gara alle «vivaldi», scudetti come la precedente al «Circolo sociale». Delle 64 coppie partecipanti, si sono classificati al primo posto Bazzoni - Mastromoni, seguiti da

Dalmieri - Farnetti, Peppo - Muzaff, Ruggieri - Ameri, Pivelli - Cattarino, Lantini - Lovagnolo, Serre - Durante, Baldini - Ruffano.

Una terza gara verrà effettuata il 14 e 15 dicembre.

Stampa e propaganda

Il «Servizio stampa e propaganda» ha emanato un annuncio fascicolo, che verrà distribuito, per la Befana, a tutti i soci del Dopolavoro. Si tratta di una rassegna di tutte le attività del nostro sindacato, che contiene inoltre notizie utili, statistiche e rubrica telefonica, per un totale di 72 pagine. L'annuncio è stato stampato dalla tipografia dei nostri Servizi Ausiliari.

Notiziario delle Sezioni

Musica

La sera di lunedì 7 dicembre ha avuto luogo, nel salone di via Sirois, l'annunciato ed atteso concerto del complesso a chitarra di Genova, alla cui realizzazione hanno preso parte Nino Catalini ed Oscar Grandi (mandolinisti), Giovanni Luzzi e

Auguri

Abbiamo ricevuto in questi giorni, da parte dei soci, alcuni biglietti d'auguri. Ci sono stati, forse anche perché inattesi, estremamente graditi: sono questi gentili, proprio, che risospingono di tante felicitazioni, di benedizioni e non infrequenti amarezze. Ringraziamo perciò di cuore questi soci.

A nostra volta vogliamo anche noi formulare degli auguri a tutti i soci. E' sempre molto difficile, anzi è impossibile, trovare delle parole nuove, capaci di esprimere, senza ombra di retorica, la nostra sincerità, il nostro apprezzamento, il nostro affetto per chi ci accorderà la sua fiducia. E non possiamo esagerare.

Vogliamo solo ripetere un augurio che, per ostentato solito, è il più spontaneo, il più sentito: sia il 1968 un anno che porti ai nostri soci quella che noi ci auguriamo porti a noi stessi.

Giuseppe Del Torre (mandolinista), Paolo Bartolotti (chitarra) ed il chitarrista Carlo Palladino.

Il centenario di un colosso pubblico ha tributato gli applausi più vivi ai maestri Catalini e Palladino. Il programma era già stato reso noto nel precedente numero di questo giornale.

Festiniere

Il «La concorso cinematografico a premio ridotto» è stato rinviato, per ragioni tecniche, al 15 marzo 1968. Posticipo le sezioni potessero essere presentate entro il 2 marzo 1968.

Come noto, il concorso è diviso in due «tratti» (libere e decennarie) e dieci categorie (cinque premi sono la palma tra i partecipanti). Inoltre un premio speciale verrà assegnato a quel lavoro che esalti, meglio di ogni altro, lo spirito dopolavoristico.

Filatelica

Martedì 8 dicembre, alla presenza del presidente e del segretario del Dopolavoro, il viceprezidente Giglio Bado, direttore della sezione, ha svolto l'annunciato colloquio sulle attività realizzate. È annunciato alle iniziative in programma per il 1968.

La Segreteria comunica

E' in corso di stipulazione una convenzione con una Società genovese per l'acquisto di batterie per automobili a prezzo ridotto.

Non appena l'accordo verrà perfezionato, ne verrà data notizia su «L'annunciato» che attraverso appositi manifesti.

La 2ª Mostra fotografica



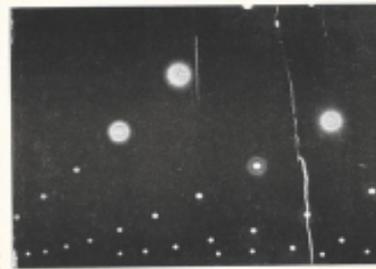
Mario Ghizzi: «Tocchetta in edicola»



Mario Ghizzi: «San Tiziano»



Bambino in doposcuola illustrato dal Dopolavoro



Stefano Zappalà: «Spazio notturno»

Lusinghiero consumivo del 1959 e programma per l'anno prossimo

Il 15 giugno scorso pubblicammo un'inchiesta sul consumo di carta e cartone in questo settore con il capo Luigi Lusinghiero, che da pochi giorni aveva assunto la presidenza del centro Dopolavoro. Pubblichiamo, in tale occasione, il suo stato d'animo e alcune sue idee sul consumo di carta e cartone. In questa intervista, Lusinghiero ci ha detto le sue impressioni e le sue opinioni su questo settore e sui suoi servizi, come altri settori del nostro lavoro.

— Faccia dire come sono andate le cose in questi primi sette mesi.

— Come già detto in altre occasioni, abbiamo trovato una buona collaborazione, che è stata sfruttata al massimo per incrementare, in maniera diversa, settori, le varie attività. Basterebbe citare la già a Parigi e quella a Stresa (la più importante) che mi ha stata realizzata dal Dopolavoro oltre 1.300 copertine, inoltre sono state costituite due nuove sezioni (mensile e settimanale) grazie al relativo impiego ed attrezzature, mentre quello già esistente ha avuto dei risultati veramente superiori alle aspettative. Parliamo del calcio, ciclismo, con le buone, del « Trofeo del Lavoratore », della pallanuoto, della caccia e della pesca, recando per le loro iniziative di beneficenza, delle attività montane con i soggiorni invernali ed estivi e così via.

— Saggiamente che potrebbe cambiare, ed a lungo. Ma non rivedo niente nei servizi, adesso.

— L'istituzione dei servizi di segreteria ha avuto un collaudo davvero molto soddisfacente. In poche abbiamo già implicitamente risposto più di 200; attenzione anche alla riservatezza, che sta dando sempre più bello il belissimo circolo; alle manifestazioni, che sono la « spina dorsale » delle varie iniziative; alla cultura, con i suoi corsi di lingua e di dipartimento, con le sue serate di proiezioni, con la biblioteca ed altre interessanti iniziative; alla stampa e propaganda, che, tra l'altro, ha realizzato un almanacco tassabile da distribuire a tutti i soci.

— Ma nulla ancora ha fatto la segreteria, ed sembra.

— Esatto. Oggi il solo strumento di massima agevolazione può essere, a rate e con ridotte spese un pezzo di listino, maschile da scrivere (costo del 30%), ha diritto a sconti (50%) sui biglietti d'ingresso ai vari stabilimenti, sull'acquisto di servizi (140%), sui dischi, ecc. Inoltre sono state stipulate due ottime polizze di assicurazione (di un viaggio e di incendio) e l'arricchimento della biblioteca di centinaia di volumi, per buona parte dono dell'ISEI, la cines-

matrice provvisoria della gestione del personale, in attesa della proposta della commissione.

— Inoltre dice che il suo orario, graditissimo, è stato il circolo, realizzato a tempo di record: dopo nemmeno 40 giorni dall'insediamento del nuovo consiglio erano stati fissati i ruoli e costituiti il 15 ottobre Ping, Bonini tagliava il nastro bianco-azzurro. Hic sunt quini di aver avuto in tempo le premesse che il Consiglio direttivo aveva fatto al momento del suo insediamento.

— Effettivamente. Ma, sempre a proposito del titolo, potrei sia possibile ridurre ulteriormente i prezzi?

— I prezzi vengono fissati da una apposita commissione, che li stabilisce tenendo presenti gli scopi non speculativi del circolo. Va rilevato, comunque, che le spese di gestione sono inferiori e che, malgrado questo, i prezzi sono stati fissati in misura del 18-20% al di sotto di quelli normali del consumo corrente per i biglietti (150 lire l'ora, contro le 200-250 degli altri esercizi).

— Altre argomenti molto dibattuti. Perché venire, per le iniziative, sono differenziate in base richiesta al socio e quale richiesta al famiglia?

— Sì, l'ansaldino abbiamo già trattato l'argomento, rispondendo ad una lettera pervenuta da dipendenti del Mecolavoro. E' bene chiarire che si è preferito differenziare le quote dei soci da quelle dei familiari in quanto lo scopo dell'attività è quello di agevolare al massimo il socio. Livellando le due quote e valutando in media due famiglie per ogni socio, verrebbe ad aumentare del totale contributi del Dopolavoro (per gli soci) ben 24 mila persone.

— Evidentemente dovrebbe essere ridotte sensibilmente tutte le attività, e, anche in tal modo, molti soci ed i loro familiari si sono esposti di alcuna facilitazione. Invece, rispetto alle precedenti gestioni, si è preferito ridurre ulteriormente le quote del socio affinché questi, con la partecipazione limitata, in ipotesi, alla sola moglie, venga ad usufruire del precedente trattamento. Per esempio: alla « Circolazione » stabilibile nell'anno il prezzo in lire 600 per soci e famiglia, è stato previsto fissato la quota in lire 400 per i soci ed 600 per i familiari. Quindi, un socio che abbia partecipato con la moglie (con un solo familiare) ha sostenuto la spesa totale di 1200 lire, come l'anno scorso. E si tenga presente ancora che, in questa lista, si è visto che, senza quasi scampo di società sportive, poiché vengono prelevate la stessa quota del socio, a poco più. Comunque la materia è sottile della con-

divisione di studio (fornata da tre consiglieri) e questa prima il Consiglio direttivo prenderà le sue decisioni definitive.

— Un altro perché non dare la possibilità di lavorare anche ai famiglia?

— Anche qui siamo divisi dal una nostra commissione, che ha studiato la modo partibile. In una associazione di lavoro (dove gli iscritti devono equisistere, anzitutto. Ora, per quello che riguarda i lavoro, la prima legge c'è quello del pagamento della quota (lire 100 mensili, nel 1960). A questa va aggiunto il contributo aziendale, erogato dalla Società aderenti al Dopolavoro in base al solo dipendente (nessuno socio oltre 250 lire per ogni socio). E quindi, sarebbe considerato la quota associativa di un non-dipendente, quota dovrebbe essere di 200 mensili. Personalmente ritengo che i dopolavoristi preferiscano lasciare le cose come sono, comunque il Consiglio direttivo sarà ben lieto di prendere in esame le proposte che i soci vorranno far pervenire alla segreteria.

— Fugliamo adesso dare uno sguardo al programma del 1960?

— Il Consiglio direttivo si propone di realizzare, nel 1960, il più grosso programma del dopolavoro. I servizi e le iniziative sono al lavoro per predisporre i preventivi di spesa, e possono anticipare che i quattro cardini delle attività si proporranno: sport, soggiorni, attività culturali e turismo — danno vita ad un programma nutrito. In particolare, le sport sarà presentata a tutte le gare intercomunali ed organiserò anche tornei di scacchi ansaldino; per i soggiorni verrà fatto tutto il possibile, per il accostamento che decidiamo un soggiorno estivo; le attività culturali (monumenti) saranno le iniziative attuali e non lavorano altre attività; il turismo, che ha in programma già a questa opportunità, cercherà di soddisfare ed desidera conoscere l'Italia e l'estero e infine le attività per cui è necessaria una certa disposizione di tempo, particolare non resterà di certo servizio ad altro, e anzi potranno sempre contare sul vecchio appoggio della Presidenza e della Segreteria.

— Agitare c'è stata un aumento del soci in questi sette mesi?

— C'è stato un notevole aumento di soci quest'anno. Il nostro circolo quest'anno si sono creati circa sessanta, mentre ai primi di dicembre sono stati costituiti. Quindi almeno mille soci nuovi, senza contare il personale stesso.

— E' un ottimo incremento a proposito della via. Insomma, si può con sicurezza concludere ritogliendo un calce argorio a tutti i soci ed alle loro famiglie per un felice 1960.

LAVORATORI DELL'ANSALDO!

la COOPERATIVA INTERNA LAVORATORI MECCANICO

Vi invita a visitare lo specchio di

Via Pacinotti 50 r. Tel. 466619
SAMPIERDARENA

DOVE TROVERETE

VASTO ASSORTIMENTO

Paletots - Soprabiti - Abiti
Impermeabili makò o najlon
per UOMO - DONNA - BAMBINO
alle migliori condizioni

ANSALDINI

ABBIGLIAMENTO COMODITÀ E BENE LA VOSTRA CARA

MOBILI

MODERNI SOLIDI GARANTITI

A RATE di Lire

5 - 6.000 MENSILI

CARDONA & GINOCCHIO

GENOVA - VICO DEL FERDO 5/7.
(Via Garibaldi - a Piazza del Ferrero)
Telefono 201.210 - 204.732

FATEMI BICOSSORRE
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 negozio "I propri magazzini in Piazza Scuole Pie, 19" 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 2% su acquisti a rate BANCHE ENAL.

Televisori "Microlambda" a prezzi speciali

La Società « Microlambda », in collaborazione dell'Enteconsorziato della via iniziativa, ha deciso di destinare un altro lotto di televisori « Club-Brager » di 21 pollici ai dipendenti delle aziende del gruppo I.R.I.

In occasione delle feste natalizie il televisore, modello « Microlambda » (Società CORAS, serie 20736 e 20843, prezzo Portello 2-3, I.O.R. compresa), pagabili

in 30 rate mensili di Lire 3.800, franco domicilio dell'Ansaldo, assistenza tecnica gratuita per la durata del normale servizio di garanzia, almeno escluso.

EPIFANIA 1960

La Befana de "L'ansaldino"

La festa della Befana, che ogni anno «L'ansaldino» organizza, sia a Genova che a La Spezia e Livorno, per i bambini stati dopo il 7 gennaio 1951, agli dei dipendenti dell'Ansaldo, è giunta alla sua sexta edizione.

L'esperienza che abbiamo acquisito in tutto questo tempo ci dimostra che la formula scelta per lo svolgimento della manifestazione è adovinata e valida: quindi, salvo qualche particolare contingente, ogni anno la sua felicitazione è sempre la stessa. Ma come tutte le cose che sono entrate a far parte del patrimonio tradizionale, ogni volta questa festa dei bambini suscita nuovi ricordi e una nuova ondata di entusiasmo.

Alla festa della Befana, come abbiamo detto altre volte, sono invitati, oltre ai bambini che ricevono un tappetino biglione, i loro genitori. Anche per noi ci saranno gli doni, sia pure in numero limitato: un sorteggio fra i presenti decidet l'assegnazione di questi premi, che comunque hanno un discreto valore.

L'appuntamento rimane fissato nei seguenti locali per le ore 8:

GENOVA. Cinema «Eden» e Massimo e « Splendor » di Susepderosa, « Eden » di Cornigliano e « Verdi » di Sestri Ponente.

LA SPEZIA. Cinema «Astra».

LIVORNO. Cinema-Teatro «Odeon».

Per agevolare l'accesso del pubblico nei locali di Genova è stato predisposto, per il viaggio di andata, un servizio autostradivo con vetture rizzate. Ne potranno usufruire gratuitamente i bambini e un loro accompagnatore dietro presentazione del biglietto d'invito. Naturalmente questo servizio non è sufficiente per tutti e pertanto coloro che possono usufruire di altri mezzi sono invitati a farlo.

Per la zona di **genova** partiranno quattro vetture partendo dal capolinea di Voltri, col seguente orario: 8,18 - 8,15 - 8,20 - 8,25. Le vetture effettueranno il percorso e le soste della linea 1 fino a Cornigliano.

Per la zona della **Via Paleverra** partiranno tre vetture partendo dal capolinea di Pontedecimo, col seguente orario: 8,15 - 8,20 - 8,25. Le vetture effettueranno il percorso e le soste della linea 2 fino a Susepderosa.

Per la zona del **centro** partiranno due vetture partendo dal capolinea di Brignole, col seguente orario: 8,28 - 8,25. Le vetture effettueranno il percorso e le soste della linea 24 fino a Cornigliano.

Per la zona di **invece** partirà dal capolinea di Nervi un autobus alle 8,18, diretto a Cornigliano, con il percorso e le soste della linea colore E.

Per la zona della **Via Salaria** partirà dal capolinea di Prato un autobus alle 8,16, diretto a Cornigliano, con il percorso e le soste della linea colore D.

Al sorteggio dei premi per i genitori potranno partecipare soltanto coloro che saranno entrati puntualmente nei treni.

LA RUOTA DEL TEMPO

Sono nati

Il giorno **AGGIANDERA**, (07/01/59) Nanni Silvio (Gen) e di Maria Paola e di Antonio GALIARDI, di Carlo Corvino (14/01) e di Rita Carli - di settembre **GIULIA**, di Aldo Tardito (08/01) e di Antonina Berti - di 21 settembre **MAGLIA**, di Maria Lorenza (07/01) e di Maria Rita Fontana - di 20 settembre **FABRIZIO**, di Nello Zaccaria (14/01) e di Elsa Tasso - di ottobre **IVANA**, di Luciano Marchetti (19/01) e di Anna Casarini - di ottobre **IRINA**, di Pietro Quares (19/01) e di Tino Marabottini - di dicembre **ALDO**, di Nello Mucchio (15/01) e di Nello Paschi - di ottobre **MARIA**, di Mario Perino (10/01) e di Simeone Valsarda - di ottobre **ANNA**, di Giuseppe Poma (17/01) e di Maria Poma - di ottobre **SIBILLA**, di Giuseppe Garzone (18/01) e di Eva Perini - di ottobre **GIUSEPPE**, di Carlo Ciampelli (18/01) e di Elena Ferrari - di ottobre **RENATA**, di Renato Marchetti - di ottobre **MARINELLA**, di Giovanni Debonis (19/01) e di Erika Mariani - di ottobre **MARINA**, di Carlo Vidarino (19/01) e di Cecilia Calabrese - di novembre **DANIELA**, di Angelo Martino (20/01) e di Maria Paschi - di novembre **GIUSEPPE**, di Maria Nigro - di novembre **MIRIAM**, di Giuseppe Tommasini - di 11 novembre **GIULIA**, di Renato Tardito (19/01) e di Carolina Pagnano - di novembre **ELIA**, di Giuseppe Biondi (01/01) e di Maria Rosa Piro.

A tutti i genitori assistiti ed ai loro sposi i nostri auguri più fervidi.

Si sono sposati

Il giorno **Adolfo DEJENNIS** (19/01) e di Maria Antonietta (19/01) con Bruna Deleggi - 15 agosto **Giuseppe FERRAZZINI** (19/01) con Stefania Ferraresi - 20 agosto **TINO CANNARSA** (19/01) con Erika Bignardi - 27 ottobre **Nello FARRI** (19/01) con Carla (19/01) - 3 novembre **Stefano CURIO** (19/01) con Maria Sestini - 10 ottobre **Giuseppe FAVI** (19/01) con Maria Corbelli - 10 ottobre **Antonio PENNINO** (19/01) con Teresa - 10 ottobre **Carlo DANIELI** (19/01) con Maria Colombi - 28 ottobre **Giuseppe GARDIGLI** (19/01) con Carolina Inghino - 21 ottobre **Roberto PASTRINO** (19/01) con Rosa Piro - 1 novembre **Brano SIMI** (19/01) con Maria Biondi - 21 dicembre **Brano SORIANO** (19/01) con Rita - 22 dicembre **Antonio SIMONETTI** (19/01) con Mariuccia Tassone - 28 dicembre **Antonio SOTTINO** (19/01) con Viole Gasparini.

A gli sposi i nostri vivaci auguri.

Commiati

Nel momento di lasciare il servizio per raggiunti limiti di età, il nostro Ufficio Personale della Fonderia ci ha inviato la seguente lettera:

Caro Ansaldo,
ho lasciato in questi giorni per limiti di età, l'«Ansaldo» alle cui dipendenze mi trovo da dal lontano 1926, con una breve interruzione dal 1922 al 1924.

In questa occasione ho ricevuto da tutti quanti nel corso mio «volontario» di gioia e di affetto che mi hanno veramente commosso e che non avrò mai a scordare di meritare.

Nell'inevitabilità di farlo con tutti personalmente, esprimerò della mia gratitudine per ringraziare i dirigenti, gli amici colleghi ed impiegati per tanta benevolenza accordatami.

Se una mia specie, desidero ringraziare i miei collaboratori diventi per l'ansaldo collaborazione dettati ed i genero-

si lavoratori della Fonderia, le strette di mano dai quali, offrendo il cuore aperto, non potremmo da me essere mai dimenticati.

Vi ringrazio delle ospitalità che apri ormai accordatevi e che voglio onorare tanto quanto lo fa un affettuoso saluto di commiato.

Aff.mo
Cesare Pezzì

Le parole del sig. Pezzì, che abbiamo sempre stimato e considerato uno dei migliori collaboratori della nostra Azienda, ci hanno vivamente toccati per la loro nobiltà.

Parteggio il tempo che è irrevocabile e passa per tutti senza distinzione, ma l'esempio dei migliori rimane e va ad arricchire il patrimonio spirituale della vecchia Ansaldo. Ringraziamo vivamente il signor Pezzì e gli auguriamo, a nome di tutti gli ansaldini, un sereno riposo tra gli affetti familiari, assicurandogli che la voce dell'Ansaldo gli continuerà a giungere col nostro giornale, come un legame ideale e un segno di affetto e di amicizia.

MEMENTO

Mario BERGAMASCO

di 20 anni, dipendente del Meccanico, deceduto il 25-1-1959. Era nato mercoledì 27-1-1893. Lascia una moglie e due figli.

Angelo FERRISO

di 20 anni, dipendente del Meccanico, deceduto il 25-1-1959. Era nato mercoledì 27-1-1893. Lascia una moglie e due figli.

memorandum in commemorazione di Sindacati per commemorazione con l'«Ansaldo».

AVVISO AI PENSIONATI

Come è noto, «L'ansaldino» viene inviato anche agli anziani lavoratori che, per aver facendo più parte dell'Ansaldo, hanno prestato la loro opera nella nostra Società per almeno 25 anni.

Alle scopo di aggiornare gli indirizzi di questi pensionati, si propongono tutti coloro che gli ricevono, e decidono ricevere, «L'ansaldino», di presentarsi personalmente, entro il 25 gennaio, ai nostri corrispondenti di stabilimento.

L'elenco del giornale sarà scappato a tutti coloro che non avranno risposto, entro tale data, all'invito di cui sopra.

Fratelli

PAGANO

Tipografi Editori dal 1797

Ditta A. PENSO

INGRESSO CARIA CANCELLERIA
ARTICOLI PER UFFICIO TECNICO

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

SOCIETÀ EDITRICE INTERNAZIONALE

SEDE CENTRALE: TORINO
CORso MARGHERITA, 176

RILIEVA DI GENOVA
VIA PETRARCA, 21 R.

Ansaldoini

La S.E.I. presenta alcune pubblicazioni utili per facilitare gli studi vostri e dei vostri figli:

- CENTOLANI Prof. N. - COME S'IMPARA A SCRIVERE**
Tutti i volti di italiano. L. 950
Vol. 1.0 per i primi studi L. 250
Vol. 2.0 per studi superiori L. 400
Ci incaricamo tutto questo serve a uno studente, specie a chi proviene da una preparazione affrontata ed irregolare.

LA NOSTRA LETTERATURA

- In cinque volumetti fascicoli:
1.0 - Dizionario e Traduzione L. 300
2.0 - Quattrocento e Cinquecento L. 350
2.a - Seicento e Settecento L. 320
4.0 - Ottocento L. 400
5.0 - Novecento L. 400
Per ogni secolo il suo pinnacolo principale e l'ingrandimento storico; per ogni autore lo spere, il pensiero, pregi e difetti, scatti dei Capolavori.
Opera singolare per larghissima diffusione.

Una vera miniera di notizie raccolte in unico volume:
BRUNACCI - DIZIONARIO GENERALE DI CULTURA
Della arti - Biografia - Filosofia - Geografia - Letteratura - Mitologia - Musica - Religione - Storia - Varietà
- Volume solidamente rilegato L. 1.500



Nelle prime due fotografie piccole: giochi di bambini alla Caserma mantovana di Montemaggià. Nella terza fotografia piccola, in basso a sinistra e sotto: gruppi di ansaldini durante la gita a Parigi organizzata dai Depolarvoro. Sopra: bambini alla festa della Befana. In basso a destra: depolarvoroisti a Casella per la sfilata sociale



