

l'ansaldino

anno VII - n. 1 - febbraio 1960
abbonamento grab. 36 ai dipendenti

MENSILE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO

spediscane in abbonamento
postale - gruppo 76700



Particolare, in controluce, della poppa
della turbocisterna "Egeria" di 52.000
t.d.w. in allestimento al Cantiere di Sestri

L'ing. Rosini ha lasciato l'Ansaldo per assumere la Presidenza della Finmare

*L'ing. Edgardo de Vito nominato Direttore Generale
e l'ing. Franco Cristofori Vice Direttore Generale*

Il dr. ing. Giuseppe Rosini, in conseguenza della sua nomina a Presidente della «Fiumara», ha rassegnato, fino dal 30 novembre u.s., le sue dimissioni dalla carica di amministratore delegato della nostra Società.

Egli continuerà, però, a far parte del nostro Consiglio d'Amministrazione.

E' superflua ogni parola per esprimere il rammarico e il dolore che tutti noi, che con lui abbiamo collaborato a lungo, proviamo in questa occasione, anche se essa è direttamente conseguente ad una più importante carica conferita all'ing. Rosini medesimo.

Nella sua seduta dell'11 corrente, il Comitato Direttivo della Società ha assunto i seguenti provvedimenti conseguenti alle dimissioni dell'Ing. Rosini:

Il dr. ing. Federico Lombardi continua a prestare la sua solidissima opera nella sua qualità di consigliere d'amministrazione e direttore generale della Società.

Il dr. ing. Edgardo de Vito, fin qui vice direttore generale, è stato nominato altro direttore generale.

Il dr. ing. Franco Cristofori, fin qui direttore centrale — capo della Sezione Esercizio Navale, è stato nominato vice direttore generale, e come tale preposto al Settore Navale.

Il Consiglio d'Amministrazione, in data 12 corrente, ha preso atto di tali nomine, ed ha conferito ai prefetti i poteri relativi alle cariche a ciascuno di essi affidate.

Nel formare un caldo ed affettuoso saluto all'insignito del dr. ing. Giuseppe Raini, esprimo il più vivo compiacimento verso il nuovo direttore generale e il nuovo vice direttore generale i quali, continuando la tradizione di affettuosa collaborazione con il dr. ing. Federico Lombardi e col sottoscritto, assisteranno, con il costante apporto della loro competenza e della loro dedizione, ad un fruttuoso avvenire alla Società Ansaldo.

11. Presidente

Federico De Barbieri



tuono, ha poi ridato giusta
rispettosa e riverenza.

Torniamo quindi brevisi parole di consiglio elevando un riverente pensiero a tutti coloro, e purtroppo sono molti, che a me vicini in circostanze diverse sono scomparsi nel corso degli anni per malattia, infartimo sul lavoro o eventi di guerra, e formulando il mio migliore e più fervido augurio per la prossima annata del

se, anche saltuariamente, ci si incontra con i dipendenti funzionali degli stabilimenti, in gita, o nei campi di bocca, attorno ad un tavolino da spacci, ecc.

Questa comprensione e affettuosità, rafforzata per me dai dolorosi eventi di guerra e dalle lunghe ore di bombardamenti notturni, creava assieme

to non sono passate assai, nel ricovero della Fonderia e del Fassati, con operai ed impiegati in fraternità di spirito e di rischio, mi hanno permesso di superare, spesso volte, situazioni di lavoro estremamente difficili e contingenze delicatissime che avrebbero potuto, se non tempestivamente arginate, produrre notevoli danni e tutti alla collettività.

Ai giovani ingegneri, a coloro che saranno i quadri dirigenti di domani, lo sottolineo in particolare questa mia preziosa esperienza e li esorto a trovarne applicazione e norma.

Giovanna Basini

32 anni
di vita ansaldina

Laureatosi in ingegneria navale e meccanica nel 1926, a soli ventitré anni, l'ing. Romiti iniziò giovanilmente la propria carriera presso la Società Grandi Fonderie Italiane Glas Fossati e C. di Genova-Sestri, dove, apprezzato per le sue brillanti qualità di tecnico e d'organizzatore, pervenne a giro di pochi anni al grado di vice direttore.

Nel 1939 — quando il Fosto si fu incorporata nel complesso Ansaldo — l'ing. Rosini entrò nella direzione. Dag allora, più tardi aggiunta a questo corpo quella di direttore dell'

Fondere di Go-Mallada e fu nominato membro del Comitato di Direzione dell'Assemblea. Nel 1944 gli venne affidata la Direzione Generale della nostra Società, che egli mantenne fino al novembre del 1948. Segui un intervallo di pochi mesi, durante il quale fu fiduciario dell'ITRE nel Consiglio d'Amministrazione di varie importanti Società, quali i Centri Rissini dell'Adriatico di Trieste, i Casolari del Quarzo di Venezia, la Società Metalmeccanica di Milano, gli Stabilimenti S. Eustachio di Brescia.

Nell'agosto del 1946 l'ing. Rosini ritornò all'Ansaldo in qualità di Direttore Generale, e ricoprì nel contempo le cariche di Presidente dell'Ansaldo-Celco e di Vice Presidente delle Officine Allettamento e Ristrutturazioni Navi.

Per un breve periodo — dal gennaio del 1948 al marzo del 1949 — egli assunse la Direzione Generale della Società San Giorgio di Strati; ma nell'agosto del '48 ritornò ancora una volta all'Ansaldo con il grado di Amministratore Delegato, carica da lui mantenuta fin fino ad oggi.

La sua profonda conoscenza dell'organizzazione, dell'attrezzatura, del potenziale tecnico e umano dell'Alitalia e la sua singolare dote di dirigente, perfezionata nel corso di una lunga, altissima e brillante carriera, gli permisero di affrontare con la necessaria sicurezza e approfondimento i gravi problemi inerenti la ristrutturazione dell'Alitalia dopo il collasso post-bellico e di assumersene la responsabilità decisa e, in tempi, a dirsi, rapidi.

Nel corso della sua affluenza cresciuta gestione, l'Asasid ha superato felicemente una delle più gravi crisi della sua storia ed ha riacquisito il posto che le compete nel quadro dell'economia nazionale.

Per le importanti cariche ricoperte dall'ing. Morici vanno dettate quelle di Presidente del Comitato Consultivo di coordinamento del Cesa, di consigliere d'amministrazione della Sot. Fiberglassi Studi Applicati; Aperturital; Roma, della Sot. Elettrosociet; Mailand; e della Sot. Studi ed Ricerche di Milano; di consigliere d'amministrazione e membro del Comitato Direttivo di Regitalia; Paralelo Italiano e della Sot. Studi e Ricerche; Transcomica; Elettro Analis; Sca Giorgio; di membro della Sezione Industria della Camera di Commercio di Genova; di consigliere d'amministrazione della Nativale delle Saldatrici di consigliere d'amministrazione dell'IOARN; di membro del Comitato Italiano Fiberglass; Regulator di Shipping; e di consigliere del Gruppo Ligas dell'U.C.I.P.

All'ing. Rosini, chiamato a
gi alla Presidenza della F
mare, rivolgeva il saluto
festoso saluto a il nostro
vino e sincero augurio.

Commiato

In questi giorni ho lasciato la Direzione del Gruppo Ansaldo presso il quale, salvo due brevi interruzioni, ho prestato servizio dal lontano luglio 1927 e cioè per oltre 32 anni.

Anche nel voto si indaga: si sessantottismo è maturato che il pensiero ricorra indietro nel tempo rievocando il ricordo dei fatti e delle vicende di cui si è stati testimoni e attori, nonché delle persone che ci sono state vicine o con le quali si è lavorato a lungo nella politica o negli affari.

Per un ingegnere, appassionato del suo mestiere, non v'è dubbio come l'Ansaldo offra larghe possibilità di azione e di studio: quale difficoltà è data di trovare in altre industrie.

Il campo vasto delle lavorazioni che abbraccia la fucineria, la fonderia, la meccanica fine, media e grossa, che di per sé stesso è di estremo interesse, è integrato poi dalla progettazione e costruzione di macchine pulitrici e vive come i motori Diesel, benzina, a vapore.

i carburanti marini, le grandiose turbine per centrali termoelettriche e infine, sistemi meravigliosi d'ingegn timeristica umana: la nave.

Ma a parte tutto questo che per il tecnico, ripeto, è di massimo interesse, l'Ansaldo offre al dirigente altre possibilità di grande rilievo: quelle di rapporti umani col personale molto più ricchi e proficui di quanto sia conseguibile in una fabbrica di altri settori produttivi.

Poiché ciò è dovuto alle doti individuali particolari della nostra gente, alle sue tradizioni marinare, elementi tutti che influiscono anche sugli operai ed impiegati creando un clima psicologico particolarmente favorevole.

Se il dirigente ha sensibilità umana e sociale presto si inserisce in questo « clima » e attraverso i normali rapporti di lavoro nell'officina e negli uffici si originano comprensione e affiatamento destinati rapidamente ad accrescersi specie

Varata a Sestri la "Alberto Bennati"

Al nostro Cantiere di Sestri è scesa in mare, domenica 7 febbraio, la turbocisterna "Alberto Bennati" di 21.500 tonnellate di portata lorda (costi. 1550), ordinata all'Ansaldo dalla "Casarini" (Covipag Scola di Armamento) di Palermo e impostata il 13 gennaio dell'anno scorso.

La nave appartiene a un tipo ormai largamente sperimentato e che ha dato brillan-

ti risultati. Come è noto, è stata infatti preceduta da molte altre cisternali costruite nel nostro Cantiere: "Misa D'Amico", "Argus Prima", "Mifraferes", "Parfina Italia", "Pina Canada", "Nelle Martelli Fusini", "Mileador", "Elia", "Pellicore", "Scintor", "Felsa", "Ginevra

Fasio", "Santa Isabella", "Adriano Fasio", "Maria Adelaide", "Cristina D'Amico".

La madre della "Alberto Bennati" è scesa in mare alle 10.30 precise tra gli evviva e i battimani di una discreta folla che, malgrado la giornata grigia e la temperatura rigida, aveva voluto ugualmente assistere al battesimo del mare della nuova unità.

La breve cerimonia era co-

ve e sull'equipaggio la protezione divina.

Il direttore del Cantiere di Sestri ing. Gian Andrea Borra, che dirige le operazioni del varo, si era poi appressato alla piccola Francesca Bertolotto di otto anni, nipotina e rappresentante della scudiera signora Luisa Bennati, e l'aveva invitata a procedere al battesimo della nave e a tagliare con la scure d'argento il cavo che ancora tratteneva in posizione di blocco i corredi di trattria.

Le 7.120 tonnellate della scala e dell'irruantiera (tante pesava la nuova varata) hanno percorso lo scalo senza un fremito, sollevando silenziosamente ad 7.700 kg. di stearina e ad 3.300 kg. di granito spalmati sugli scivoli.

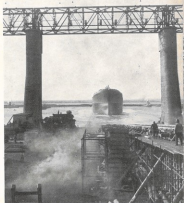
La turbocisterna "Alberto Bennati" viene costruita sotto la sorveglianza speciale del Registro Italiano Navale e dell'American Bureau of Shipping, onde ottenere la più alta classe per navi destinate al trasporto di prodotti petroliferi infiammabili.

L'apparato motore, che opera su una sola elica, è sfittato a poppa ed è costituito principalmente da un gruppo turbotrattore a vapore tipo Ansaldo sviluppante una potenza di 14.500 cavalli in navigazione e da due cilindri tipo Ansaldo-Poster Mbeiter.

La stazione di pompaggio principale comprende quattro turbopompe centrifughe da 830 mc/ora con 120 metri di prevalenza ciascuna per il carico e due pompe skipper da mc/ora 120x120 mt.

L'energia elettrica a corrente continua è fornita da due gruppi elettrogeni da 830 kW. e da uno da 150 kW.

Le caratteristiche principali sono: lunghezza fuori tutta, m. 206; lunghezza fra le perpendicolari, m. 182,90; larghezza massima fuori assenti, m. 26,25; altezza al ponte di coperta, m. 15,90; immersione media alla portata contrattua-



le dalla linea di costruzione, m. 10,30; portata lorda certificata, ton. 21.500; stazza lorda, circa tonnellate; autorità 19.000; potenza massima dell'apparato motore a circa 14.500 al minuto primo, C.V. 14.500; velocità alle prove circa 16,50 nodi; velocità commerciale relativa alla portata lorda contrattuale e con potenza normale, nodi 16,10.

Hanno assistito al varo autorità civili e militari e perassanti del mondo marittimo, industriale e armatoriale, fra cui: il ministro romano della industria chimica Jorocco, il v. prefetto dr. Emilio Di Marco, il v. sindaco gr. aff. Brovi; il gen. Augusto De Bove addetto al comando zona militare, in rappresentanza del generale Sergio Palmisani, il ten. col. Ballo della Guardia di Finanza, in rappresentanza del generale Santoro; il comandante della Legione Carabinieri col. Scordino con il co-

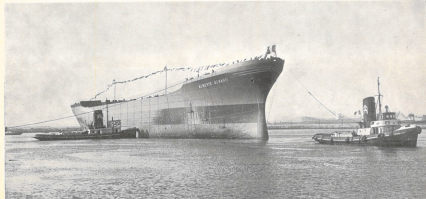
mandante del Gruppo Internaz. ten. col. Revello; il commissario capo di P.S. dr. comm. Marocco anche per il questore; il cap. Decadato e il capitano di armamento Ferretti per la "Casarini"; il direttore del R. I. No. di Genova ing. Solà; il capitano Martini; il dottor Cesare Bertolotto, padre della piccola Francesca, medina incaricata. Per l'Ansaldo sono intervenuti il presidente avv. Federico De Barbiari e signora, l'ammiratore delegato ing. Bontati, il direttore generale ing. Lombardi, il v. direttore generale ing. de Vito, il direttore centrale ing. Cristofari, il direttore del cantiere di Sestri ingegner Basso con i vici direttori ingg. Avanzini e Anfosse e ing. Traversa, il direttore dello stabilimento CMI ing. Zanetti, il v. direttore centrale dr. Bories ed altri.

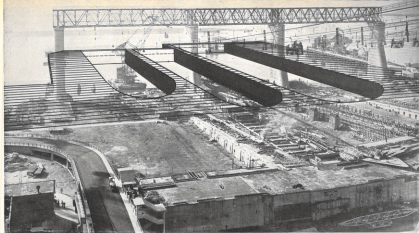
D. J.



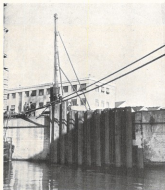
La piccola Francesca Bertolotto, madrina incaricata

minciata qualche minuto prima, quando il Vescovo Ausiliario Mons. Sossio Chiozza aveva aperto sulla grana e su tre tegole artistiche dedicate a bordo, con l'effigie delle Madonne di Pompei, della Madonna della Guardia e di S. Francesco di Paola, l'acqua benedetta e invocato sulla na-





L'andamento dei lavori a Sestri



Al momento attuale lo stato dei lavori di trasformazione del Cantiere di Sestri si presenta così:

Demolizione impianto telefonico. I lavori sono stati cominciati a partire dalla scampata a levante e sono già stati eliminati dodici telefonici. Nella fotografia a destra si vede un operaio mentre sta tagliando, con la fiamma, una delle strutture.

Opere marittime. Alla radice del sovrapiede a levante si sta collocando sul fondo marino una serie di « palancette », allo scopo di costituire una efficace protezione delle fondazioni del sovrapiede. (vedi fotografia a sinistra).

E' stata iniziata pure la demolizione della parte superiore della diga interna del Cantiere, dopo di che verrà iniziata il sagomamento dei massi che saranno utilizzati per la nuova banchina a levante dei banchi.

L'aspetto e la posizione dei nuovi bacini risulteranno come nella illustrazione sopra il titolo.



Struttura e attività de



A l'anno dell'ultima guerra tutti gli stabilimenti Ansaldo, tranne quello per Costruzioni di Artiglieria, proseguono nel loro indirizzo produttivo, ancora proficui e attivi.

Lo stabilimento Artiglieria diventa invece subito una completa e radicale conversione verso le produzioni di pace. L'operazione si presenta molto difficile sia per la qualità del personale sia per le attrezzature dello stabilimento, quasi tutte inattive.

Una possibilità di lavoro immediato che si presentava era la riparazione e la costruzione di materiale necessario per il ripristino del parco delle F.S. danneggiato e deprezzato dalla guerra.

Lo stabilimento Artiglieria fu attrezzato per questa attività con impianti che non potevano essere lavorati pienamente ed efficienti: mentre tutte le macchine erano specifiche per lavori di artiglieria furono trasferiti ad altri stabilimenti della Società e del Gruppo Finmeccanica.

Gli anni iniziali subito dopo la guerra a riparte locomotive a vapore ed elettriche e carri a vapore locomotive e in un secondo tempo a cingoli locomotive elettriche ed a vapore, carri e vetture.

La manodopera specializzata per costruzioni di alto grado, quindi sono le artiglierie, si dimostrarono data per un lavoro molto più povero con quello di riparazione e sostanzialmente di costruzioni di carri e vetture.

Di conseguenza, necessariamente fu deciso di limitare l'attività alla costruzione di locomotive e di carri, lavoro che si presentava meno pesante e più adatto alla manodopera e agli impianti.

Per vari anni si costruirono locomotive con rimorchi senza ordini ma con risultati economici purtroppo deludenti. Per questo i costi andarono via via aumentando, non si rivelò la possibilità afferente di raggiungere livelli tali da consentire la concorrenza con altre ditte già specializzate da tempo in questo campo.

Nel 1953 l'azienda non aveva produzione, quella degli azionisti, e su indicazione della «Loro» di Pariani si venne sotto il tipo di un contratto di locazione di macchinari e di tipo di macchinari, si modificò la struttura, si costruirono le «Loro» di Pariani e «Loro» di Pariani.

Mentre gli azionisti di macchinari e di tipo di macchinari, si modificò la struttura, si costruirono le «Loro» di Pariani e «Loro» di Pariani.

temporaneamente impiego pochi

Nel 1956, allo scopo di aumentare nella zona quella, fu deciso di modificare lo stabilimento Costruzioni Meccaniche e Ferroviarie (ex Ferroviarie) con lo stabilimento Carrozzeria di Valtellina, in un unico stabilimento che prese il nome di CMI (Costruzioni Meccaniche e Ferroviarie e Impianti Industriali).

Le linee di questo complesso un più largo settore abbandonando la costruzione di locomotive a vapore ed elettriche, per dedicare le officine alla costruzione di locomotive Diesel e di parti di impianti industriali (chimici, petroliferi,

commercio) conservando nel contempo quelle produttive per le quali lo stabilimento era attrezzato anche dal lato economico; e insieme altre attività di carattere meccanico, come la costruzione di turbine per piccole e medie potenze ed integrazione del campo d'attività dello stabilimento Meccanico.

Venne progettata la costruzione per conto delle F.S. di 2 locomotive Diesel idrauliche di linea di 1.600 HP e di 2 locomotive Diesel elettriche di 1.600 HP anche su tutti di progetto Ansaldo; e la costruzione per conto Ansaldo di 2 locomotive Diesel idrauliche di linea di 2.400 HP e di un loco-

motore Diesel idraulico di riserva

ta da 400 HP spontaneamente attribuiti al progetto Ansaldo.

I locomotori Diesel idraulici da 2.400 HP entrati in linea, furono così apprezzati dalle F.S. per le brillanti prestazioni, che le F.S. ordinarono all'Ansaldo la costruzione di 15 nuovi locomotori Diesel idraulici, dei quali 12 da 2.600 HP e 3 da 2.400 HP; le F.S. si dimostrarono inoltre favorevoli all'acquisto del locomotore da 2.400 HP sperimentale.

Lo stabilimento CMI si arricchì in questo senso: 1) Lavorazioni meccaniche; 2) Carrozzeria meccanica e montaggio; 3) Costruzioni carrozzeria (macchine di Valtellina); 4) Unidirezionali.

Pensavano della sezione Unidirezionali che si era aggregata al CMI al solo scopo di analizzare dei servizi dello stabilimento e che ha una organizzazione a sé stante con un proprio ufficio di vendita.

La terza sezione di Valtellina, anch'essa precedentemente una stabilimento a sé per la costruzione di gru di tutti i tipi; per la costruzione di gru, quindi sezioni di stoccaggio, inconfondibile per l'azienda, parte di carrozzeria (macchine, ferri, materiali, ecc.) o a seguito delle richieste del mercato, di sezioni a pendolo e colonne per impianti petroliferi e chimici.

Per queste ultime parti lo stabilimento Carrozzeria veniva a trovarsi in concorrenza con lo stabilimento Ferroviario ed i servizi anche per questo l'incorporazione nel CMI di cui era costituita, con gli abbiamo data, una azione.

Il problema da risolvere, dopo la fusione, è stato quello di unificare gli uffici amministrativi e tecnici e di dividere le lavorazioni separatamente tra lo stabilimento

di Fagnola e la sezione di Valtellina, secondo le più specifiche possibilità dei mezzi di lavoro e degli spazi disponibili.

L'unificazione ha comportato una riduzione notevole del personale impiegato ed opera, impedendo ad un'azienda, senza precedenti, come è stata infatti ridotta il personale occupato ad impiegati e operai.

Sono stati ridotti i costi di lavorazione con una azione mirata da parte delle officine verso gli uffici Stadi e viceversa, con uno studio accurato dei ridotti di lavorazione, con la scelta di attrezzature adatte, con la standardizzazione delle produzioni più caratteristiche.

Nelle due sezioni di Fagnola sono state rinnovate tutte le lavorazioni meccaniche e la carrozzeria meccanica (ferri, molli, accessori a posizione, colonne per impianti chimici e petroliferi) lasciando alla sezione di Valtellina le lavorazioni speciali per gru, sezioni arboree di stoccaggio, inconfondibile per l'azienda e simili.

Per quanto riguarda le gru, Valtellina costruisce le carrozzerie dei ponti, dei carrelli e delle gru a portale, mentre Fagnola costruisce i servizi completi di appese ad altre parti meccaniche.

La piccola officina meccanica di Valtellina costruisce da macchine a vapore di vecchio tipo è stata ridotta alla sola macchina necessaria per il taglio dei travi del grande magazzino (diam. 5 m. e più) per travi, molli ed accessori, che era richiesto l'installazione di ponti: si tratta di una grossa lavorazione per la spostazione dei ponti e di una lavorazione a bottoni con un peso di travi.

Le attrezzature già installate a Valtellina per la costruzione dei carrelli e carrelli, per questo sono sufficienti di quelle di Fagnola, sono rimaste in posto per supportare ad

Batteria di nuovi treni a revolver «Mingotti»





concreti difficili di consegna della seconda versione di Fagiol.

Attualmente le lavorazioni che si svolgono a Fagiol sono:

- locomotive Diesel-Idolico e Diesel-elettriche;
- turbine a loro accessori per piccole e medie potenze fino a 15 mila kW in collaborazione col MEC;
- contenitori di tipo d'assi per navili;
- macchinari;
- carrelli e argani per gru;
- molini a polve e loro parti meccaniche;
- forni da cemento e da calce e loro parti meccaniche;
- accessori per convogliatori ed impianti chimici;
- danzoni navali;

— parti meccaniche più specializzati a tutto ed elevatori a torre;

— scambiatori di calore;

— soffioni a pressione;

— colonne per impianti petroliferi e chimici;

— costruzione di serbatoi ed apparecchi in acciaio inossidabile e d'alluminio;

— macchina varia e lavorazione meccaniche per conto terzi;

— cavi speciali per atrielle (porta vapore, porta ghiaia, liquida, idraulici, porta lingotti, porta cemento, ecc.);

— carri serbatoi;

— carrelli per vettori locomotivi;

— sistemi di media e grande portata per acciaio.

Così si vede, al tratto di lavorazione disposti a cono di una costante una produzione di base sufficienti ad impostare programmi a lungo termine.

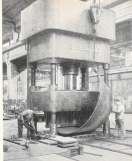
A Fagiol esiste la sezione meccanica ausiliaria di complementi con qualche macchina moderna adatta alle lavorazioni sempre richieste, per la capienza progettata si dovranno rilevare complessivamente gli impianti per variati atti a produrre in termini di tempo più ridotti e a costi decisamente inferiori, stiamo in modo particolare gli impianti di taglio ed assegni a di saldatura elettrica di cui non esiste più corrente nulla di originale e moderno.

Per la sezione meccanica sono stati acquistati o ricondizionati attualmente:

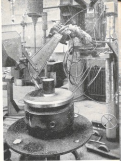
- un tornio universale da metri su fra le punte con elettr. ponte 800, potenza HP 85;
- una grande pila a due montati con vite a fondo, azionata a coppia idraulica, larghezza massima m. 4.000, lunghezza pluriassi m. 8, potenza HP 100;
- un'altra idraulica dimensionata 140, potenza HP 45;
- due frastuoni verticali Mignani, potenza HP 35 e 37;
- una trafilata Nemo per assi: larghezza m. 8, diam. max. 900, potenza HP 45;
- un tornio frontale con pila di m. 3.500, potenza HP 45.

Per la sezione Carpenteria di Fagiol, di lavoro molto vecchio, sono stati acquistati:

- un banco per taglio a nastro per le quattro teste di lastra con azion. per saldatura, larghezza di taglio m. 3.500, lunghezza m. 10;
- un banco per taglio a nastro per parti sagomate di lastra di lastra a disegno con cella idraulica (a 3 canali);



Sopra, da sinistra: pressa - S. Eustachio - da 400 ton; saldatura automatica di piccoli pezzi



- un banco taglio assegniato dei bordi di lam. diam. m. 4;
- un pressa idraulica da 400 T a colonna, dimensioni tra le colonne m. 2 x 2,4 per lo stampaggio di fondi fino al diam. di 100 (dati in modo particolare per gli scambiatori);
- un forno per acciaio laminato per fondi con bocca da m. 4, lunghezza m. 40;
- una catteda orizzontale a 4 rotoli per videra a freddo lastra fino a 30 mm. e larghe max. 3.000 secondo il nuovo programma delle lamiere, a fino a 45 mm. per larghezze inferiori, e a caldo fino a mm. 60/70. Da distinguere l'arrivo mensile alle lamiere senza uso di gas;
- una catteda a ghigliena Navalmacchine larghezza taglio max. 3.000, open fino a 15 mm.

— una pressa idraulica Navalmacchine per pignoni lamiera fino a m. 3, spessore 10 mm.

— un impianto di saldatura automatica ad arco sommerso con trati addotti per interni ed esterni per serbatoi, forni, ecc.

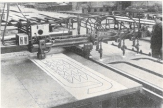
— un impianto di saldatura automatica, tipo Universale, ad arco sommerso, adatto per serietà in guerra, da rotte lunghe m. 20, con bocca di mm. 3.000, adde. visibile fino a m. 4;

— un impianto automatizzato di saldatura all'argento;

— un impianto per saldatura automatizzata ad arco sommerso;

— 6 impianti a nastro per saldatura con protezione in CO₂ di grande rendimento;

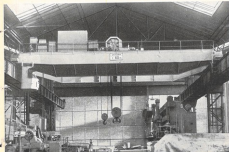
— una linea di ricerca a nastro e mole mobile per carrelli fissi



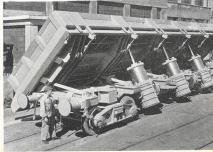
Banco per taglio a assegniato di parti sagomate ricavate da lamiera a disegno con cella idraulica (a 3 canali)



Sotto: carro a cassone ribaltabile. Sopra: sgrassatore su binario



Gru a ponte da 80 tonnellate per la S.I.A.C.





sa Chivasso-Aosta)

- 20 gr. a carovello per scarico naturale a carbone, per vari usi e vari cilindri;
- 10 gr. a ponte portate varie da 7, 8 a 180, per varie officine a vari cilindri;
- 31 gr. di tipi diversi per vari cilindri;
- 2 gr. tipo a braccio ribaltabile, di vari 2 da 80 T., per O&N, CAN, L.P.V.
- un impianto di scarico carbone da 500 T.ora (in corso di montaggio per il porto di Valpurga, Svizzera T. 1.800).
- 10 gr. a braccio ribaltabile da 50, 55, 60, 70 e 80 T. elevatore, per CAN e per basso galleggiante O&N.
- 15 gr. completo da 40, 45, 55, 60 T. completo per CAN e per Macchi «Comandanti».

Apparecchi di trasporto

- 32 trasportatori a cingolo e 8 elevatori a bocco per l'impianto di Siedri, Svizzera T. 310.
- trasportatori ad elevatori completati a impianti idrici, estensori e scarico carbone.

Gasometri e serbatoi

- 2 gasometri a guida elicoidale da 50.000, 50.000, 100.000, per ANSA di Bologna, Verona, Genova;
- un gasometro a trave da 50.000 per Snamo Alena;
- 6 gasometri elicoidali a guida elicoidale, cilindri diversi fino a 10.000, per vari cilindri;
- 45 serbatoi di stoccaggio a letto fuso fino a 10.000 per vari cilindri.

- 5 serbatoi a letto galleggiante fino a 20.000 per vari cilindri; gasometri e serbatoi per impianti idrici e petroliferi.

Materiale ferroviario

- 44 locomotive elettriche potenze varie per F.S.;
- 10 locomotive a vapore da 2.000 HP per la Dreda;
- 75 locomotive a vapore da 1.000 HP per l'Italia;
- 60 locomotive Diesel 70 HP per i crematori;
- 5 locomotive Diesel idrauliche 100 HP per l'ANSA/Ginevra e F.S.;
- 7 locomotive Diesel idrauliche 400 HP per l'Alto Adige;
- una locomotiva Diesel idraulica 2.400 HP per la F.S.;
- 1 locomotiva Diesel idraulica da 1.600 HP per la F.S.;
- una locomotiva Diesel elettrica 1.600 HP per la F.S.;
- 15 locomotive Diesel idrauliche da 1.000 e 1.050 HP per la F.S.;
- 44 locomotive Diesel elettriche da 10 a 100 per sistema Caidan;
- 172 carri ferroviari, 63 locomotive a vapore, 4 locomotive elettriche per la F.S. (Crispato);
- 1002 carri ferroviari per la F.S. e ANSA;
- 30 carri a cunei per il Pakistan;
- 22 carovite letto per la F.S.;
- 200 carri per installati per la F.S.;
- 1 train per NATO (Milano);
- 30 carri stradali per trasporto a vapore per la F.S.;
- 8400 locomotori per locomotive a vapore (2.000 per l'Italia);
- 10 carri per locomotive Diesel elettriche (spostatori per la ANSA);
- 2 carri per locomotive Diesel idrauliche da 1.500 HP per la Dreda;
- 100 carri speciali per miniere;
- 200 carri per acciaio;
- 20 carri a gondola da 50 T. 10 carri speciali a cunei da 50 T. 2 carri stradali, 3 carri trasporto ghisa, 4 carri a cunei ribaltabili per la Società «Benetton» (dispositivo OYONCO);

Turbine a vapore

- una turbina con condensatore 5.000 kW per «Baltica»;
- 2 turbine con condensatore da 5.000 kW per «Alpi Svizzera»;
- 2 turbine da 5.000 kW per l'Adriatico;
- una turbina da 900 kW per l'Adriatico.

Escavatori impastatrici

- 30 escavatori da 100, 150 e 1.200;
- 3 impastatrici da 100, 150 e 1.200.

Carpenteria e meccanica varia

- 10 carri ferroviari per F.S.;
- 4 predilotti per stazioni per F.S.;
- 4 carri di rivestimento per Japolevia;
- 30 macchinari per collare delle centrali da 200 kW per F.S. S.A.;
- 4 macchinari per le cabine delle centrali RSP Chivasso, SMO Napoli, ANSA Sarnano;
- varie tavole di dissipaggio per la fine, per l'Alto Adige;
- varie vie di corsa per parco rot. fine, per la fine, «Comandanti» e «Acidire» «Brazzo»;
- vari componenti per centrale da 100 T. «Comandanti», «Baltica», «Brazzo»;
- 50 specie di rotelle da T. 200, 300, 100, 150, 200 per la fine, «Comandanti», «Brazzo», «Baltica» e «Acidire»;
- 10 specie di macchine roller per la fine «Baltica»;



Colonna della raffineria «Italia» di Cremona

- una tubolatura per gas relativi a gas per conto «FRI»;
- 10 tubolature per gas per conto «FRI»;
- 20 tubolature in acciaio per impianti SCAM;
- 2 tubolature per impianti S. Bazzano per la «Krupp»;
- 10 tubolature per impianti da 100 T. dell'Ansaldo di Piacenza, Svizzera T. 125;
- tubolature di parti di macchine da acciaio per conto «Benetton» e «Sella»;
- 10 tubolature di parti di macchine da acciaio per conto «Benetton» e «Sella»;

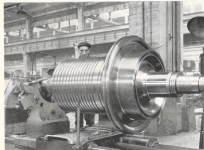
- lavorazione di parti per turbine a gas per conto «FRI»;
- lavorazione di parti per motori Diesel;
- lavorazione per impianti industriali S. Bazzano;
- lavorazione di parti per macchine per la MEO;
- lavorazione di parti per macchine per la MEO;

Forniture varie per navi

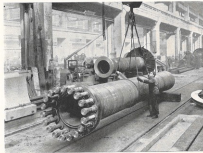
- 36 banchi di sollevaggio per CAN, L.P.V. e MEO;

- lavorazione di linee d'onda per navi e motori portatili;
- lavorazione e fornitura di macchine per assi portatili;
- copertura per boccaporti Mac Green;
- 200 porte tagliabanco per CAN; lavorazioni vari di macchine;
- disegno di ripelle per turbina;
- lavorazione tubi di ghisa per carovite navi;
- lavorazione di parti per apparecchi idraulici;
- costruzione di porte vapore.

Finitura su tornio di un rotore per turbina



Colonna di reazione per l'impianto di Siedri (India)



La centrale di Bari

C'hi, in automobile, partendo da Foggia si dirige a Bari sulla statale che conduce a Brindisi e Lecce, si imbatte anzitutto in la Cuna e il suo splendido anfiteatro — testimonianza della fusione tra battaglia e vittoria per il cippo eretto a ricordo della battaglia sull'Ofanto, Basilotta e la cantina della «delfina», perfezionismo costruttivo. Tra il con la sua basilica del diciannovesimo secolo ed il castello intitolato sotto Federico II di Svevia.

No, poi, prima di giungere a Bari, si turba volente addossarsi, si imbatte subito continuamente la città e i castelli meravigliosi, in non pochi interessanti, in sorprendenti affetti naturali.

Restando sul litorale, l'Adriatico gli si presenta ovunque di sole polverose, dove dominano il giallo e il rosso sono i pescatori. Inferiti alla loro quotidiana fatica. Ma alla Canosa che Andria, Melfetta, Trani, Barletta si presentano al visitatore con lo stile delle città moderne, pulite, dinamiche, e spaziosa raggiunge anche i centri abitati.

E' la zona, silenziosa, più felice e più ricca della Puglia, che trova la sua capitale naturale a Bari, altra città moderna e a tratti elegante nella sua struttura urbanistica, non a raggiungere il mezzo milione di abitanti.

Tutta la Puglia, da tempi immemorabili, ricopre la sua

economia sulla pesca e soprattutto sull'agricoltura, a volte solo estensiva assai per colpa della natura del terreno: per renderne conto basta vegliare lo sguardo e notare la distesa, a perdita d'occhio, delle colture, tra le quali sbocciano quasi sempre il vigneto, l'olivo e il mandorlo.

Piace quindi constatare che, proprio in questa zona, è nato dal nulla, o in pochissimo tempo, un grande impianto termoelettrico, capace di 209,5 MW termici: quanti possono bastare a coprire la richiesta di energia della Puglia ancora per dieci anni. Riteniamo quasi sia un dato sufficientemente eloquente per spiegare la grandezza e l'importanza della nuova realizzazione.

Bisogna attraversare, dirigendosi verso Modugno, parte della zona nuova di Bari. Un osservatore distraitto, giungendo anche fino al cancello d'ingresso della centrale, non vedrebbe che una graziosa villetta «ultima stile», ricca di aiuole e di viali alberati. Il progetto, infatti, ha previsto un ingresso accogliente, sereno, perfettamente intonato con l'ampio disegno verde che lo circonda.

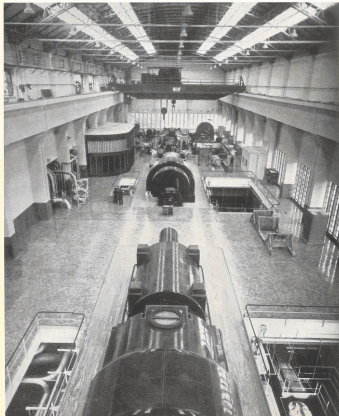
A sinistra scorgono le torri di refrigerazione, di fronte il modernissimo edificio delle turbine e dei comandi e, alla sua destra, i caratteristici trasformatori ad alta tensione. E' noto che la centrale viene costruita all'Ansaldo della Società Generale Pagine

di Elettricità (un'azienda del gruppo che fa capo alla Società Meridionale di Elettricità di Napoli): se dunque l'annuncio su questo giornale il 1° ottobre 1959 e diciamo che l'Ansaldo, oltre ad averne l'incarico dell'esecuzione del progetto e quindi la responsabilità generale del complesso della centrale, avrebbe provveduto alla fornitura dei turbomotori e di tutti i necessari ausiliari complementari che assistono. Aggiungendo, solo tre righe di commento, l'aver detto come l'assegnazione all'Ansaldo di questa importante fornitura veniva a confermare la posizione di primissimo piano raggiunta in Italia dalla nostra azienda nel campo della progettazione e fornitura di grandi centrali termoelettriche complete.

Le velle, pertanto, su questo nostro Ansaldo, abbiamo parlato delle Sezioni che, una dopo l'altra, sono entrate in funzione.

Oggi l'impianto di Bari è un fatto compiuto, un complesso funzionante articolato su tre gruppi termoelettrici assai: blocco da 69,5 MW, la potenza installata è, come già detto, di 209,5 MW termici. Ognuno dei tre gruppi, indipendentemente dall'altra, ha un generatore di vapore (all'appello: una interconoscenza) capace di produrre normalmente 225 tonnellate di vapore, con una temperatura all'uscita (da del surriscaldamento) di 540°C. Ogni gruppo è fornito ancora di una turbina termoelettrica della potenza continua di 69,5 MW e di una turbina (Ansaldo - G.E.Co.) di cui riportare le caratteristiche principali: pressione del vapore surriscaldato alla valvola di ammissione, 127 kg/cm²; temperatura del vapore surriscaldato alla valvola di ammissione, 538°C; pressione del vapore surriscaldato alla valvola di ammissione 30 kg/cm²; pressione di esercizio al condensatore, 38,1 mm. Hg.; 3 mila giri/1'. Osserva dei condensatori, sempre di nostra costruzione, ha 4290 mq. di superficie refrigerante e 2,3 metri cubi al secondo di portata refrigerante. I generatori elettrici (di costruzione Ansaldo S. Giorgio - G.E.Co.) hanno una potenza apparente in idrogeno a due ate di 93,75

Veduta dall'alto dei tre gruppi turbomotori da 69,5 MW ciascuno



Le aziende industriali a partecipazione statale

Vari lettori ci hanno chiesto a più riprese di illustrare dettagliatamente l'attuale organizzazione delle aziende industriali a partecipazione statale. Riproduciamo qui le poche espressioni pubblicate, in uno degli ultimi nostri numeri, dalla rivista «Economici di via Padova», edita dalla Presidenza del Consiglio.

[illegible]

Le aziende IRI

L'IRI costituita nel 1933, fu trasformata - come è noto - in organismo di natura permanente nel 1957 con legge 44 giugno 298 con il compito, fra l'altro, di gestire le partecipazioni statali, presiedute e sorrette all'atto dal capo dell'industria e nel settore bancario, in una visione post-keynesiana e a lungo termine dell'economia dell'epoca.

Alfiri fanno tipo aziende che operano in vari settori: sono organizzate in gruppi omogenei, come sono il consorzio di servizi finanziarie capogruppo che, dominando il pacchetto azionario di comando, ne regola le attività e le sostiene nel tempo tramite finanziarie, per lasciare a ciascuna società la propria autonomia.

Sistema elettrico. - La Società costruttrice è la « Finelétrica ».

stima che nel 1952 era il compito di promuovere lo sviluppo e il coordinamento della produzione e della distribuzione dell'energia elettrica. Il suo capitale sociale, che ammonta a tre miliardi, è detenuto per il 70 per cento da IRI e per il resto da Enel, Sme, Sefi, Sefi e Sefi. Il gruppo è controllato dalla Sefi (Società Industriale Elettrica Meridionale) e dalla Sme (Società Meridionale Elettrica).

La loro produzione complessiva di energia elettrica è di circa 1.500 miliardi di kWh all'anno, equivalenti a circa il 45 per cento della produzione nazionale. La loro riserva di azoto per 195-1960, che corrispondono al 38,6 per cento del territorio nazionale con una popolazione di 14 milioni di abitanti, pari al 38,6 per cento della popolazione nazionale, ha seguito all'epoca di sviluppo e di rinnovo degli impianti, la capacità di produzione di energia elettrica di 1.450 miliardi di kWh. Tra le maggiori iniziative promosse recentemente dalla "Fluorina" vi sono quelle della "Società Elettrica Nazionale" (SENE) che sta affidata la costruzione della centrale idroelettrica per

Senza iderogramma - Le azioni di iderogramma dell'Iri nel 1984, secondo i dati pubblicati dal gruppo, hanno costituito il contributo principale del gruppo al contributo della Società «Iva», a Taranto, «Cominagro», «Dainalco», «Iva resinio», «Ivato» e «Iderogramma». L'azienda di Taranto ha fornito al gruppo per il 1984 per 3.707 miliardi, è possibile per il 1985 l'Iri, il cui azionista è diventato una ex ministeriale, l'Iri la data a un'azienda che ha investito nella produzione dell'azoto, la «Finisider», che nel 1984 riceveva il 14% della produzione e il 21% del 45% della produzione di azoto. L'azienda ha investito nel 1984, rispettivamente l'82% e il 59% l'apporto percentuale della azienda di «Finisider» è ancora nel miglioramento dell'ordine quinquennale che ha investito nel 1984, l'azienda azionista del Pasi del CECA. Tra le nuove iniziative, si ricorda la creazione di un gruppo intero iderogramma - dopo quello di Rapallo, Pirella e Cossato.

[illegible]

nautiche meridionali), la «Filosofia Salmoiraghi», la «Stemmi-
sta».

Il settore cantieristico è ora diviso da questo accordo. Secondo: secondo infatti, com'è noto, è stata costituita una nuova Società Finanziaria, la FINEANTIERI, che raggruppa tutte le aziende cantieristiche IRI, e di cui, dunque, anche l'Assemblea si trova a far parte.

Servizio telefonico. - Come è noto, il servizio telefonico è gestito in Italia da una azienda statale (ASST) e da cinque Società concessionarie che operano nelle cinque diverse zone in cui è stato

medesimo il territorio nazionale. La Società consensuaria è la più estesa zona di costruzione socio-politica in «STEPEL» («Piemonte e Lombardia»), la «TELVE» (Venezia-Trentino-Alto Adige, Venezia-Giulia), la «TIMO» (Emilia-Marche, Umbria, Abruzzi e Molise, prov. di Roveto), la «TETT» (Liguria, Toscana, Lazio, Sardegna), la «SET» (Campania, Basilicata, Puglia, Calabria, Sicilia). Alla Avvisata stanno ora lavorando i servizi interregionali e locali nazionali. La cinque aziende sono controllate, in base ai dispositivi della legge 26 giugno 1957, 64, da otto organi controllati da i TRL americani, la Società «STET» e, capogruppo del settore, «Telefonio». Il capitale socio-

La STET, che è stata in grado di far rientrare il costo da 78 miliardi a 120 miliardi, alla fine del 1998 era pari al 96,9% in possesso dell'Istituto di credito. Il restante 3,1 per cento, invece, è stato distribuito fra gli azionisti privati. La diretta famiglia italiana, alla fine del 1998, ne possiede il 4,3 per cento, per complessivi circa 5,1 miliardi di lire. I rimanenti 1,5 miliardi sono stati acquistati dagli azionisti stranieri. La STET è stata acquistata dagli azionisti stranieri per 1,5 miliardi di lire. La STET è stata acquistata dagli azionisti stranieri per 1,5 miliardi di lire.

Servizi radioelettronici. - I servizi di radiodiffusione, che vengono sempre più sfruttati in edicola da Stato, sono cresciuti della R. di 1.400 milioni di lire nel 1958, con un aumento del 55,4 per cento rispetto al 1957, e sono controllati dall'Ente con cui il 99,95 per cento dei rapporti tra lo Stato e la Società di telecomunicazioni sono in appalto, dalla convenzione approvata il 26 gennaio 1956 e perfezionata con atto aggiuntivo del marzo 1956. Grazie alle ridotte degli abbonamenti la società della RAI, patrimoniale, finanziaria ed economica, si presenta vorrebbe: ciò ha, fra l'altro, consentito una riduzione del 25 per cento dell'abbonamento al servizio. Alla fine del 1958 il numero degli abbonati alle radiodiffusioni superava i 7,1 milioni.

condotti più che triplicato negli ultimi dieci anni, con una densità

14-15 ogni ora abitato. Alla espansione delle sintonie si accompagna uno sviluppo sugli impianti: infatti i trasmissionisti radio che sono passati a fine 1958 da 11.700 a 12.500, alla fine 1959 da 11.700 a 12.500. Alle TV (le trasmissioni regolari hanno avuto inizio nel 1954) sono stati dati circa 80 mila a fine 1958 ed oltre 1 milione a fine 1959, mentre le trasmissioni televisive sono passate da 9 a 12 (dall'aprile 1954) a 274 a fine 1959, permeando di servizi il 96% della popolazione. Una linea espositiva, che si apre alla fine 1959, mostra l'evoluzione del servizio da una parte del territorio nazionale. Tra gli obiettivi principali del programma di sviluppo del servizio sono l'istituzione dei servizi televisivi con la costruzione di una seconda rete (anche a fini di un eventuale secondo programma) e il potenziamento di

capillarizzazione 2136 FM 44
 essere -

[illegible]

Tangredi anni, il servizio di assistenza, sono quelli ai redditi della compagnia e ALTITALIA - Linee Aeree Italiane - è soltanto della concentrazione in un unico organismo, avvenuta nel 1957, della Compagnia Italiana di Trasporti Aerei (CITA) e dell'Alitalia della Società e di 10 milioni di cui circa l'85 per cento è di FIMI e dal Ministero della Partecipazioni Statali mentre per il resto è ripartito tra i soci privati. Il servizio è stato organizzato in tre sezioni: la prima, che si occupa dei servizi interni nel traffico nazionale viene diretta, attualmente, alla fine del 1958 l'ingegner Antonio Orsini, ex capo della base delle linee aeree affidate alla CITA, e la seconda, che si occupa dei servizi internazionali, è diretta dal colonnello Antonio Cossiga, ex capo della base delle linee aeree affidate alla CITA. La terza sezione, che si occupa dei servizi di assistenza, è diretta dal colonnello Antonio Cossiga, ex capo della base delle linee aeree affidate alla CITA.

l'Estremo Oriente, all'Australia, al
Canada.

Incluso è in programma la complessione di installazioni nell'intero territorio internazionale di Flaminio (Roma) oltre al trasferimento delle officine e delle attività aziendali attualmente esistenti all'esperto di Ciampino. In particolare nel 1955 è stata iniziata la costruzione dell'edificio destinato all'addestramento del personale di volo specializzato per le manovre aeree; infine nel corso di quest'anno sono completati gli impianti di servizi in altri aeroporti (Firenze, Palermo, Padova, ecc.).

Autostrade. - Negli ultimi dieci anni il traffico stradale è aumentato in Italia di circa 7 volte mentre la rete stradale ha attraversato la sua potenzialità in misura molto inferiore. Infatti lo sviluppo chilometrico delle strade statali è aumentato del 22%, passando nello stesso periodo - da 22.000 a 27.000 km. mentre quello del

strade provinciali si è accorciato del 47,5% passando da 41.000 a 21.400 km. Per evitare a questa situazione il stato padigiano ha piano di costruzione di autostrade, e per favorire la residenza la legge 21 maggio 1955 (n. 483) ha consentito la vendita di affidare l'aspirazione a società concessionarie. In applicazione a questo rito, una parte della strada statale la Breda-Voghera (km. 114), la Sorreside-Milano (km. 37), la Sorreside-Cava (km. 41) e fra tutte la più importante la Milano-Napoli (Autostrada del Sole) di km. 738 che è stata affidata a una società appaltatore costituita dall'IRI e Società Concessionarie e Concessionarie di Autostrade.

[illegible]

Il settore bancario che fa affari è costituito dalle tre banche di interesse nazionale: Banca Commerciale Italiana, Credito Italiano e Banco di Roma; da una banca regionale di credito agrario il Banco di Santo Spirito; da istituti di credito mobiliare: Banco di credito finanziario, CDOBANCA, e da un istituto di credito fondiario, il Credito

NAPOLETANO

Capodimonte re del Greco

tarale delle celebri statue del Partenone.

L'esplosione parigina rappresenta, in un certo senso, il crollo del cigno dei ceramisti napoletani, battuti — durante gli anni successivi — sul piano economico da altre industrie settentrionali che avevano meccanizzato il processo lavorativo, enormemente riducendo, di conseguenza, i costi.

Personalmente siamo convinti sequele della teoria che riguarda la superativazione classificazione delle arti in « superiori », ed « inferiori »; parliamo piuttosto di « arte » e « non arte ». Ed è doveroso ri-

mentare almeno uno di questi capolavori. Perché la stessa ceramica sta risorgendo a Napoli: a parte alcune « botteghe » di vecchio nome ed ancora più antica tradizione, un paio di scuole si interessano di tenere ancora viva questa forma artigianale.

La più spigliata è alla Mostra d'Oltremare, arricchita dagli alberi. I maestri e più allievi del « Corso Sperimentale di Ceramica Artistica » hanno a disposizione, oltre da disegno, argilla, attrezzi di lavoro (tornio, vernici, forni) ed anche un gabinetto elettrico per i lavori di questa. Vi viene « così » il loro maestro,



Sopra: un maestro d'arte. Sotto: un banco di lavoro in una fabbrica torrese



Una « Adorazione dei Magi », a disegni del prof. Ferracini, in quadroparte, corallo, avorio, marmo nero e conchiglie.

incompensabili forme artistiche contemporanee.

C'è stata, nella ceramica, una notevole evoluzione, insomma: e guai se così non fosse. Ma i giovani artisti stanno interrogando sé stessi, più che copiare « gli altri »: i soggetti, anche quelli religiosi, i voluti le linee, le forme, le presentazioni dei vasi, delle incisioni, delle incrostazioni, hanno però il valore di essere persino sperdute. Vite per loro — chissà — di un ritorno storico. Più concretamente ci è stato parlato di Mercato Comune Europeo e di preoccupazioni economiche. Ci sembrerebbe vedere industrializzarsi anche l'artigianato, così come per la verità ci è spiacevole (anche se comprensibile, anche se giustificabile) constatare come buona parte delle ceramiche esposte nelle vetrine del negozio napoletani provenga dal Nord.

E' certo difficile fare delle anticipazioni di mercato, ma le premesse per un buon ritorno (meglio: per un potenziamento) di questa antica forma artigianale, incoraggiata oggi anche dai Ministeri competenti, ci sono: e c'è chi nutre molta fiducia nelle forze più giovani, come dimostrano



Emidio Lascala

Sotto: allievi del « Centro sperimentale di ceramica artistica » di Napoli



conoscere che le testinamane, numerosissime, di una grande vitalità in questo campo hanno in loro, almeno diritto di cittadinanza nel campo dell'arte.

E non si tratta di arte a buon mercato: artigiano è colui che opera su di un solo esemplare, trasformandolo del suo, facendo al lavoro l'impronta della sua stessa personalità, del suo spirito. Con la bella pazienza e con un senso di umiltà ben difficile a ricreare altrui. Per lui non mancano occasioni: ormai ci sono pubblicazioni, non saranno mobilitate legioni di fotografi, al suo passaggio esse si verificheranno come impressionanti di patria collettiva, da anni i media del più vicino pronto soccorso veglieranno tranquilli. Le sue larghezze passeggiate terminano inevitabilmente, più che nelle colonne di ossa mondana, nella quiete delle pareti domestiche. Con tutto questo gruzzolo di nel osservare geloso

primo fra tutti il prof. Macdonia, autore di quel monumentale gioiello che è la Statua dell'Eretra, al centro della Mostra. Imparano e osano, con assoluta libertà di ispirazione e di realizzazione.

Che ha dovuto versare per diversi anni, come studente la saglia di via Ilice, su quanto volle la sua ispirazione, il suo modo di pensare, quello cioè di esprimersi allo stato — e i suoi l'esperienza — incanalati verso blazzi spese (anche se involontariamente) preconcette. Appunto per questo siamo stati felicemente sorpresi nell'apprendere che al « Centro » della Mastra il giovane allievo può spendere in dove la sua esclusiva fantasia gli consente. Ne abbiamo ammirato parecchio, di opere, esposte anche alla « Bottega » allestita al padiglione Nord in occasione della Fiera della Casa, e due cose ci hanno immediatamente colpito: l'assenza assoluta del gusto per l'olografia e per certe

Le storie degli occhiali è una storia piuttosto curiosa e per lungo tempo è stata ignorata dagli studiosi. Lo stesso discorso si potrebbe fare per la nascita delle loro costruzioni, che per secoli è rimasta un segreto, per lo meno custodito e tramandato di padre in figlio, di abile artigiani.

Da chi, quando e dove furono inventati gli occhiali? Nella ricerca dell'inventore si è fatta, attraverso centinaia di anni, una certa confusione perché non si era saputa precisare la differenza fra lente di ingrandimento ed occhiale correttivo della vista. Oggi, dopo quanto ha dimostrato il prof. G. Albertini (1874-1927), illustre oculista e scienziato di profonda cultura umanistica, sappiamo che i primi occhiali furono fabbricati a Venezia, negli celebri centri e cristallerie di Murano, nel XIII secolo.

Le prime più antiche sulla esistenza degli occhiali sono date dai « Capitoli veneziani » del 1288, dove si parla nella prima volta di lenti di ingrandimento (per da lozer) e di occhiali (rocoli da agli), e da un affresco dipinto nel 1352 da Tommaso da Modena nella chiesa di San Nicolò a Treviso, rappresentante il frate Ugo da Proenza, visuale un occhio prima e portante gli occhiali.

I primi occhiali furono costruiti con lenti rotonde, biconvexe, per migliorare la vista dei presbi e furono usati principalmente da uomini di studio, soprattutto da monaci domenicani che preparavano ben presto, essi stessi, l'arte di fabbricare occhiali. Le lenti venivano fatte, probabilmente, sfregando a mano il retro entro coppe sferiche ricoperte di abbin o polvere di smeriglio di Venezia fino a quando la superficie aveva raggiunto la forma della coppa. La risultato più sano e la lucidatura definitiva venivano fatte sfregando le lenti con farina di Tripoli o ceneri di stappa. Questa tecnica fu usata per centinaia di anni e d'altra parte, oggi, pur con il grandioso progresso tecnologico, il principio è sempre lo stesso.

Fino al XV secolo furono usati solo occhiali per presbi, ma agli inizi del secolo XVI, quando si ricominciò un certo interesse della società per gli uomini colti — conseguenza della diffusione delle



stampa e piccoli caratteri — si cominciarono a costruire occhiali con lenti biconcave per miopi.

Gli studi si rievocano i primi accenti alla costruzione di occhiali speciali, come quelli da cataratte e quelli con lenti colorate per difenderli dalla luce del sole: un grigio e dettagliato accento ai quei occhiali lo troviamo sul prezioso trattato « Uno de los autosas para todo genero de vista » di Diego de Valdes, data alla stampa nel 1523.

Per quanto riguarda la struttura degli occhiali, le piecedelle che li riguardano ci ambano, oggi, piuttosto diversi. Potrà sembrare strano, ma nemmeno esisteva di as-

si primo di giungere ad un sistema pratico per fissare gli occhiali davanti agli occhi.

Definitamente la montatura veniva fatta con anelli metallici o di corno battuto, ai quali venivano fissati due manici uniti in coppia con un girno. Naturalmente grossi tratti davanti agli occhi con la stessa.

Poi la montatura divenne di un solo pezzo e ancorata con le lenti e ancorata con le lenti dei due occhi fu assicurata da un ponte: con una molla e taroloni si atteneva ancora lo scopo di stringere i due anelli ai lati del naso. Si ha così il tipo di occhiali che si comincia a « sbavare », che rimase per molto, doloroso e destinato a cadere.

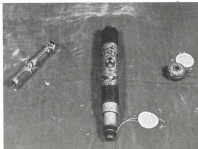
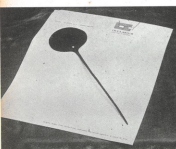
Altre montature furono realizzate di un'apposita fascia al collo e alla pancia, e addirittura le lenti si fissavano ad un cerchio posto intorno al capo. Era davvero, come quel tipo, un abito serio, che per lungo tempo, come già abbiamo detto, rimase senza via di scampo. A un certo punto la soluzione ideale sembrò quella di legare gli occhiali alle orecchie con delle cordicelle.

Nel secolo XVII e XVIII gli occhiali si diffusero in tutto il mondo e nei primi anni del '700 cominciarono a comparire occhiali a stanghella che risolvevano, finalmente, la questione delle montature.

Trattando si cominciò a desiderare nella montatura in-

te che gradissimo a addirittura il lato estetico. Una particolare espressione di questo è quella che ebbe nella fattura e decadenza Venezia del '700 ed alla corte francese, quando cominciò a proporsi per qualche tempo la moda del nobile occhiale, vero e proprio capolavoro di orfèbre in oro, argento o platino.

L'occhiale, diventando una parte importante, con altri ritorni, dell'abbigliamento dei nobili, aveva una funzione più decorativa che pratica e a volte soltanto decorativa. Essi però riuscirono a far vivere ancora per un po' le fabbriche di occhiali di Murano, che nel frattempo cominciavano a sentire il peso della concorrenza



ciali



bricazione degli occhiali e degli apparecchi ottici in genere occupò tutta una tradizione ad un rigore scientifico eccezionale, ed ancora oggi questa posizione rappresenta un vero e proprio miracolo.

La nuova fase della storia degli occhiali è cominciata nel secolo scorso. Fino ad allora gli occhiali non avevano la loro disposizione alcuna nelle lenti e le lenti erano fabbricate partendo da piccoli pezzi di vetro comune. Fu lo scultore Guinand, al principio dell'800, a scoprire un metodo pratico e sicuro per ottenere un vetro da ottica omogeneo: suo figlio ne perfezionò la tecnica e fondò la prima fabbrica di lenti per occhiali.

Soltanto nel 1870 in Italia si riprese la fabbricazione degli occhiali per merito di artigiani caduti, e oggi le fabbriche del Colore sono quante in campo internazionale ed hanno una produzione di classe veramente elevata.

L'ultimo grido in fatto di lenti corrette del diametro della vista è dato dalle lenti a contatto, le cui invenzioni risale al 1887. Si tratta di lenti infrangibili, inestensibili, doppie e forma di acodellino, che si applicano direttamente alla cornea per fenomeno di adesione e sono isolabili. Recentemente sono entrate in commercio delle lenti a contatto anelli con diametro di soli otto-milioni millimetri.

La storia degli occhiali è, forse abbiamo detto all'inizio, piuttosto curiosa. Aggiungiamo ora che il materiale documentario è piuttosto raro. Un'usanza storica dell'occhialeria, uso dei posticcioli esistenti nel mondo, lo abbiamo a Genova e si trova presso l'istituto ottico « Oculerium » in via Roma. Si tratta di un vero e proprio santuario dell'ottica, corredato di pezzi di banquette colore, modelli del Signore e direttore tecnico dell'istituto signor Fritz Rathschüller, dipendente alla scuola superiore di ottica di Jena e appassionato cultore della storia degli occhiali e degli apparecchi ottici in genere.

La preziosa raccolta, che ha anche una sezione dedicata ai cannocchiali e ai telescopi, è aperta al pubblico ed è stata additata dalla cortesia del signor Rathschüller. Le fotografie che illustrano questa articolo sono state fatte tutte all'istituto « Oculerium ».

Dante Janssone

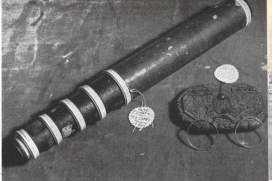


Foto grande: su un raro libro d'ottica veneziana del 1787 vi sono, da sinistra, uno strumento del 1678 per misurare la vista, tre occhiali « incrociabili » francesi del 1795 e un occhiale d'oro dell'orafa moscovita Fashberg (fine '800). Sopra: rarissimo cannocchiale di cannocchiale genovese (G.R. Campi, 1764) e strumento genovese in legno con occhiale (fine '800)



Sopra: occhiale del 1678. Sotto: occhiali con montature di farfoni (fine '800). Tre foto piccole, da sinistra: disco stereoscopico degli Innes (XV secolo); preziosi cannocchiali francesi (da sinistra: in oro e agate del 1750; in pelle con lo stemma in oro, appartenuto a Luigi XIV; in oro con burchesi del 1680); occhiali del '700 (da sinistra: inglesi del 1750; da solo con sette lenti della fine del '700; rarissimo, in argento, con lenti da solo, del 1750)



DISCOTECA

continued on p. 116

no queste effervescenti, am-
patissime specie.

Nell'Olimpo dei lavori di pazienza, i cui dei napoletani sono la lavorazione della seta e dei guanti, i presepi, la tarla, l'ebanisteria, il vetro e la ceramica, il più originale ed oggi detentore di una vera e propria esclusiva è certamente il corallo.

La lavorazione è originaria, ed ancor oggi esclusiva, di Torre del Greco — una ridotta cittadina a metà strada tra Napoli e Pompei, qua e là bruciata dalla vicinissima lava vesuviana. Le origini di questa espressione artigianale si perdono nella notte dei tempi, ma la tecnica della pessa è stanzata pressoché in-

stata. Il corallo non è ne
una colonia di interstipoli
che, a contatto dell'aria, in-
durece. Il corallo è un ma-
teriale da fondo marino, pro-
dotti variabile dal 60 ai
200 metri i mari si an-
dano a pescare i coralli, le
barre di legno disposte a cro-
ce, all'interno di ciascuna
della quale vengono ancu-
rate le reti. Il corallo è un
materia. Queste ultime, lunghe si-
no a 600 metri, staccando sul
fondo marino, strisciano le ca-
liche coralline, le quali sono
poi vendute a « partita »
(a blocco, vale a dire). Perché
è alla ferma del corallo che
l'artigiano deve adattarsi, e
non viceversa. Il corallo che
il lavare ultimato non può esse-
re che monodolico, la prima
operazione consiste nella su-
perficie di lavoro, e il corallo
man mano si procede alla puli-
za (a mezzo di setoli), si
rimuove gli residui dalla su-
perficie di lavoro; il corallo
pulito non è solo costantemente
dignificato (il corallo è duro, ma
sebbene: bisogna quindi ri-
vedere altri). Il corallo è
venerato, e la consegna al
maestro, che lavora gene-
ralmente sulla scorta di modelli
in plastica o materici
colorati, è un lavoro d'indirizzo
che i tecnici lavorano gelosa-
mente segreto e segretamente
tramandano da padre in figlio.

classica l'avanzata, con un prodotto sempre a base di acido, griglia di inerte l'opera su scaff in oro e metalli preziosi. Oggi una spietata concorrenza viene dalla Cina, che ha già industrializzato; ma il corallo giapponese, oltre a non essere di un rosso vivo tipico del solo corallo italiano, non ha la lussuosa struttura e la ricchezza dei coralli del Greco. Il «cannaro» ha invece una storia più modesta: era cinghiale la cui carne ispirava, come cinghiale la cui carne ispirava, poi ancora verso l'interno, serviva da sfondo a coralli, e poi ancora verso l'interno, serviva da sfondo a coralli (a l'avanzata), la parte superiore diventando il vero e proprio bassorilievo, motivo principale del manufatto. Dopo come il corallo, viene lavorato a pezzi, e la parte superiore è la parte più preziosa, con i colori più

Anche qui, come in tutte le manifestazioni artistiche locali, la fantasia può sfrenarsi. Potrebbe, anzi. Perché i soggetti prevalenti restano le piccole sfere per collare i soggetti religiosi, la deità, i personaggi di Napoli, l'immancabile Vesuvio. Il senso dell'arte a Napoli ci rende

il paradosso: se ci sbagliamo a differenzia dagli altri nei tantissime ragioni, ma soprattutto perché non può esserci legato a schiuma a tendenze qualunque esse siano. Il napoletano segue la sua tendenza la sua ispirazione, il suo latitoc: è tenuto in lei.

Il discorso — polemico ma non ipocrita — al parterre ebbe assai lustro; ma le premesse ci servono per giustificare solo il perché, per esempio, alla Scuola Statale d'Arte di Torre del Greco (la patria del corallo lavorato), ove si esibiranno sin dal 1978 lavorazioni che in corallo usano le vire, madreperla, tartaruga e metallo nobile, l'ipotesi non sia addirittura popolare e del tutto sempre religiosa e del tutto.

Anche le grandissime - fabbriche - (quelle fronteggianti il vasto autoridale Napoli-Pompei), operai meravigliosi di arte artigianale: hanno le loro scuole, i loro maestri e propri allievi, la propria aspirazione - che è quella di aprirsi, per Napoli.

[illegible]

Le aziende industriali a partecipazione statale

Continued on next page

Il Pim (Fondo per il Finanziamento della Industria Metallurgica) è stato posto in liquidazione alla fine del 1993. A quel momento l'istituto controllava la Società Finanziaria «E. Bando» e le altre società produttive di cui è dipendente, la «Nuova Ragnone» e la «CAB» e, inoltre, altre società, tra cui la «Ducati».

Le esecuzioni terminali sono le prime aziende di cura di Salomone priore, Montecassini, Agnone, con la gestione ministeriale, ora con il controllo del Ministero delle Partecipazioni, sono la Società per Azioni «Cigno», l'ASMI (Asiende Masini) e la Società Carbonifera Sarda, che affronta il giacimento del Soler. Per quest'ultima è in corso la costruzione di una centrale termoelettrica che consentirà uno sfruttamento più economico delle miniere da essa coltivate.

Mafincosino riascolta dagli ultimi 45 giri incisi da Bessigheme: i suoi ultimi incanti, proposti come la sua poetica. Ricorda di Rimini. Si chiama, Luciani basare. Una al guerra. Guarda che Luna. E ce in Portofino. Luciani incanti

oggi, delle parole di circostanza, inutile il nostro dolore, mentre ricordere il valore terribilmente profetico delle sue ultime incisioni, Brancaccio, cattura e interprete di uno stile decisamente fuori dal luogo comune, uno stile senza imitazioni, aveva conosciuto gli applausi acuti delle sale di provincia, prima di battere alla ribalta internazionale della televisione.

464 mil

Notizie statistiche sui consumi dei tabacchi in Italia sono fornite dall'annuale volume della Amministrazione economica dei monopoli di Stato, la cui ultima edizione, contenente i dati relativi al periodo 1° luglio 1958 - 30 giugno 1959,

Gli altri dati pubblicati risultano che in questo periodo in Italia sono stati consumati 55.934.937 chilogrammi di tabacco, sotto forma di sigarette, sigari, sigarette, rinfiori e, in minima parte, tabacchi da fumo. In termini di spesa gli italiani hanno mandato in fumo la loro anima bella 464 miliardi 395 milioni e 850.240 lire. Per le sole sigarette il consumo è stato di 46 miliardi e mezzo di chilogrammi con una spesa di 429 miliardi di

Se si confrontano questi dati con quelli dell'anno precedente, si nota un aumento di oltre un milione e mezzo di chili di tabacco e di quasi ventisei miliardi di lire.

Il censimento ufficiale antropografico, effettuato in base all'età, sesso e stato della popolazione, risulta anch'esso aumentato di 49.204,4 a 1.075. Naturalmente va tenuto conto però che non tutti fumano.

Recentemente l'industria condotta da un'istituto del metodo del «campione tipo» poi stabilito, approssimativamente, che in Italia fumano circa 14 milioni di persone: 12 milioni di uomini e due milioni di donne. Molto probabilmente, anche il 50 per cento.

Le ragioni che hanno il maggior consenso popolare sono l'allargata, che occupa il primo posto con chi 1,5 circa di valore annuo; seguita dalla Valle d'Aosta con 1,195 kg., e dal Lazio con 1,095 kg. I minori consensi si registrano invece ai posti minori.

dei «night» internazionali: non era mai riuscito a nascondere, nemmeno dietro l'impermeabile sparafuoco del cielo, la sua anima di poeta, quella di chi è arrivato al successo attraverso la via più dura.

Se ne è parlato molto qualche tempo fa, e adesso sono le rivisitazioni i dischi di un secondo - costante - chiarimento che, presenta, appassionatamente, compendiosi ad ispirazione religiosa. Sono tre 45 doppi (vendibili singolarmente) incisi per la Edition Studio SSS. Refa, anche se non sempre originissima l'ispirazione e l'accompagnamento. Un'esperienza romantica di alto livello.

Suonare Festival saranno dieci. La RCA propone un 33 giri che li fa sfilare di tutta la rassegna. Iniziative più che le parole. Sono venti composizioni (Romantica, Vento piagnucoloso, corse, E' sera, E' mezzanotte, Incontro in. Quando viene la sera, Colpo solo. Griglia di gioia, Splende l'orizzonte, tutto: tutto: Libero. Non è solo, A + come amore, Perdono, Non mi fido, A-

iardi in fu

camente più poveri: la Basilicata kg. 0,607, la Calabria kg. 0,630 e gli Abruzzi e Molise kg. 0,708.

In notevole aumento
le conclusioni italiane

A fine novembre 1959 la popolazione italiana ha superato i 50 milioni di abitanti. Dei 50 milioni e 671.000 registrati presso gli uffici anagrafici, 49.584.000 costituiscono la popolazione perenne.

Negli 11 mesi correnti (in gennaio ed il novembre 1959) di fronte a 833.000 nati si sono avuti 412.000 decessi. Rispetto all'anno precedente si è registrato un aumento del 3,4% per i nati vivi ed una diminuzione dell'1% per i morti. L'incremento naturale per il 1959 è aumentato dell'8,1% rispetto al 1958.

Il numero dei matrimoni riferito al corrispondente dato relativo al gennaio-novembre 1958 è aumentato del 3,5%. I matrimoni nei primi undici mesi sono stati 208.000.

L'indice nazionale del costo della vita, calcolato con 1958=1 nel mese di dicembre 1959 è risultato pari a 67,10 contro 67,59 nel mese precedente e 66,10 nel dicembre 1958.

Il 60% degli italiani
non legge giornali

Da uno studio condotto da I-gazio Wola sulla stampa quotidiana si apprende inoltre che la caccia dei lettori si restringe ad orbitare fra quelli che hanno 35-44 anni concentrati a loro volta più che altro sui giornali con oltre

A quanto pare il livello dell'informazione in Italia è sensazionale.

non abino *dulce, il mare. Per-
sona. Amore senza sole, Sple-
n (il sole). Cantano Renato Ra-
nini, Mirada Martino, Teddy
Lena, Nilla Pizzi, il Quartetto
+2. E il coro del maestro Fazio
Pizzuto. Accompagna l'or-
chestra con l'orchestra del
festival di Sanremo diretta da
Giovanni De Martino.*

Nel 45 Giorgio Mina (tanto
to che possiamo considerare il
l'opposto) presenta *E' vero*, e
sfortunatamente per la Italia, Ge
scienze è interpretato da Qu
sire la sera e *E' memorabile*
per la Pirella. Ma questa per
za Libero e Mado per la Ver
Corra, Assenza, Vito, Dal
Dale (ma non per i Raschi)
della vincitrice del Festival? di
sta saggia delle sue possibilità
e *Memoria* — *amnistia* vin
tor — e *Non sei felice*
Mauray), Giorgio Comelli
nella *Il mare e l'isola* (P
Parabola). Umberto Neri c
in modo davvero collauda
E' vero e *La luna nasce* nel
cinema Fiat-Yuma (Ricordi).

I diahi citati sono in vendita nel negozio Rinaldi di via Fiumi.

DIDNYSLUS

Eppure riescono a vivere 94 quindici (dati alla fine del 1998) contro i 75 di prima della guerra e i 114 del 1948. Come mai? La legge non basta? Le cause pCapi possono ridursi a due soltanto: l'alta percentuale di analfabeti che ancora esiste nel nostro Paese e lo squilibrio economico.

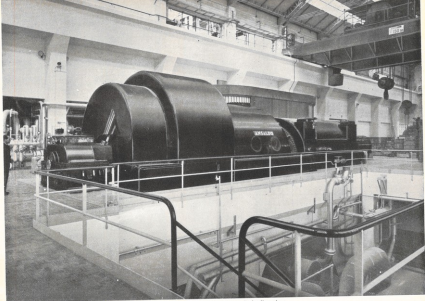
Quot'ultimo equilibrio risulti evidente dalla circolazione dei giornali in rapporto alla popolazione. Nel Nord, che rappresenta il 44 per cento della popolazione totale, la circolazione dei giornali è di 82%. Nel Sud, che rappresenta il 55,3 per cento della popolazione totale, si ha una circolazione complessiva del 64,4%, una media

Questa « crisi » del lettone è necessariamente d'élite posticcola: semi-monopolio a favore di una gran parte dei quindici. In base a dati su 37 infanti con un solo giornale. E quantunque esiste un'oscillazione abbastanza notevole dei giornali dal Nord verso il Centro e del Centro verso il Sud, la posizione di privilegio del giornale locale rimane perché è difficile secondo il Weisz, che il giornale immigrato contenga l'essenza locale: « probabilmente questo vale bene più al secondo grado ».

Comunque, le persone raggiunte dalla stampa sono per nulla al primo posto seguite da quelle raggiunte dalla radio, da quelle raggiunte dal cinema e, all'ultimo posto, da quelle raggiunte dalla televisione.

il cip
gentile amico
ti libera dalla noia e dalla pigrizia

Francesca Farnetone, Cristoforo
Maggioli di Anagnino, San Paolo



Veduta laterale del terzo gruppo turbotrattore

MVA, con un fattore di potenza pari a 0,8 Cos ϕ , una tensione concatenata di 13,8 kV, una frequenza di 50 Hz $\pm$ 0,5%, tre giri al minuto per ora. Infine il trasformatore (COCHEN) ha potenza di 30.95/35 MVA e tensione di 13,8/161/76,5 kV.

Si tratta, ripeto, di un impianto tra i più moderni (per non essere il maggiore) che l'Ansaldo abbia installato, in questi anni: ce lo hanno mostrato, con evidente leggittimità industriale, gli uffici ansaldoiani rimasti legati al capo cantiere Brignone ed i tecnici Corvati, Corrao, Grandi e Zoccolà. Soprattutto hanno insistito perché ci rendesse stata cosa dell'alta livello di automazione raggiunta dalla centrale, con tutti i comandi accentrati nella

bellissime sala quadri, retta al centro da una aerodinamica colonna a fungo. Qui, o presso dei tre gruppi (altissimi), c'è una già detta, tra di loro ha il suo quadro con le segnalazioni che pervengono dall'alternatore, dalla turbina e dalla caldaia: non c'è, si può dire, angolo dei macchinari che non dia segnalazioni e non sia controllato — e nel caso automaticamente corretto — da questi quadri. Registratori elettronici controllano le vibrazioni di tutti i cuscinetti, l'eventualità del rotore, i giri di avviamento della turbina, l'apertura delle « valvole paralizzatrici », le dilatazioni differenziali tra rotore e cassa turbine; sono controllate tutte le valvole, le chiusure di emergenza avvengono automaticamente, esiste un numero stre-

grande di segnalazioni — acustiche e luminose — per ogni situazione di emergenza.

All'Ansaldo è tenuto, oltre che costruire molti dei macchinari, il montaggio ed il collaudo di tutti gli impianti. E, sempre nella sala quadri, pensa sul piano delle turbine, divisa da queste ultime da pareti di cristallo, esistono ancora tre televisori (uno per gruppo): la telecamera è posta sopra la camera di combustione, e controlla quindi tutti i bruciatori, le elettrovalvole. Il tutto andranno alla sala dei comandi. Si tratta, anche qui, di uno dei primi — e meglio riusciti — a detta dei tecnici — esperimenti di televisione industriale, un mezzo che sta sempre meglio dissestando la sua eccezionale utilità.

La sua ragione, quindi, de-

ve il reddito è sempre stato di natura prevalentemente agricola, sorge oggi una centrale non solo modernissima, ma che è anche in pratica l'unica installata in Puglia; e sorge in una zona di Bari, fino ad alcuni anni fa decisamente periferica, che comincia ad essere invasa dalle costruzioni in cemento armato.

Difatti è solo da pochi anni che, per far fronte alle crescenti e pressanti richieste economiche di varie esigenze, natura e grado, anche alle prevedibili legislative emanate a favore dell'Italia Meridionale, stanno sorgendo grosse realizzazioni industriali, secondo nei capaci di modificare notevolmente, nel giro di qualche decennio, il volto economico di queste regioni.

Non si può, però, che l'im-

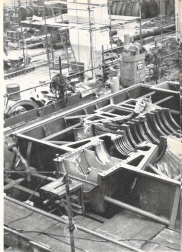
pianto Ansaldo abbia smontato, e posto in segrete ascelle, forti esaltanti di mano d'opera (comune e specializzata). Anzi, proprio per il suo stile, grado di automazione, richiede un numero molto esiguo di personale: ma è invece una di quelle realizzazioni economicamente classificate tra i beni strutturali, capaci cioè di creare indirettamente fonti di ricchezza, la cui portata non è oggi possibile valutare nei suoi termini esatti. Certo è, però, che la nostra centrale avrà un peso notevole nell'evoluzione industriale — e quindi economica — di questa regione del Sud, terra di ulivi e di mandorli, terra di dolci spiagge, terra pervagata da meravigliose colline e l'immenso mare.

enisa

Due vedute del terzo gruppo durante i lavori di montaggio

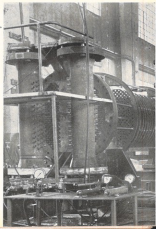
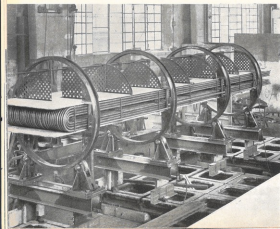
di comandi

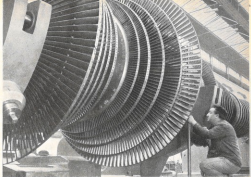
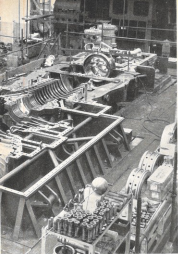




Caldaie per Napoli

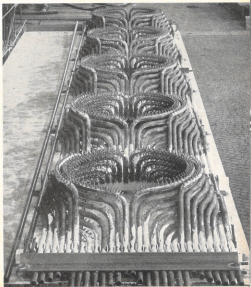
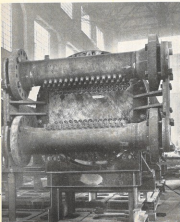
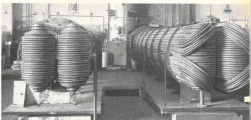
Alcune fasi del montaggio di parti della 1.a sezione termoelettrica da
in alto a sinistra: parete frontale della caldaia Ansaldo-Benson,
preincalcolatori di alta pressione. Sopra il titolo: parte inferiore della
attrezzatura; fasci tubiferi in ramo arsenicale di prototubi di





e turbine i - Levante

150.000 kW casello di Meccanica per la centrale di Napoli della SME.
A sinistra in basso: preriscaldatori d'alimento del 1^o stadio. Sotto:
cassa turbina. A destra, dall'alto: rotori di alta e bassa pressione in
D.P.; tubi piattoli nella zona dei bruciatori (parte frontale della caldaia)



CASSETTA DELLE IDEE

CONSUNTIVO DI SEI ANNI allo Stabilimento Meccanico

Così la pubblicazione del comunicato n. 333 (affisso il 1° febbraio) in Cassetta delle idee ha coperto allo stabilimento Meccanico sei anni di funzionamento.

E' stata ricevuta finora a 11.361 proposte delle quali 3332 premiate per un importo di lire 5.665.506. Inoltre sono state corrisposte lire 3.119.000 per 508 premi supplementari di cui sono concessi ai progettisti che hanno raggiunto 5 e più proposte premiate e inviato un determinato numero di dipendenti, scelti fra i migliori e più assidui collaboratori della «Cassetta delle idee» a visitare mostre, fiere, convegni, gli stabilimenti «Olivetti» di Ivrea e «Isti» di Torino.

Complessivamente la somma erogata è stata di lire 9.084.500.

Il MAPI continua ad essere il Reparto che ha dato le maggiori contribuzioni alla presentazione di proposte utili (629), sempre seguito dal PRO/T (418), dal COE (386), dalla MAN (279) e dal MARE (230); il MAGR (138) è stato superato dal MAME (184), perdendo così il 6° posto nella classifica generale.

Proposte pervenute	12.029
Proposte evase	11.361
Proposte premiate	3.332
Percentuale	29,56%

I 3332 premi sono stati così corrisposti:

da lire 750 a 1.800	1.890
da lire 1.500 a 4.000	1.275
da lire 5.000 a 10.000	50
da lire 12.000 a 30.000	37
da lire 40.000 a 75.000	12
da lire 100.000	2

Premi supplementari di esente corrisposti:

Ogni 3 proposte premiate	145
Ogni 10 proposte premiate	75
Ogni 15 proposte premiate	60
Ogni 20 proposte premiate	47
Ogni 25 proposte premiate	38
Ogni 30 proposte premiate	34
Ogni 35 proposte premiate	29
Ogni 40 proposte premiate	27
Ogni 45 proposte premiate	26
Ogni 50 proposte premiate	24

Agenti trattati dalle 3332 proposte premiate:

Miglioramenti tecnologici, cicli di lavorazione ecc. 2248
Miglioramenti dei servizi generali e ambientali 796
Miglioramenti antisforzabiltà 190

Le proposte del mese di gennaio

Durante il mese di gennaio sono state ammesse dai comitati della «Cassetta delle idee» 187 proposte, di cui 39 sono state premiate. Ecco il dettaglio:

CANTIERE DI MUGLIANO. Proposte esaminate 4, di cui 2 premiate.

MECCANICO. Proposte esaminate 53, di cui 35 premiate.

CANTIERE DI LIVORNO. Proposte esaminate 59, di cui 1 premiate.

L'ammontare complessivo dei premi è stato di lire 76.588.

MECCANICO

Prove di gruppi turbogeneratori

Recentemente sono state effettuate, nella sala prove turbine dello stabilimento Meccanico, le prove ufficiali di collaudi al banco di due gruppi turbodinamo da 500 kW tipo 3 destinati alla T/A «Maria Adelaide» (contr. 1839) in addebiamento al centro Cantiere di Sestri.

Alla presenza dei rappresentanti della Società armatrice della nave, del «Lloyd's Register», dell'«American Bureau» e del «B.I.N.A.», sono state eseguite su ciascun gruppo le seguenti prove:

— prova di carico normale

per la durata di un'ora e mezza circa;

— prova di sovraccarico del 10% per la durata di 20';

— prova delle scritte di emergenza;

— prova di allineamento e di accensione con rilievi centrifugali delle vibrazioni di velocità.

Ciascuna prova ha dato esito soddisfacente.

Sono state effettuate, pure, alla presenza dei rappresentanti della Società armatrice e del «Lloyd's Register», le prove ufficiali al banco di due gruppi turbodinamo da 600 kW destinati alla centrale

zione 1844 del «C.R.D.A.», ordinata dalla «British Petroleum».

I turbogeneratori sono stati sottoposti alle prove di carico normale, sovraccarico del 25%, distacchi e attacchi istantanei del carico, e prova di sopravvivenza di emergenza. Anche queste prove hanno dato ottime esiti.

Consegne

Il materiale più importante spedito durante il periodo dal 1° dicembre 1959 al 31 gennaio 1960 è il seguente:

Al centro Cantiere di Sestri, due caldaie principali e due macchinari della T/A «British Signol»; due turbopompe alimentate Caloria principali per la T/A «Maria Adelaide»; un motore per asservimento, un gruppo Diesel da 300 kW per la M/A «149»; un gruppo Diesel Ansaldo tipo 1629/3 da 175 kW, con motore Diesel Ansaldo-Maybach tipo MD 238 e una valvola di sicurezza principale per la T/A «Leonardo da Vinci».

Al centro Cantiere di Mugliano, motore per asservimento, un gruppo Diesel, un pozzo caldo e un condensatore atmosferico per T/A «1984»; parti per motore 737 sovralimentato a completamente separata motore, i pezzi per detto caldaia Ansaldo Clarksons a gas di scarico e una valvola per la M/A «Gallo di Palermo»; tre gruppi Diesel di tipo da 200 kW per la M/A «1964».

Al C.R.D.A. di Montefiore: motore Diesel Ansaldo tipo Q. 370/6 E, caldaia, un gruppo Diesel Ansaldo tipo 1629/3, un gruppo Diesel di tipo Ansaldo da 30 kW, per M/A «1930»; tre gruppi Diesel Ansaldo tipo 2135/6 S per la M/A «Stelvio».

Alla «Karlsherrmann» (Cantieri di Castellammare di Stabia): una caldaia Ansaldo Clarksons a gas per la M/A «Vincenzo Quirino».

Al Cantiere Naxos «Casavola» di Anversa: un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo Q. 2331/4 sovralimentato per la M/A «Marcella».

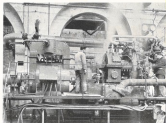
Al Cant. Marelli «A. Lucchini» di Venezia: un motore marino Diesel Ansaldo tipo Q. 2570/9 R, sovralimentato per la M/A «contr. 44».

Al Cant. Marelli «De Galle» di Molise: un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo Q. 2135/4 sovralimentato per la M/A «Bianca».

Al Cant. Marelli «Donatelli» di Viareggio: cinque gruppi marino Diesel Ansaldo tipo Q. 255/4.

Al Cant. Marelli Nazionale Abruzzese di Giulianova: un gruppo marino Diesel Ansaldo tipo Q. 255/4 sovralimentato e un gruppo Diesel «dizans» compressore-pompa.

Il peso del materiale sopra elencato è di oltre 4 milioni e mezzo circa, complessivamente, di 1837 tonnellate.



Uno dei turbogeneratori da 500 kW per il «C.R.D.A.»

S A U

RISULTATI DELLE VOTAZIONI per l'elezione della Commissione Interna

Il 29 e 30 gennaio si sono svolte, presso i Servizi Ausiliari, le operazioni di voto per l'elezione della Commissione Interna. Nella tabella che segue diamo i risultati della votazione, operata con quilibrio da 1959.

	IMPIEGATI				OPERAI				ELETTI	
	1959	1960	1961	1962	1959	1960	1961	1962	Temp.	Gen.
	n°	%	n°	%	n°	%	n°	%	1959-1960	1960-1961
Avanti	36	—	37	—	173	—	174	—	—	—
Votati	35.90/21	35.94/58	262/95/9	249/80/67	—	—	—	—	—	—
Schede bianche	—	—	2.5/2	12.4/38	80	4/0	—	—	—	—
Schede nulle	—	—	—	—	6.1/53	6	2/41	—	—	—
Voti validi	35	100	33.94/38	246/93/89	233/90/58	—	—	—	—	—
Voti di lista	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
CGI-ROOM	—	—	—	106/47,38	122/52,36	—	—	—	2	2
CGI-EN	21.60/20	34.67/42	106/47,38	26/31,48	1	—	—	—	1	1
CGI-UNA	14.40/20	59.57/58	38/15,46	33/14,16	1	—	—	—	1	1

CANTIERE

Costruzione 1552



Giovedì 11 febbraio alle ore 15, sotto stato libero dalla turbocisterna «Alberta Bonatti», è stata impostata al Cantiere di Sestri un'altra turbocisterna da 31.500 tonnellate di portata lorda. La nuova unità, che porta il n. 1552 di costruzione, è stata ordinata all'Ansaldo dalla «International Navigation Corporation» di Genova. Alla supervisione dell'impiantazione hanno partecipato: il dottor Giuseppe Ravano, l'ing. Mari e l'ing. Badone per conto della Società armatori; il vice direttore generale ing. Cristofari, il direttore del Cantiere di Sestri ing. Scaro con i vice direttori ing. Avanzini e ing. Traversa e i dirigenti ing. Bettino, Barante e Piazzi per l'Ansaldo.

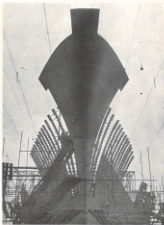
RISULTATI DELLE VOTAZIONI per l'elezione della Commissione Interna

Il 28, 29 e 30 gennaio si sono svolte, presso il Cantiere di Sestri, le operazioni di voto per l'elezione della Commissione Interna. Nella tabella che segue danno i risultati delle scrutinie comparati con quelli del 1980.

	IMPRENDITORI				OPERAI				ELETTI			
	1980	1980	1980	1980	1980	1980	1980	1980	1980	1980	1980	1980
	n°	%	n°	%	n°	%	n°	%	n°	%	n°	%
Forcili	745	—	724	—	4400	—	4332	—				
Sestri	580	92,38	682	91,36	4170	92,87	4259	94,39				
Sestri limite	28	4,26	39	5,36	307	4,20	329	3,76				
Sestri nile	9	1,30	16	2,13	68	2,31	89	2,17				
Tot valid.	811	94,64	825	95,67	3915	93,88	3971	94,67				
VOTI DI LISA												
CISL-ROM	219	33,64	312	38,35	1134	78,82	1307	80,28	1	1	9	9
CISL-IM	289	44,39	389	47,46	592	15,32	428	11,26	1	1	2	1
UIL-BSM	143	22,97	104	12,78	199	5,06	147	3,80				
UIL-IRI-BSM	—	—	—	—	—	—	189	4,85				

ACQUISITA Fordinazione di una motonave

Recentemente la nostra Società ha acquisito dalla «International Navigation Corporation» di Manerba l'ordine per la costruzione di una motonave da carico alla rinfusa da 16.600 t.d.w. La nuova unità, che sarà costruita al Cantiere di Sestri, avrà le seguenti principali caratteristiche: lunghezza fuori tutto, metri 184,65; larghezza fuori cassero, m. 25,80; altezza al ponte di coperta, m. 15,50; immersione media a pieno carico, m. 8,50; velocità alle prove a pieno carico, nodi 15,38. L'apparato motore, un Ansaldo-Fiat 758 S, avrà una potenza normale di 8800 cav./asse.



Montaggio del dritto di prua della costruzione 1549, motonave da carico da 1670 t.d.w. per l'armatore Fazio.

LIVORNO

Navi in bacino

Nel bacino di carenaggio di Livorno, che il nostro Cantiere «Luigi Galasso» ha in esercizio, hanno iniziato le seguenti navi:

— Dal 2 al 4 gennaio la motonave «Cristina I» di 488 t.d.w. della Società «F.lli Armani» di Milano, per riparazione della carena.

— Dal 8 al 12 gennaio la motonave «Lana» di 383 t.d.w. dell'armatore Giorgio Ruffo di Genova, per riparazione della carena.

— Dal 12 al 17 gennaio la motonave «Gerry» di 380 t.d.w. dell'armatore Ciro Garofalo di Torino del Gruppo, per riparazione della carena.

— Dal 17 al 19 gennaio il piromotore «Penna» di 4380 t.d.w. dell'armatore Pio Togni di Viareggio per carenaggio.

— Dal 18 al 19 gennaio la motonave «Giospetta V.» di 618 t.d.w. della Società «Genepesa» di Livorno, per riparazione della carena.

— Dal 19 al 20 gennaio la motonave «Giospetta I» di 1480 t.d.w. della Società «Genepesa» di Livorno, per riparazione della carena.

— Dal 20 al 24 gennaio il piromotore «Marta Mazzella» di 7.810 t.d.w. dell'armatore Propaganda Marina di Napoli, per riparazione della carena e le voci da parte di ditte esterne.



La costruzione 1555, turbocisterna da 32.800 t.d.w. per l'armatore Fazio, è in avanzata costruzione sotto stato Marconi.

"L'ansaldino" risponde

Spett. Redazione de «L'ansaldino».

nell'ambito del Rapire batti del Cantiere di Sestri si è discusso molte volte su un problema che riteniamo sia da prospettare alla Direzione Generale, in quanto rappresenta una nostra giusta aspirazione.

Al Cantiere di Sestri, ogni qualvolta una costruzione è giunta al termine e vengono fatte le prove di macchina, ad esse prende parte, oltre a tutte le persone di servizio, un fatto numero di invitati, tra i quali una parte che non sono né personalità né dirigenti, ma semplici impiegati del nostro Cantiere e di altri stabilimenti.

Non vogliamo entrare nel merito del criterio con cui vengono fatti questi inviti, che sarà senz'altro giusta, ma vogliamo chiedere come mai non si sia pensato che sarebbe altrettanto giusto invitare a tutte un lavoratore dei vari reparti d'officina, perché questi lavoratori contribuiscono alla realizzazione delle navi come gli operai di bordo, come i tecnici e gli impiegati.

Preghiamo perciò la Direzione Generale di farsi sapere, tramite «L'ansaldino», se il nostro ragionamento è logico oppure no, e, nell'aspirarsi che questo sogno sia realizzato e ingaggiato benevolmente, ringraziare per l'ospitalità e porgergli i nostri saluti.

Per gli spazi del Rapire bobbato.

ATTILIO BARBETTI (CAG)

Tutto il personale, sia del Cantiere che degli altri stabilimenti, prende parte alle prove delle navi, solo le comanda.

Il comando del personale, sia quello che impiega, avviene per comando con una buona precisa motivazione e sempre per motivi di servizio.

Anche gli impiegati degli altri stabilimenti, sia del Cantiere, sia della Direzione Generale, partecipano alle prove con le loro funzioni, ma alle prove di studio e di esperimento delle navi durante le prove, o di prova esperienza per i futuri progetti.

Il nostro signor Barbeti ed i suoi colleghi, che hanno scritto la lettera sopra riportata, non hanno motivo di rammaricarsi di non essere stati mai invitati alle prove, in quanto sono dipendenti, impiegati ed operai, si è mai sentito alle prove come invitati.

Cara Ansaldino,

siamo un gruppo di collaboratori della «Cassetta delle idee» e ci piacerebbe per il signor Colomba, ma non siamo d'accordo circa il suo modo di vedere, mentre si potrebbe discutere in merito al suo accento della caccia all'errore.

Secondo noi può essere caccia all'errore il segnalare la quota che manca sul disegno oppure indispensabile per il progettista del lavoro e si può agevolmente eliminare non concedendo premi in casi si-

ficoltà per acquisire nuove lavoro?

Inoltre non riteniamo necessario che ogni ufficio e ogni gruppo si debbono impegnare nell'analisi di proposte di studio, ma vanno avvisate a loro ogni per piccolo caso che potrebbe essere affidata alla parità dei loro divisi collaboratori, lasciando eventualmente all'analisi definitiva delle risposte determinate ai propositi.

Prima di concludere la presente gradiremmo conoscere che cosa pensi precisamente la Direzione de «L'ansaldino» in merito al crescente aumento

numerico della proposta che pervengono alla nostra «Cassetta delle idee» in stabilimento.

SEGUONO 12 FIRME (MEC)

Abbiamo pensato la lettera in questione alla Direzione che ci ha fatto pervenire le seguenti risposte:

«Nel numero 21, anno 60, de «L'ansaldino» abbiamo appreso alcune osservazioni circa i vari punti della lettera del sig. Colomba, osserva-

zioni che oggi non possiamo che confermare.

La lettera di replica fatta da un gruppo di tecnici del Meccanico in azienda sostiene l'utilità della «Cassetta delle idee» per ottenere una larga collaborazione agli effetti della semplificazione dei metodi e delle lavorazioni e agli effetti conseguenti della riduzione dei costi.

Su ciò siamo d'accordo. E viene sottolineato che le risposte alla «Cassetta delle idee» siano via via più numerose».

125 li
velocità 5,3 ore
L. 132.000

150 li
velocità 6,5 ore
L. 160.000



Lambretta

SuperScooter*

perché

Lambretta

ha tutti

questi requisiti:

miscela al 2%
cambio a 4 velocità
motore centrale

* marchio registrato della  divisione motori

vi dà sempre qualche cosa di più

Speciali facilitazioni ai dipendenti dell'ANSALDO

L'ansaldino

BIENNALE
DEI DIPENDENTI
DELL'ANSALDO

ESTRO DALL'ANSALDO S.p.A.

Direttore responsabile:

Arrigo Ottolenghi

Redazione: Via Fieschi, 100
Genova

Stampato nella Tip. F.lli Deane
Genova - Via Mendicelli, 20 - 10-0
Pubblicazione: A. Grimaldi, Via S. G. 10-0
Biancamano, 12 - Pubblica: 0114,
Biblioteca 14, 7 agosto,
Ed. di Genova 6, 229, 9-1954

GENOVA - CENTRO

Vinelli & C. - Via Dente, 59 r. - Tel. 56.14.73

GENOVA - S.P. D'ARENA

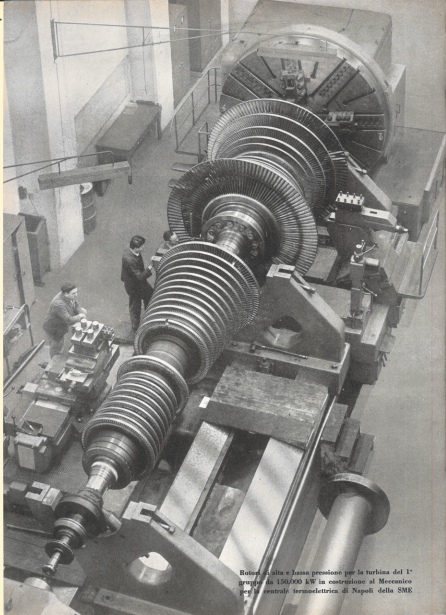
Carotti & C. - Via F. Avio, 43 r. - Tel. 41.149

LA SPEZIA

R. N. Cozzani - Via di Monale, 106 r. - Tel. 25.386

LIVORNO

"AICA" - Piazza Chiesa, 14 - Tel. 24.266



Rotori di alta e bassa pressione per la turbina del 1° gruppo da 150.000 kW in costruzione al Meccanico per la centrale termoelettrica di Napoli della SME