

l'ansaldino

MENSILE DEI DIPENDENTI DELL'ANSALDO

spedito in abbonamento postale — gruppo I

anno VII - n. 5 — maggio 1960
abbonamento gratuito ai dipendenti



9 maggio: la "Leonardo da Vinci" esce per la prima volta dal Cantiere di Sestri verso il mare aperto



Il varo delle motonavi "Corallina", e "Auriga"

Domenica 24 aprile è stata varata al cantiere Casalese di Magliano la motonave « Corallina » di 31.600 tonnellate di portata lorda, ordinata all'Asasid dalla Compagnia Sarda di Armamento « Isalmar » di Palermo. La nuova unità, che porta il numero di costruzione 1264, era stata impostata il 29 novembre dell'anno scorso.

La cerimonia del varo è cominciata poco dopo le 18 con la Messa celebrata dal cappellano di fabbrica don Aurelio Olivieri, quindi il viaggio della discesa di Lenti ha impartito la benedizione alla nave e alle 18.30 la madrina, signora Luisa Bernati, consorte dell'armatore Arnaldo Bernati, ha lanciato il congegno che ha mandato la tradizionale bottiglia di champagne ad infrangersi contro la prua e ha tagliato con la scure d'argento il gelido cavo che, unico, precorre lo sgombramento dei congegni che tratteranno ancora la nave sullo scalo dopo l'abbattimento delle ultime fascie. Subito dopo la « Corallina » è scesa felicemente in mare salutando l'arrivo del sireo e dagli sconosciuti abitanti del pubblico.

Alla cerimonia hanno presenziato il prefetto di La Spezia dr. Camera e signore, il gen. Alano direttore dell'arsenale della marina militare, il sindaco dott. Pedrini, il questore dott. Novati e numerosa folla. Per l'As-

asid sono intervenuti il presidente dott. Gazzini, il direttore generale ing. Lombardi, il vice direttore generale ing. Cristofori, il direttore del Cantiere di Magliano ing. Palombara, che ha diretto le operazioni del varo, con i vice direttori ing. Orloff e Grassi, il dirigente amministrativo dott. Mignone e il dirigente dell'ufficio produzione ing. Capello.

Le principali caratteristiche della nuova motonave sono le seguenti: lunghezza fuori tutto, metri 103,60; larghezza massima, m. 20,90; altezza al ponte di coperta, m. 12,30; immersione, metri 8,50. Essa sarà dotata di un apparato motore Diesel Arnaldo Fiat C. 758 sovralimentato, che svilupperà una potenza di 3.700 cav. ass., tale da imprimere alla nave una velocità di nodi 33,4.

Dotata di modernissimi impianti e apparsi per il servizio di ripartizione, la motonave « Corallina » viene costruita sotto la sorveglianza speciale del « Registro Italiano Navale » e dell'« American Bureau of Shipping » per il conseguimento della più alta classe ripetuta.

La motonave da carico secco « Auriga » commessa all'Asasid dalla « Sidermar » ed iscritta al Compartimento marittimo di Genova, è scesa in mare — dallo scalo Urbica del Cantiere « Lati,

gi Orlandi » di Livorno — la mattina di domenica 2 maggio, presenziata una numerosissima folla.

Domenica già, all'indomani del varo delle gemelle « Aquasana » consegnata, successivamente, che siederà su ai possessori particolarmente entusiasti, dato lo spazio a disposizione della nave, che è eccezionalmente esiguo; è un varo che avviene « in una lessa di the » — come ci diceva un tecnico, commentando l'avvenimento. Al taglio — il rullo del f. Fogli, direttore del Cantiere, alla madrina — la signora signorina Donatella Gazzini figlia del nostro Presidente — sono scattate immediatamente le quattro leve di scatto e le 4.600 tonnellate della nave (questo era infatti il peso al varo) hanno infatti, dato la loro corsa — 22 metri in totale — innescando a 60 centimetri dalla banchina. Le altre unità di scialtata sono ancorate a 38 centimetri dal mare di quota della fassa, e a 40 centimetri quelle di destra.

In altre parole, la M/o « Auriga » ha rispettato al millimetro — come già fece l'« Aquasana » — le previsioni dei termini che hanno utilizzato anche questa volta 220 tonnellate di calce per l'incassare la manovra. L'abbiamo fatto trattare il falo al nastro di scialtata per i 30 secondi della sua durata.

Trasero presenti al varo il Vice-

questore dr. De Lorenzo, il Procuratore della Repubblica dr. Lenzi, il generale Ferretti Comandante del Presidio, il Questore dr. De Nardis, il prof. Torregiani Presidente della Dipartimento Provinciale, il dr. Ferrara Direttore Generale della Società as, mazioni, il Sindaco prof. Beldoni e altre autorità civili e militari.

Per l'Asasid « erano presenti il Presidente dr. Arnaldo Gazzini, il Direttore Generale ing. Lombardi, il V. Direttore Generale ing. Cristofori, il Direttore Centrale ing. Casaccia, il Direttore del Cantiere di Livorno ing. Mignone, con i V. Diretori dr. Cavallone, ing. Pandini e Piana, il Dirigente del personale sig. Upeini.

Accompagnando solo alle caratteristiche strutturali della nuova unità: costruita sotto la speciale sorveglianza del Registro Italiano Navale, del Lloyd's Register of Shipping e dell'American Bureau of Shipping, è lunga 114,70 metri, ha una larghezza massima fuori costata di m. 20,90, immersione al ponte di coperta di 11,20 metri, una immersione di m. 8,50, una portata lorda di 31.200 tonnellate. L'apparato motore sarà costituito da un motore principale del tipo Fiat Aquasana-Pia C. 127 S, direttamente sovralimentato, munito di un motore turbosolente a gas di scarico collegato la se-

rie con le pompe ad aria di lastruggia, della potenza nominale in coppia di 2.000 cavalli ass. a circa 135 giri al minuto prima: imprimendo alla nave una velocità di 33,4 nodi.

La produzione dell'energia elettrica è pensata in misura tale da sostituire, oltre che il falo, tutto l'ordine di energia necessaria sotto i diversi aspetti durante la navigazione ed in porta, anche per una adeguata riserva in caso di eventuali avarie improvvise. A tale scopo verranno sistemati a bordo tre diesel-dinamo da 200 kW, 220 V per la marcia in parallelo ed una diesel-dinamo da 30 kW-220 V per il servizio di porta.

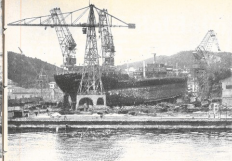
La motonave « Auriga » verrà inoltre dotata di tutti i più moderni strumenti per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare.

A poco meno di un mese dal varo della motonave « Corallina », domenica 22 maggio è scesa in mare al Cantiere di Magliano la turbocisterna « Maria Fasso » di 31.500 tonnellate di portata lorda, costruita alla nostra Nautica dalla « Villini & Piana » e consegnata internazionalmente di Genova.

La nave, che porta il n. 1106 di costruzione, è stata benedetta dal Vescovo di Lodi mon. Giuseppe

Sopra il titolo, da sinistra: la « Corallina », l'« Auriga » e la « Maria Fasso » prima e dopo il varo. Sotto: la madrina signora Luisa Bernati della « Corallina ».





figa,, e della turbocisterna "Maria Fassio,,

Stella, dopo che il capogiangista di fabbrica don Arrigo Oliveri aveva celebrato la Massa. Alle 10.30 la cerimonia giungeva al punto culminante. Il direttore del Cantiere di Magliano Ing. Palmucci invitava la madrina signora Pini Bracco Fassio — nipote del presidente della Società armatrice, cedere del lavoro sig. Ernesto Fassio — a procedere al battesimo della nuova unità. La griglia madrina arrossiva il sospiro per mandare la bottiglia di spumante, con un tocco rosso, a frantumarsi contro la prova e quindi, sganciando il coperchio di riserva e nel tradizionale colpo della scure d'argento su un solo covo, liberava la « Maria Fassio » che salpa insieme felicemente la corsa verso il mare, tra gli applausi dei presenti.

Soltanto dopo ha parlato l'onorevole Ernesto Fassio, il quale ha espresso il desiderio che questa nave, con quello dell'altra tre della stessa tipo che ha commissionato, venga consegnata al Magliano e non quello della turbocisterna da 32.000 t.d.w. che sarà in mare a Livorno nel prossimo giugno, si completa e si esaurisce il programma delle nuove co-

struzioni che la sua Società ha commissionato all'Ansaldo, cioè 14 unità per complessive 230.000 tonnellate di portata e per un investimento di 45-50 miliardi.

Dopo aver espresso la propria soddisfazione per l'impiego lavorativo realizzato, l'ing. Fassio ha espresso la disapprovazione sempre di diffidenza che si è venuta creando contro la classe armatrice, accusata di essere un'associazione di profittatori, di assessori del pubblico marino e di inutili accumulazioni di favori, « a favore » che sia ormai venuto il momento — ha detto tra l'altro — di reagire risolutamente a questa politica e velenosa campagna, è tempo di far sapere all'opinione pubblica, sovente vittima di informazioni false, inerte o indecisa, che costituisce ed ammette delle navi rappresenta una impresa in cui si danno dei calcoli di probabilità e di imprevisti piani finanziari, deve riflettere che sono associati un elemento di bolla e, vorrei dire, di passione al servizio del lavoro, della marina e del paese ».

Proseguendo nel suo discorso il nostro l'armatore ha affermato che l'armatore ignora la serietà di colui il quale, sessata è un non più quotidiano, può concedersi quella parvenza di completa dismissione e di completo riposo, fuso e naturale, che anche le legi sociali riservano a tutti gli uomini e che « ogni nave che si

vera, se da una parte incrementa la vita di relazione dell'Italia nel mondo, crea nello stesso momento una nuova area per chi vi ha impegnato le sue energie e i suoi mezzi ».

Ma ricordati poi che « per un lungo periodo di tempo gli esecutori si sono trovati di fronte a un muro di gomma, rappresentato dalla incomprendenza di quella parte del mondo politico che, soggiungendo da lontano demagogiche, si mostrava sorda alle più ragionevoli e legittime richieste dei costruttori e dell'armamento » e che chiedere che i cantieri possano costruire a prezzi adeguati non costituisce una eccessiva pretesa.

Quindi, espressa la speranza che la nuova legge che sta nascendo nel seno della legge Tassinari attiri la possibilità, senza postumi ad essere interpretati, di riprendere il corso delle nuove costruzioni, in modo che l'Italia possa, negli anni futuri, valersi di una flotta mercantile adeguata alla concorrenza delle altre marine, in numero e soprattutto in qualità, l'ing. Fassio così ha concluso il suo discorso:

« Prego al gr. uff. Vardaro, direttore generale della Marina Mercantile, che qui degno rappresenti il ministro Jordano, il mio vivo ringraziamento, e lo rivolgo non lo stesso condito amico a tutte le autorità interven-

te, ai colleghi dell'armamento ed al pubblico ».

Un particolare saluto mi è gradito rivolgere ai dirigenti dell'Ansaldo, ai dirigenti del Cantiere, ai tecnici ed agli operai cui mi sento sempre vicino e per i figli dei quali ho disposto, come da ogni raro, le consuete provvidenze.

Non credo, concludendo, poter rivolgere a noi ed a tutti un augurio migliore di quello che auspico per l'Italia, per l'Europa, per il mondo — e quindi per la marina che è una delle forze motrici della civiltà — l'avvento di tempi più sereni di quelli in cui viviamo, e il conseguimento di quei ideali cui tende il nostro senso di italiani e di europei insieme della tradizione e dell'attualità alla fortuna del mare! ».

La turbocisterna « Maria Fassio » è stata, prelevata per i seguenti principali caratteristici: lunghezza fuori tutto, metri 205,00; larghezza massima fuori costata, m. 26,25; altezza al ponte di coperta, m. 12,80; immersione di pieno carico dalla linea di costruzione, m. 10,30; velocità, nodi 14,3; potenza normale 22.000. Essi viene costruita sotto la sorveglianza speciale del « Registro Italiano Navale », del « Lloyd's Register of Shipping » e dell'American Bureau of Shipping » per l'ottenimento della più alta classe ri-

spettiva e avrà un appendice motore a turbine, di costruzione Ansaldo Mercantile, della potenza nominale di 34.500 cav. su una velocità.

Oltre al direttore generale del Ministero della Marina Mercantile alla cerimonia del varo erano presenti, fra altre autorità e personalità, il prefetto di La Spezia dott. Casera, il vice sindaco avv. Berlingieri, il procuratore militare gen. Marzano, il direttore dell'Armarco della Marina Militare gen. Alfaro, il capitano dell. Nascenzo, il presidente della C.R.I. del Cantieri, l'ing. Pagnola del « R.I.N. », i sig. Massey, Hastings, Seal, Roper, il conte M. Alfieri.

Con l'armatore ing. Fassio erano inoltre, la sua gente consanguinea, il dott. Alberto Fassio, il colon. Mario Fassio, l'avv. Francesco, il prof. Tassi, i signori Brando e Saltrici, l'ing. Denini, il conte Denis, il comm. Marchese, dirigenti e maestranze della sua azienda e un folto gruppo di marinai e possessori del Circolo di Portofino.

Rappresenteranno l'Ansaldo il presidente dott. Giacazzi, il direttore generale ing. Lombardi, il vice direttore generale ing. Crocetti, il direttore centrale ing. Casazza, il direttore del Magliano ing. Telenova non alcuni dirigenti dello stabilimento.

ne Donatella Giannini dell'« Arrigo » e signora Pini Bracco Fassio della « Maria Fassio » (prime tre foto da sinistra); parla l'armatore Ernesto Fassio (quarta foto)



La consegna delle borse di studio

La consegna delle borse di studio *Arnaldo* agli studenti più meritevoli, figli di dipendenti dell'Ansaldo, si è ripetuta quest'anno il 24 aprile al Maggione, domenica 8 maggio a Livorno ed il 10 scorso a Genova — al Teatro P. L. Duse.

Tanto a Genova che a La Spezia e Livorno le borse sono state consegnate dal nostro Presidente — il dott. Arnaldo Giuliani — il quale ha avuto parole di vivo elogio per i premati. Il dott. Giuliani ha ricordato come l'Ansaldo sia stata una delle prime aziende italiane a prendere una simile, inderogabile iniziativa, e rifacendosi al tempo trascorso in precedenza all'Ansaldo come capo del servizio studi economici, il dott. Giuliani ha ricordato che ebbe a redigere proprio la prima borsa del congegno. Quindi il nostro Presidente si è dichiarato felice del fatto che, al suo centro aziendale, la prima cerimonia alla quale abbia partecipato sia stata proprio quella della consegna di un tale premio riconoscimento agli studenti migliori. Dunque che le attuali condizioni economiche dell'Ansaldo non consentono di fare di più, il dottor Giuliani ha assicurato che i premati sono i migliori in senso assoluto, non quelli che vengono dalla casa.

Preceduto poi dal presidente, intervenne l'aperta morale della cerimonia, il dott. Giuliani ha posto in rilievo la serietà della cosa: al di là del riconoscimento materiale si è un soddisfacimento di merito, di rinviare, il difficoltà che caratterizza puntualmente, impenitentemente la vita scolastica, dagli inizi alla dismissione di laurea. Ma è il buon di sé della del risultato, ha soggiunto il nostro Presidente; e queste virtù sono un ottimo ausilio per l'avvenire, una ipoteca sul futuro. Con l'augurio quindi di poter ripeterle la cerimonia. Fuori contatto con gli stessi premiati di oggi ed un ringraziamento alle autorità interese, il dott. Giuliani ha consegnato le « borse » agli studenti premati — con parole per ognuno parole di elogio.

Oltre ai professori degli studenti premati, erano presenti a La Spezia e Livorno il Direttore Generale ing. Lombardi; sempre al Maggione il Direttore del Cantierato ing. Palenzona e il dirigente amministrativo dott. Mignone; a Livorno il Direttore del Cantierato ing. Maerzi non i Vice Direttori dott. Cavallini, ing. Profiani e il dirigente del personale sig. Ugolino. A Genova erano presenti il Vice Direttore Generale dott. Barico, il dott. Chelini, capo dell'Ufficio Assistenza, i direttori della commissione ing. Minardi, ing. Donzani e dott. Mascherio; con Macchiorini in rappresentanza del Cantierato, il segretario di amministrazione dell'Ansaldo geometra Masetti, il prof. Reverdito, economista alla sede di Ancona, Presidente della Giunta di Cantierato, il dott. Marzetti, direttore dell'Ass. Industriali.

Rossio Tolentino dei giorni precedenti.

Servizi ausiliari

BORSE DI LA GRADIA: Giovanni Bertolini, di Nove (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Franco Cacciari, di Manto (1,5 sc. con. 10.500); G. Carlo Fiorini, di Anagni (1,5 sc. con. 10.500); Guido Ferraresi, di Parma (1,5 sc. con. 10.500);

Quadrifida

BORSE DI LA GRADIA: Piero Belli, di S. Scutari (1,5 sc. con. 10.500);

Fonderia

BORSE DI LA GRADIA: P. Mario Cassella, di Fivizzano (1,5 sc. con. 10.500); Silvana Fontana, di Milano (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Pietro Burgi, di Nove (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Franco Berti, di Nove (1,5 sc. con. 10.500);

Mechanico

BORSE DI LA GRADIA: G. Mario Friso, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Paolo Lenti, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);



Il presidente dell'Ansaldo dott. Gianini parla agli studenti premiati

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

BORSE DI LA GRADIA: Oreste Orzi, di Genova (1,5 sc. con. 10.500);

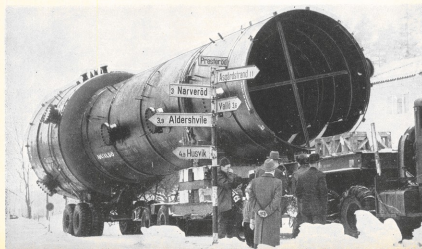
Una fase della cerimonia al « Teatro Eleonora Dusa »

La premiazione dei vincitori delle borse a Livorno

PANORAMA AZIENDALE



Nelle quattro fotografie sopra sono visibili alcuni aspetti dei lavori di ammodernamento del Cantiere di Sestri (da sinistra a destra e dall'alto in basso: demolizione di un vecchio scalo; riempimento per i nuovi bacini visto dal mare; fondazioni per i nuovi espansori; riempimento visto dal Cantiere). Sotto: una fase del trasporto, in Norvegia, della torre di distillazione costruita al CMI per la raffineria di Slagen della « Esso ».



MECCANICO

Prove di gruppi elettrogeni e turbine per la costr. 1551



Appontamento per la prova della turbina di bassa pressione

Il 12 aprile si sono svolte, nella sala prove turbine, le prove ufficiali al banco di due turbodinamo da 500 kW per la costruzione 1551 (turbodinamo da 25.000 i.d.w.) in allestimento al Cantiere di Sestri.

Le prove, della durata di circa quattro ore per ogni gruppo, hanno conseguito livelli al carico normale, al sovraccarico, alla sopravvivenza di emergenza, prove di paral-

lele ad attacchi e distacchi in pieno carico con registratore oscillografico degli scarti di frequenza.

Tutti gli organi dei gruppi hanno funzionato perfettamente con piena soddisfazione dei nostri tecnici, di quelli dei Registri navali e dei rappresentanti la Società armatrice presente.

Il 15 e il 20 aprile, sempre alla presenza dei rappresentanti la Società armatrice e i

Registri navali, hanno avuto luogo le prove delle turbine di bassa e alta pressione, per i cui nuclei dei gruppi preparatore principale.

Dette turbine manovravano un riduttore ad ingranaggi del tipo a doppia riduzione, sviluppante una potenza di 14.500 cav. in normale navigazione a circa 110 giri al l' dell'elica.

Le prove si sono svolte con perfetta regolarità di funzionamento di ogni singolo organo.

Prove di una turbina per l'apparato motore della costruzione 1555

Il 24 marzo alla presenza dei rappresentanti la Società armatrice e i Registri navali, sono state eseguite le prove ufficiali al banco, sette vapore, della turbina di alta pressione (tutte parte dell'apparato motore principale della turbocattolera da 52.000 tonnellate (costruzione 1988) in costruzione al Cantiere di Livorno).

Il gruppo turbocattolera, che verrà montato sulla suddetta turbina di alta pressione e da una di bassa, ha la potenza nominale di 21.000 cav. a 115 giri/l', e la potenza massima di 23.000 cav. a 119 giri/l'.

Le prove della turbina hanno dimostrato l'ottimo funzionamento di tutti gli organi di essa con piena soddisfazione dei tecnici.

Prove di due gruppi generatori ausiliari per la costruzione 1556

Il 3 maggio hanno avuto luogo le prove al banco, sotto vapore, dei due gruppi turbogeneratori ausiliari da 300 kW della costruzione 1556, turbocattolera da 31.500 i.d.w. in allestimento al Muggiano.

Tali gruppi sono costituiti da un turbogeneratore Ansaldo tipo B, e da un alternatore Ansaldo 8, Giorgio.

Sono state eseguite prove al carico normale, al sovraccarico del 150% e prove di parallelo e sono stati controllati gli organi di emergenza ed il comportamento dei gruppi alle variazioni brusche del carico.

Per tutte le prove è stato riscontrato un ottimo funzionamento.

Hanno presenziato i rappresentanti l'armatore e i tecnici dei Registri navali.

Commesse

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

— Rinnovamento consiglio turbina alta pressione sciatra, revisione rotore bassa pressione e lavori vari per la T.Y.

«Azzurra» della Società «Società Demetis».

— Fornitura di due pignoni e due corone di la riduzione alta pressione, montaggio delle corone sulla punta e bilanciamento per il T.Y. «Sassano» della Compagnia di navigazione.

— Due motori da 75 MW per la centrale termoelettrica di Porto Empedocle dell'Ente Siciliano Elettrotelegrafico (Catania).

— Tre apparati motori Ansaldo-Fiat tipo 908 sovvalimentati per navi da carico da 23.000 i.d.w. (costruzioni 1574, 1580 e 1581).

— Trasformazione di lumiera di acciaio ASTM A 213 (gruppo B.F.R.S. per lo stabilimento C.M.I.) in 20 viti colate, saldate e radiografate.

— Riparazione turbina n. 4 «Ljungström» da 10/12 MW per la centrale termica di Catania della Società «S.G.E.S.» di Palermo.

— Una serie di completamenti per apparato motore Ansaldo-Fiat tipo 908 sovvalimentato per la M/n. da carico da 33.000 i.d.w. (costr. 1982). Dette commesse comportano circa 1.800.000 lire lavorative.

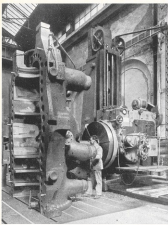
LIVORNO

Costruzione 1569



12 maggio: l'impostazione, a Livorno, della costr. 1569, avviata da 12.250 i.d.w. per la Società «Tito Compansoli»

Turbocattolera per la «SME» di Napoli



Lavorazione di baricatura, alla 2a sezione, della parte inferiore della cassa turbina per il gruppo da 115.000 kW.

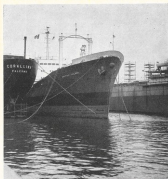
VISITE



Sesta al Cantiere di Sestri, dopo la visita al Mecanico, di una missione iraniana ospitata recentemente dall'Ansaldo

MUGGIANO

Trattamento protettivo delle cisterne di navi B. P.



E' arrivata al molo ovest della darsena di allestimento del 28 aprile scorso la M.T. «British Palmer» di 13.000 t.p.t. della «British Petroleum Tanker Company Ltd.» di Londra per il trattamento protettivo delle sue 21 cisterne con pittura speciale a base di resine ed altri lavori minori.

Come è noto nella struttura interna delle cisterne di navi petrolifere si verificano con particolare gravità le corrosioni per la concomitanza di molteplici fattori tra i quali l'alternarsi dei carichi più diversi, dalla benzina all'olio ed ai crudi sottratti. Inoltre il frequente accostamento con acqua di mare, necessario per creare la migliori condizioni di assetto delle navi, e le perio-

diche operazioni di pulizia e depassivazione con violenti getti di acqua calda o vapore contribuiscono a deteriorare il deterioramento delle lamiere e prodotti delle cisterne.

Ovviamente ciò comporta, per la formazione di spessi strati di ruggine, un costante ed oneroso assottigliamento delle lamiere, tale da rendere spesso necessaria la loro sostituzione nel giro di pochi anni di esercizio, con ripercussioni economiche assai gravi nella gestione della nave.

Tra i vari mezzi di protezione soppinti ed accertabili economicamente, oltre la protezione catodica, che viene applicata per le cisterne destinate a contenere acqua di mare per sovranavigazione, si va sempre più affermando il



Il piroscafo «Aragonesa», che ha recentemente subito importanti lavori al Cantiere di Muggiano. La nave, con opportuni adattamenti, è stata resa idonea al servizio di ricerche scientifiche.

precozzamento che impiega pitture a base di resine di spiccate proprietà anti-carburanti, di incisa verso gli agenti atmosferici e di forte resistenza alle abrasioni, essendo pure dotate di notevole elasticità.

La pittura impiegata per la scottatura nera è a base di resine epossidiche, il cui ciclo contempla l'applicazione di tre mani di pittura in tinte diverse su superfici sabbiate e perfettamente pulite.

I lavori iniziali Lepini di maggio e condotti con impiego di idonee attrezzature e personale specializzato, saranno ultimati entro la 1.a decade del prossimo mese.

Alla «British Palmer» faranno seguito, a rotazione, altre unità della stessa d'impiego per un analogo tipo di lavoro, che viene in tal modo ad inserirsi nella produzione di questo Cantiere.

SALVATORE LENGUA

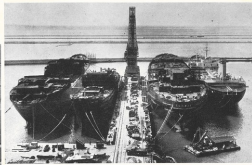
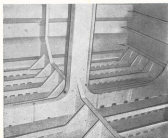
Costruzione 1557



28 aprile: l'impostazione, al Muggiano, della costr. 1557, turbocisterna da 21.300 t.d.w. per l'armatore Ernesto Fasio.

CANTIERE

Parte di cisterna trattata con pittura anticorrosiva a base di resine epossidiche



Una recente veduta parziale della darsena del Cantiere di Sestri. Da sinistra tre navi in allestimento: turbocisterna «British Signal», motonave «Manda Fasio», turbocisterna «Egeria».

La "Leonardo" l'intero ciclo

Era trascorsa da poco la mezzanotte del 2 giugno quando da bordo della «Leonardo da Vinci» ebbe inizio il giudizio: e ascoltata davvero che Genova aveva voluto affidare le luci delle colline perché lo scavalco di quella della nuova nave avvenisse nella persona della sua bellina. Ed a ragione, giacché con l'assassinio dei toro-neri — operato da pochi minuti — si concludeva un lungo e rigido ciclo di collaudi iniziato il 16 aprile con le prove agli anelli. Segui, il 9 maggio, l'uscita preliminare, durata 34 ore, quella della prova del «tre giorni» (12, 14 - 15 maggio); non molti giorni dopo, alla mezzanotte del 18 maggio, la «Leonardo da Vinci» mollava gli ormeggi per le prove finali.

Da quel momento l'incendio del tempo ha tormentato i collaudi dell'unità con una costanza che ha avuto, a tratti, il sapore della beffa: vento, pioggia, nebbia e foschia hanno accompagnato, infatti, le due ultime taccie di prova.

Intensano inoltre diffusi nell'impermeabile e sul sigillato di questo greco, ribelle anche, come è noto, da dispostori legittimi. Lo stesso sanza dei presenti a bordo durante la prova — circa 1.100 — ne è la dimostrazione più lampante; corrono sottoligne subito le presenze di alte personalità politiche, militari, industriali, amatoriali: tra gli altri il presidente della Fininvesti on.le Tupizi, il dott. Cerchia presidente della Commissione ministeriale, il prefetto di Genova dott. Fineman, l'avv. Maggio presidente della deputazione provinciale, il procuratore generale dott. Nionardi, il primo presidente della Corte d'appello dott. Petrocelli, il vice questore dott. Marnaudino, i comandi generali degli Stati Uniti, Francia, Brasile, Argentina, Uruguay, il gen. Falsobianchi comandante della zona militare, il colonnello Bourdino comandante della Legione carabinieri, il gen. Cardini comandante del Porto, l'intendente di Genova dott. Grapo, il colonnello Giovinetti, il colonnello Biondi presenti a bordo il dott. Gasi consigliere direttore generale della Fininvesti, i direttori centrali dell'IRE dott. Ober, dott. Giassano e dott. Casoli, l'amministratore delegato del «CIDA» ing. Carraro, l'ing. Vianini presidente del l'ILVA, l'ing. Cerni presidente dell'OAEN, il cav. del lav. Rossi presidente della Casaglia, l'ing. Crippi, presidente del Lloyd Triestino, l'ing. Darini direttore generale della Nuova Saa Giorgio, l'ing. Cirincione, direttore generale del Lloyd Triestino, l'ing. De Peri direttore centrale della Fiat, il dott. Migliorini amministratore delegato della Banca Commerciale Italiana, banchieri del Registro di classificazione, i più alti esponenti del mondo bancario, assicurativo, commerciale ed oltre cinquanta giornalisti dei principali quotidiani e periodici italiani.

Su della società «Italia» che dell'Arnoldo erano a bordo i massimi dirigenti: il dott. Ali direttore generale e l'ing. Veronelli direttore tecnico della società armatrice; e per l'Arnoldo, oltre a tutto il Consiglio di

amministrazione. Il presidente dott. Gianini, il vice presidente gr. Alf. Geronzi, il direttore generale ing. Lombardi, il direttore generale ing. de Vito, il vice direttore generale ing. Crivellini, i direttori centrali ing. Casaccia, Anselmi, Arnoldi e ing. Di Castero, i direttori di stabilimento ing. Conzatti, Maccioni, Polonzo, Zanetti. Era ancora a bordo l'ing. Biondi ed i segretari delle commissioni interne della Direzione generale, del Meccanico e del Cantiere di Sestri. Dirigevo le prove il direttore del nostro massimo cantiere navale ing. Giacinto Russo, coadiuvato dai maggiori dirigenti del Cantiere e del Meccanico. In plancia il comandante Benetti al timone, premiato ovviamente il tornante Pirelli che presiede il comando dell'unità.

Tutti i non otto taccie servizi logistici sono stati espletati dritti dal rag. Grano e dai signori Rossetti e Biondi.

Finalmente si presentò impossibile poter rappresentare, in

La «Leonardo»



da Vinci" ha compiuto lo di prove a mare

poche righe di giornale, la bellezza di una nave sfilò nel cosmo: ecco l'evento — oltre che l'entusiasmo e la tecnica — soprattutto il cuore e l'intensità di un'attività umana.

Sulla «Leonardo» il passeggero verrà a trovarla nella «sua» nave, a bordo di una unità perfettamente conforme con il gusto dell'epoca di oggi. Il 1985 passeggeri, oltre che i più moderni ritratti della tecnica per il comfort e la sicurezza della navigazione, troveranno a bordo degli ausiliari per l'arricchimento dei quali gli architetti hanno lavorato lo stesso silenzioso degli altri, dedicandosi da questo la «sperimentazione» in la sua massima bellezza.

La Capella, per esempio, progettata da Mario Lavarello, è stata, nella semplicità delle linee e nell'assoluta assenza di

opere pittoriche, un valore artistico che ha del prezioso; così Cagli ha dato un carattere nuovo alle «gallerie leonardesche», ha creato un luogo di lavoro grafico ricercando, oltre alla serietà di un artista moderno, la interpretazione del pensiero del nostro Leonardo, così ancora Zorzi ha fatto il soffitto del ristorante di prima classe una serie di suoi disegni costruttivi e la luce che vengono poi riflette dal soffitto italiano: bellissimo effetto cromatico.

Non potremo purtroppo di lasciare: ma vorremmo notare solo ancora una semplice (e poetica) novità: le vernici e i colori dei saloni di rappresentanza della nave hanno un loro nome, assai indicativo: in prima classe il passeggero trova infatti il vestibolo «Leonardo», la sala d'oro e quella d'argento, la sala degli arazzi, le gallerie leonardesche, il salone d'osservazione-painting style, il ristorante Cagli, la cucina e veranda Lido; in classe cabina c'è il vestibolo di classe,

il salone dei dipinti (di grande effetto la composizione di Severini), il bar cocktail, il ristorante Tivoli, la prima veranda Portofino, e la classe turistica il salone Atlantico e la cabina veranda Tivoli: la proposta è semplicistica, il sistema d'illuminazione della cucina, con gruppi di lampade polimeriche che ricordano la struttura dell'atomo) completa la nostra schematica lista.

Diciamo che la partenza, avvenuta sotto lo scintillio di una pioggia violenta che aveva colpito Genova, ha dato le prime ore del mattino, tre ore tutti gli ospiti erano nei saloni di rappresentanza e sulle passeggiate chiuse; poco fuori del porto l'aria calda permette che anche il salotto a bordo della «Leonardo da Vinci», che consisteva a «sindacato» di «sindacato» e «sindacato» delle «sindacato» appena appena mosse dal vento. La tranquillità con cui si riposa a bordo è stata la prima grande sorpresa: assoluta assenza di vibrazioni, totale perdita del mare, silenzio.

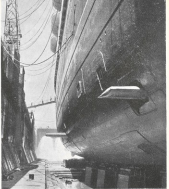
Alle cinque del mattino si era già sulla base minima di Portofino, ed iniziavano le prove di silenziosità per stabilire la velocità della «Leonardo». Attenzione: i tecnici, cronometristi, inviati — ma senza che la unità esegua i vari passaggi.

Dalle 11.15 alle 11.45 Segno e Giordano, inviati della RAI-TV, effettuavano un servizio speciale del giornale sulla diramazione collegati sulla rete del programma nazionale. Dopo l'analisi trasmissione effettuata da bordo dell'«Agostino» (rimasta pochi minuti, però questa è la prima trasmissione del genere effettuata in Italia. Per fortuna, i due radiofonisti hanno dato vita ad una vivace trasmissione, molto seguita a bordo, nel corso della quale è stata presentata agli ascoltatori la nave nelle sue principali caratteristiche e sono stati ascoltati, tra gli altri, l'ing. Cristoforo, il comandante Beretta e l'ing. Brazzo. Nel corso del collegamento, nel salone delle feste di prima classe, il ministro di Giordano ha ritirato la seguente dichiarazione del direttore generale della società «Italia», dott. Ali, che riportiamo nel suo testo integrale:

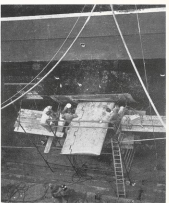
«È per noi motivo di profondo e sincero commosso dolore e tre anni della sua impostazione, questa asprità unità, che è nata e cresciuta giorno per giorno sotto i nostri occhi, alla sua prova conclusa».

Ecco è per noi non solo un grande, importante mezzo di comunicazione sui mari, ma una creatura viva e potente più cara al nostro paese.

Per quanto sia ancora incompleta, poiché ci resta consegnato dall'Ansaldo il 18 giugno, come potuto costruire come sulla «Leonardo da Vinci» la perfezione tecnica, la razionalità e l'originalità delle attrezzature, l'ampiezza degli spazi e la modernità delle decorazioni, soprattutto alla nuova struttura una personalità tutta particolare, una netta personalità, ed in sono certo che la «Leonardo da Vinci» appagherà l'entusiasmo atteso che la



Sopra e sotto: le prove stabilizzatrici



Sotto: pulizia della carena



Vinci" entra in bacina dopo le prove preliminari





RIBALTA

Nel prossimo mese dovrebbe essere indetto, nell'Unione Sudafricana, il referendum istituzionale che vedrebbe al fronte le due fazioni bianche che dominano il paese: da una parte i sudafricani di origine boera fiorentemente repubblicani, dall'altra i sudafricani di origine inglese insiduosamente e profondamente monarchici. Il primo sono 1 milione 700.000, il secondo poco più di 1.000.000: si ne riferiscono ai bianchi, cosa che per molti motivi appare poco probabile, il risultato sarebbe senz'altro la repubblica, ma egualmente l'uscita dell'Unione Sudafricana dal Commonwealth britannico e la perdita, da parte dell'Inghilterra, del controllo mondiale dell'oro, dei diamanti, dell'arsenale prodotti dalle miniere sudafricane in quantità fantastiche.

Nell'aspetto difficile sembra che divide i bianchi si inserisce un

azione morale di appoggio e riconoscimento e fu di qui che si tirò alla commissione bianca fino alla Rhodesia settentrionale. Nel 1927 la «Compagnia sudafricana delle Indie orientali» occupa il Capo, sponsorizzando i Portoghesi nella piena democrazia e fondendosi nello stesso anno, con lo sbocco del primo diciotto secolo, una base di popolazione. Durante tutto il periodo olandese la colonia del Capo restò, però, ricca e florida nei progressi, nel grado la dolcezza del clima e la fertilità del suolo.

Il 31 settembre 1795 arrivano gli Inglesi. Essi, approfittando dell'invasione napoleonica, in Olanda e della situazione scoppiata contro il nuovo governo della colonia olandese del Capo, ne assunsero il governo. In nome del deposto principe di Orange, ribattezzato dell'Unione in Inghilterra. La pace di Amiens, nel

La prima di queste ritirate in massa (dette trek), cominciata nel 1835, portò alla creazione, nel 1847, di una colonia repubblicana del Natal. Di qui però i Boeri, raggiunti dagli Inglesi, dovettero ben presto slegare, avendosi ancor più verso l'interno: cioè la guida di Andrew Porter, mentre il Natal, nel 1842, veniva proclamato dominio inglese nel resto in colonia nel 1855. I Boeri andarono a raggiungere il Natal nel 1855, dove nel 1861 i loro fratelli che, emigrati dal Capo, al erano tornati sotto il Reame Orange e fu dal 1855 vi avevano costituito una repubblica paragonata di allora, il primo Stato libero dell'Orange. Cinque anni dopo gli Inglesi, implacabili, invocarono la moneta repubblicana e si assunsero il territorio nella colonia del Capo (1860), mentre l'andamento Andrea Pretorius passava il fiume Vaal con sé nel 1863 si stabiliva il più Zuul del Transvaal, gemmendo le basi della futura Repubblica Sudafricana. Nel 1869 erano rimasti 22.000 Boeri e l'Inghilterra, nella speranza di spargere l'indipendenza, nel 1864 riconosce l'indipendenza dello Stato libero dell'Orange, come pure, due anni prima, aveva riconosciuto e garantito l'indipendenza del Transvaal.

Ma l'indole dei Boeri non ben lungi dall'essere tolleranti. Il 12 aprile 1877, con un pretesto, l'Inghilterra dichiarava il Transvaal possesso britannico e a questo proposito sarà bene mettere in evidenza il fatto che, già nel 1875, in questo paese si era costituita la possanza dell'oro, e nel 1873 si si leverono, con molto profitto, i primi campi minerari. Boeri si ribellarono e, rimasti in armi, inflissero agli Inglesi la sanguinosa disfatta di Majuba Hill (21 marzo 1881). Il 25 ottobre dello stesso anno, con la convenzione di Pretoria, l'Inghilterra riconosce l'indipendenza della Repubblica Sudafricana dei Boeri.

L'espansione inglese proseguiva a ritmo serrato. Nel 1881 l'Inghilterra metteva alla colonia del Capo il servizio dei periferi Basuto, eretto in protezione nel 1884; nel 1887 incorpora nella colonia il territorio (esteso al Capo Stato libero dell'Orange) chiamato Griqualand occidentale, ricco di campi diamantiferi, e l'indomani i Boeri con 2.550.000 lire, cioè il Griqualand e nel 1894 il territorio dei Bechuanaland, la cui parte meridionale viene incorporata nella colonia del Capo e nel 1895 l'Inghilterra si proclama il protettorato del Transvaal centrale insieme con i territori posti sulla riva occidentale e nel lago Nossie e lungo il suo estremo, lo Shire). Così la futura, vastissima Rhodesia (la meridionale a sud dello Zambesi, la settentrionale a nord), che viene data all'Inghilterra senza pericoli e senza spese tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo dall'Inghilterra, si proclama il protettorato con poteri sovrani, la «British South Africa Chartered Company», derivata da un azienda mineraria creata dopo il 1885 dell'Inghilterra Cecil Rhodes, il «Mopane del Capo».

Cecil Rhodes, con la sua politica imperialistica, prepassa la fine

delle repubbliche boere indipendenti, la cui sorte era già decisa da questo (1881) l'Unione proclama l'annessione di prima parte, le altre con la fine in piena la periferia società agricolo-pastorale boera.

La guerra anglo-boera

Alla fine del 1895 bande armate rhodesiane, agli ordini di un altissimo funzionario della «British South Africa Chartered Company», il dottor Jameson, Edificatore di Rhodes, invadono il Transvaal e contemporaneamente si preparano una insurrezione contro il governo boero. Il duplice tentativo fallisce miseramente: sotto il fuoco delle cariche boere, ma l'arrivo decisivo con l'Inghilterra è soltanto differito ed il Transvaal vi si contesta e prepara risolutamente stringendo più intense relazioni con i Boeri dello Stato libero dell'Orange e con quelli dello Stato libero del Transvaal. Nel 1897, fatte con criteri razziali, hanno portato alla vittoria, fra l'altro, Boeri contro il partito inglese.

Frattanto, all'attaccamento sempre più massiccio dell'Inghilterra, i Boeri del presidente Kruger il 22 ottobre 1898 varono le frontiere del Natal. La guerra, che secondo i suoi capi, doveva essere una «passata militare» contro e poche battaglie di guerriglia e fu la prima sventura militare boera. Essa durò tre anni, costò quasi cinque milioni di lire del loro paese, impegnò un esercito di 300.000 uomini e costò agli Inglesi 500.000 sterline e perdite disastrose. Naturalmente le forze inglesi, profondamente ed insensibilmente, furono al vincitore la sovrana resistenza dei Boeri, nel quale si riversò la simpatia e l'ammirazione di tutto il mondo, estendendo ben presto un popolo di razziati ad oltranza e favorevoli alle sventure dei suoi.

Lo Stato libero dell'Orange e il Transvaal vennero annessi ai domini britannici a prezzo del nuovo «Cape to Cairo» e, secondo con quello di Vitor River Cango, rispettivamente il 24 maggio 1900 e il 31 maggio 1902. L'Inghilterra, ormai dominata in Africa meridionale, assegnò agli antichi Stati boeri un'amministrazione civile e vi istituì l'altro sistema rappresentativo di governo per garantire l'ordine nella colonia dell'autonomia; in più concedeva loro un indennizzo di tre milioni di sterline per facilitare la restituzione economica dello Stato in interpasso con largo apporto di collaborazione tra le due nazioni.

L'Unione Sudafricana

Lo sviluppo ulteriore della politica imperiale inglese nel Sudafrica meridionale, il 31 maggio 1910, le colonie del Capo, del Natal, del Transvaal e dell'Orange, a riunirsi nel titolo di «Province orientali» in una unione politica legislativa sotto un solo governo, col nome di «Unione Sudafricana South Africa Union». A stabilire questa politica di prima generazione generale inglese, sir Herbert Gladstone, nominato primo ministro il generale boero Botha che — come fece in seguito per

lunghi anni un alto generale boero, lo fece — creandosi una solida coalizione di prima parte — tra le due parti boere, da una parte, e progressiva (dove dominava l'elemento inglese) dall'altra. Riuscì a far sì che la Sudafrica, in quest'epoca altissima (transvaalense) oltre a dirigere quasi sempre, fino al 1948, la politica sudafricana, fra l'altro, nel 1910, si unì alla prima guerra mondiale l'annuncio sudafricano di occupazione dell'Africa orientale tedesca, rappresentò l'Unione Sudafricana nel Consiglio di guerra dell'Impero Britannico, pose parte attiva alla conferenza delle pace a Parigi nel 1919, sostenne l'indipendenza del Sudafrica a favore della Gran Bretagna contro la Germania nel 1920.

Nel Commonwealth britannico l'Unione Sudafricana, dopo la sua costituzione, è andata evolvendo in tutti i suoi stadi etnici e razziali e vi è maturata intenzionalmente una situazione assai anomala, da qualche tempo al posto d'Unione Sudafricana, oggi, ad esempio, ha fatto il ruolo di Stato-fantasma di Strato ed Heratog, si disse allora che il dottor Molat, direttore generale, aveva vinto l'ultima battaglia della guerra anglo-boera. Era forse soltanto la parolaccia, perché la definitiva dovrebbe essere il presidente stesso dottor Verwoerd, oggi al potere, non, se è vero che le due palatole esplosive in faccia dell'inglese David Pratt: il 2 aprile scorso gli ha fatto provocare una grave parolaccia.

Profilo del Paese

Il potere legislativo lo esercita la Camera dei Rappresentanti, composta da 150 membri, di cui 97 eletti dalla popolazione bianca, 4 dagli Inglesi, 30 membri del Governo (4 per ogni provincia e 2 per l'Africa del Sud) che l'Unione sudafricana dal 1928 la ragione di sussidio) e Camera dei Rappresentanti di 150 membri (150 eletti per cinque anni) con voto diretto dai cittadini di origine europea di 21 anni compiuti e dei cittadini neri di sangue misto della provincia del Capo, di 21 anni compiuti e del Regno Unito e 6 deputati dell'Africa del Sud). Il potere esecutivo spetta formalmente alla Camera britannica che rappresenta il Re, il Governatore Generale e praticamente al Consiglio dei ministri. Un alto funzionario sudafricano rappresenta l'Unione a Londra, un alto funzionario sudafricano rappresenta l'Unione a Pretoria, dove risiede il Governo, mentre il Parlamento è a Città del Capo.

Superficie e popolazione. (1)

— Frontiera del Capo (capitale Città del Capo) — Capetown, abitanti 377.644, 377.644, abitanti 377.644, abitanti 377.644, abitanti 377.644.

— Natal (capitale Pietermaritzburg, ab. 74.493), 190.278, ab. 231.715, 231.715, 231.715, 231.715.

— Transvaal (cap. Pretoria, ab. 286.379), 190.278, ab. 286.379, ab. 286.379, ab. 286.379.

— Orange (cap. Bloemfontein, ab. 190.278), 190.278, ab. 190.278, ab. 190.278.

— Cederberg (cap. 190.278), 190.278, ab. 190.278, ab. 190.278.

(1) Questi dati si riferiscono al censimento del 1960.



problema terribile e questo non è un caso: quello dei sudafricani di colore (negri indigeni, natuti, natuti, natuti e indigeni) depressi ferocemente dal loro trattamento con qualche benevolenza dagli Inglesi, divisi tra loro stessi da odi e rancori, ma privati a costituire una fronte unica per spegnere la soppressione razziale imposta dal bianco.

L'aggravata situazione attuale del Sudafrica ha origini lontane. Sarà bene, pertanto, ripercorrere brevemente le tappe della sua storia, dopo che molte cose, che a prima vista sono di difficile comprensione, risulteranno più chiare e sensibili.

Origini della Colonia

I primi europei a porre piede nel Sud Africa furono i marinai portoghesi agli ordini del reboato sudafricano Bartolomeo Dias. Durante un memorabile viaggio per esplorare le coste atlantiche del «Continenti nero», nel 1486 il Dias venne sorpreso senza accorgersene durante una tappa della punta estrema dell'Africa. Tornato indietro, egli si aveva detto, appunto, il nome di «Capo delle Tempeste» ed espresse il suo odio per quelle coste si avrebbe di aver scoperto la via marittima per le Indie, per cui si «Capo delle Tempeste» fu dato il seguito nome di «Capo di Buona Speranza» e il portoghese tornò al Capo per oltre 150 anni come sta-

1805, stabilisce il Capo d'Orange, ma non i rivenditori della guerra tra l'Inghilterra e Francia. Gli Inglesi nel 1805 si installano di nuovo, e definitivamente, al Capo (riassegnata l'ordine reale del governatore James). L'occupazione di fatto si mutava in occupazione di diritto ed l'istituto del 13 agosto 1814, confermando nella forma del 1813, l'Unione fu indennizzata con sei milioni di sterline.

L'espansione anglo-boera

Prima cura degli Inglesi nella nuova colonia, tenuta fino al 1835 sotto un regime militare, fu quella di stabilire la presenza politica con lo stabilirsi colonie propri, col duplice scopo di tenere in rispetto i bellicosi Catri e di contraddistendere l'ordine inglese. Nel 1835, infatti, si venne a sapere che i Catri, ai quali nel 1820-30 fu strappata la provincia della orientale, vennero i Boeri, come diseredati dalla Olanda, che boera «contadino» preferivano ritirarsi verso l'interno per non sottomettersi all'ordine boero. Essi mantennero un loro «Catri» (i famosi capreoli) che da otto secoli di bovi ed selvaggina, come le antiche tribù pre-maestri, con le famiglie, il bestiame, i servi e gli schiavi, oltre il fiume Orange, aggrandosi il piumo, quando necessario, e colpi di fucile tra Zuul e Matabele.

Profilo di Cine



Una veduta del reperto dove vengono riprodotte, con la massima fedeltà all'originale, le opere di scultura.

Il non è che siano soldi spesi male, per carità. Indipendentemente da tutta quella che è l'organizzazione pubblicitaria e commerciale gravitante alle spalle di una pellicola, una volta stipendiati gli attori, Cinesciti riceve progetti e piani di lavorazione da un produttore per un determinato film: un teatro di posa viene allora messo a disposizione, e gli stessi operai di Cinesciti intrinseco la costruzione delle scene.

Personaggi andranno poi al cinema. Ma, dal quel poco che ci viene consentito dalla nostra enciclopedia ignoranza, ricordiamo volentieri delle scene ricostruite in maniera perfetta, o create con un genio architettonico, una eleganza, un buon gusto da Bion. Ebbene, è tutta una questione di materiale di legno, di pareti di cartongesso grattare montate su ruote, di esalto, attacco e abilità nella creazione dei trucchi. Si scrolo, come giustamente noterebbe Beldelato, da una rete di cristallo: non dovrebbe essere consentito l'ingresso agli estranei. In ultima analisi, il « teatro di posa » è o non è un « cantiere » di lavoro? Io sì, infatti; e il sostantivo « teatro » è solo una felice esclamazione, giacché molto sono porporonate, ma — in compenso — assai più realisticamente, dovremmo parlare di copione.

Con questo non vogliamo dire che i teatri di posa siano baracche, sia ben chiaro. Anzi sono realistici modernissimi, nati, nati, nati, funzionalisti, attenti, attenti: infatti al nostro unico mestiere abbiamo solo cercato di dare al lettore una idea, e più possibile chiara, anche se approssimativa, dell'impianto. E ci preme aggiungere che ogni teatro cinesciti sempre di questi siamo parlato: potreste potrei loro per

l'illustrazione da ogni angolo, a spinteri, ventilatori, botola per cestini (tutti) capriccioli e per possibili placine, un enorme fondo, ed un'impressionabile sa-

chi lampade trovano ivi il proprio regno; sul fondale (apparentemente un gran lenzuolo bianco che corre lungo tutta la parete di fondo — curva — del teatro), il



Costruzione attenta con materiali leggerissimi e facilmente trasportabili: l'ingresso di Moos del film « Guerra e pace ».

mero di altre attrezzature teatrali, che le nostre distributtrici note non hanno registrate.

Le complicate impalcature o grane intese a cosa possono servire: macchine da presa e par-

tenza gli effetti speciali. Per esempio, se vi si protetta una percheda riprese di una distesa d'acqua ed una storia — bella come la storia Egea — essere gradatamente la congegnazione

Veduta parziale, dall'alto, dei teatri di posa di Cinesciti. La capitale del cinema italiano vanta sedici di questi teatri, tutti modernissimi e fatti forniti anche di piscina per eventuali esigenze di ripresa.



Cinesciti è lo stabilimento più avanzato e moderno d'Italia, per quanto riguarda la produzione, dal punto di vista tecnico, di un film. Sarà il caso di pubblicare la serie d'identità: costruita nel 1935 e via via ingrandita, oggi è una società per azioni a partecipazione IRI (azione speciale portata per incasso a quindi vive ed opera come una qualsiasi società privata: occupa un'area di 600 mila metri quadrati (a titolo di curiosità: il nostro Cantiere di Sestri occupa 300 mila metri quadrati, ha sedici teatri di posa e dà lavoro a 500 dipendenti). Essi, la costruzione dell'energia elettrica in rete è assicurata anche da una centrale propria; niente di particolare se non fosse l'alta centrale complessivamente della « Vittoria Veneta », ripescata, certamente, e che di dipendenze, lo stesso senza ironia, che il fascismo del cinema da grossa anche sulle navi da guerra. Inresistente, in altri termini.

Cinesciti offre tutte le attrezzature richieste per la lavorazione di un film e lavora a produzione con solo chiedere di quali intendi servirsi, ma di preoccuparsi di reperire tutto il personale necessario: dal regista all'addetto a condurre il soggetto dello stesso, dalla comparsa al truccatore, dai ridotti occorrenti alla soprintendenza di produzione, all'attore principesco, alla « star » che assistenti, locali sidersi. Cinesciti, insomma, offre alla pellicola da impressionare all'interno, quello che un albergo di lusso può offrire ad un commensale in giro per affari: tocca al commensale considerarsi.

Primo punto indispensabile per girare un film a Cinesciti sono lampadine trattative di carattere economico: appresi, pre-

città

testolina li davanti e se — contemporaneamente — un'altra macchina da presa riprende la scena, alla ripresa lo spettatore pensa: «beh, ma noi siamo riciclatori dei segreti professionali, per Roma!».

Poco più avanti si accorrono ai progetti che pervengono a Cinecittà: chiunque ne sia il creatore (molte volte un architetto), quasi vengono rispediti ai materiali meglio rispondenti allo scopo, e, sempre che sia possibile, montati su carrelli mobili: modo che il regista può spostare scena e macchina secondo le esigenze, in qualsiasi fase della lavorazione.

E dunque, prima di chiudere l'argomento, sappiamo gli appassionati del cinema che nel più moderno dei sedici teatri — il quinto — sono state girate la scena di «Guerra e Pace» e «Napoleone», mentre si sta preparando anche che la scena venga immediatamente distrutta non appena la loro funzione è terminata, affinché nessuno mai possa sfortunatamente utilizzarle. Aggiungiamo che «distruggere» nel nostro caso non significa sospingere a mare o a terra, ma addebiellare la scena: è quest'ultima, come tale, che scompare; ma la materia vive che per lei si serve, viene ancora utile, fissata, se possibile. Un po' d'ecologia non guasta.

C'è a Cinecittà, una sala in cui si osservano i più disparati modelli (dal Colosseo alla trincea romana, dal plastico di una giungla al calco di Napoleone) che — non si sa mai! — possono sempre servire. Se il regista chiede una panoramica che non vada bene, allora mai suonati basta il risultato, altrimenti quell'effimero serve per riprodurre in scala maggiore un particolare.

Non basta: tra un teatro e l'altro, il visitatore si imbatte nel reparto «plastici» e scattata. Merita un discorso a parte: il titolare, Renato de Angelis, è capo di una ditta artigiana e lavora a Cinecittà per tradizione di famiglia. Ha i locali in conduzione ed è, in certe cose, autonomo. Spesso il lavoro gli viene commissionato, ma altrettanto spesso lavora di propria iniziativa, su fotografie da originali e su calchi. Tra l'altro lavora anche per il massimo teatro lirico romano. Il suo è un lavoro, a dir poco, arduo: entrando si ha l'impressione impressionante di trovarsi in un Museo specializzato nella conservazione di opere d'arte elleniche ed etrusche. Dalla Vasca di Cinto d'Ardea di Aristotele, alla statua di Ottaviano Augusto, al più elegante tra i reggimenti coloniali, le riproduzioni sono tantissime — eseguite con lo scrupolo tipico dell'artigiano: pretatore degna di un chinero, tecnica del più raffinato degli artisti.



La sala dei modelli. In alto a sinistra la riproduzione del Colosseo

Parlando delle attrezzature di Cinecittà non abbiamo accennato a quella «esterna»: ma ognuno comprende come esistano ricerve di acqua, inghiottibili, come sia possibile ricostruire modelli in scala e via di seguito. Ma, più che stanno in terra, bisogna aggiungere che viene installato, mentre si gira la scena, un teatro magnetico assolutamente indipendente dalla pellicola, che viene ingegnere — si può dire sempre — alla velocità di 34 fotogrammi al secondo.

E' biglietto non solo, ma compilatorio, il procedimento di so-

vrapposizione. Si comincia con il tagliare il filo a punti di una trincea di metri e a farlo andare «a vista» fino alla sala agli ingegneri; il tecnico crea l'accompagnamento musicale, gli attori le doppiature, i movimenti labiali, le inflessioni e quindi i vari nastri (uso alla volta) installati, in composti gli effetti speciali — come la rievocazione, l'arrivo del vampiro, lo scalpiccio sulla sabbia e via di seguito: vanno tutti in una sala — quella del montaggio — che può diventare contemporaneamente un di un unico nastro magnetico quando è

stato deciso anche ai dodici nastri diversi. Chiassoso, ro' Pazzi dispersi, reazioni, stattere di porte, ticchettio di pioggia sui vetri, per esempio, vengono incisi separatamente e poi passati su di un solo nastro. Quest'ultimo, infine, viene a sua volta trasferito sulla pellicola ottica.

Tutto questo lavoro presiede che il regista — e la corteo che con lui si muove — abbia già operato il montaggio della pellicola, scegliendo tra le varie scene girate. Ogni teatro (ma in edificio separato) ha la sua sala di montaggio, con i suoi tecnici:

una macchina in grande stile e una abilità difficilmente superabile.

Con una certa approssimazione, questi gli ingegneri di una città le cui porte ben volentieri varrebbe modificate porte, conforti soprattutto da tante filandre industriali con l'aria. A noi resterebbe da dire «come» effettivamente nasce un film e quale sia — ed è estremamente importante — la sua funzione, negli come fenomeno del mondo moderno. Ne ripartiremo.

Emidio Lescato

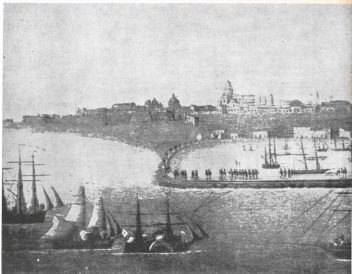
La ricostruzione di una strada per il film «La gattinella». Sono visibili, in alto, il carricante per l'illuminazione e l'installazione delle macchine da presa



Narra Giuseppe Baroli, il cronista più ricco di dettagli dell'impresa del Mille, che, non appena il Piemonte e il Lombardo, completata l'imbarco dei volontari, salparono definitivamente dal mare di Genova, Garibaldi ebbe la sensazione che questi fossero gli uomini che lo seguivano, e che alla risposta che, comprese i marinai, essi risaltavano più di mille (1002) combattenti, secondo quanto fu poi indicato nell'elenco ufficiale, egli non seppe trattenerne un'esclamazione di compiaciuta meraviglia: «Eh! E' tanta gente!».

Ma certo più che il numero dei volontari che si erano allora mossi agli ordini dell'Eroe dei due Mondi imperava la misfianza dei loro sentimenti, la decisione delle loro volontà. Piemontesi in gruppi più o meno numerosi, si può dire da ogni regione della Penisola, questi uomini rappresentavano veramente l'Italia nuova, ridisegnata da un esercito potente di libertà. «Ead», come ebbe ad annotare l'Abba, «erano, per dir così, parte dell'esercito popolare raffigurato di essere nel partito rivoluzionario: vecchi, figlioli di gioventù, di poltroncelli, di mazzettisti; uomini di nuova età, educati dalla Giovane Italia, tra le compagnie e le insurrezioni; giovani nei quali la letteratura classica e la romantica d'erano fuse in una bella temperanza a sfocciare l'amor della patria. Con essi degli artigiani che dalle diverse scuole politiche e dai fatti belli dell'ultima decennio erano stati dattati al concetto della nazione».

«A colpo d'occhio», sono ancora parole dell'Abba, «si poteva dire che per un quarto quei mille erano uomini fra i trenta e i quarant'anni e per un altro bel numero tra i quaranta e i cinquant'anni; forse due terzi stavano tra i ventenni, e che i trenta, gli altri, i sessantenni, tra i diciotto e i venticinque. Di adolescenti ce n'erano una ventina quasi tutti bergamaschi. Alcuni c'era e là tra quei gruppi parevano trociscetti per curiosità perché vecchi oltre i sessantenni e invece vi stavano a spendere le ultime forze di una vita tutta vissuta nell'amore della patria. Il vecchissimo passava il pomeriggio, aveva pregustato sotto Napoleone e si



ITALIA 1860

Da Quarto a M

chiamava Tommaso Parodi da Genova: il giovanotto aveva undici anni, si chiamava Giuseppe Marchetti da Chiavari, fortissimo bambino cui toccava nella vita un mestico con bellet Segura il medico Marchetti padre suo, che se l'era tirato dietro in quell'avventura».

Significativo rilievo che per la diversa origine regionale

lo e la rispettiva situazione sociale i componenti di questo piccolo esercito volontario che si era posto agli ordini di Garibaldi rappresentava come lo specchio di tutto il Paese. «La storia», ebbe ancora a rilevare l'Abba, «dovrebbe aver già detto a dire che quella spedizione fu più che per una composta d'uomini di studio e d'intelletto. Non contava

più d'un centinaio e meno che erano già o divennero poi avvocati; e così come questi un centinaio di medici, un mezzo centinaio d'ingegneri, una ventina di farmacisti, trenta capitani marittimi, dieci pittori e scultori, parecchi scrittori e professori di lettere e di scienze, tre sacerdoti, alcuni sacerdoti. Vero anche era Novara, Basilio Morimonte, novadaro, moglie di Cialpi, che volle seguire il marito in quel pericolo; poi centinaia di camerati e centinaia di artefici, operai il resto, contadini quasi nessuno».

Come prevedevano regione le il nucleo più numeroso del Mille era rappresentato dal lombardo, ma non meno forte — se riferito alla popolazione della loro regione — era il gruppo dei liguri, il cui numero si aggirava sui 170 e che erano in genere elementari militarmente armati, preparati, come dimostrava, tra l'altro, il drappello dei carabinieri agli ordini di Antonio Muto. Il resto della spedizione era formato da veneti, trentini, friulani e delle altre provincie dell'Italia settentrionale e centrale, nonché da un centinaio di siciliani e napoletani reduci dall'unità e da diciotto tibetisti stranieri.

La valutazione tante ottimistiche a cui, al momento della partenza, Garibaldi si era lasciato andare, oltre la consistenza di questo suo piccolo esercito sorgeva non soltanto

dalla inconfutabile fede che egli aveva nella giustizia della causa per la quale stava combattendo, ma dalla certezza altrettanto che eguale ingegno e decisione, purché agiti dal desiderio di convincimento, dovesse animare gli uomini che avevano accettato di seguirlo. Solo così egli poteva contare di convincersi in un'impresa cui si accompagnavano rischi tanto tremendi, perché non era a lui affatto ignoto che di fronte al suo paese di volontari il regno borbonico poteva schierare un esercito perfettamente addestrato e modernamente equipaggiato di 120.000 uomini ed una flotta dotata di numerose e ben armate unità.

E se c'era di più, a giustificare se mai le più gravi perplessità, il fatto che l'armamento di cui la spedizione disponeva, rappresentato da vecchi fucili, era praticamente inutilizzabile per la mancanza di munizioni. Era noto anche che un'enorme quantità di polvere e di cartucce che doveva essere imbarcata sul Piemonte era a Lombardo quando i due piemontesi fossero giunti nello acque di Cagliari non aveva raggiunto la sua destinazione e ciò perché i barcaioli insensati di questa operazione avevano trovato più conveniente appodificare dell'essenzialità della circostanza e della conseguenza all'attenta vigilanza delle autorità lungo il Stretto, per effettuare invece un loro sacro affare di contrabbando.

Segna il titolo: G. Tironi: «Le sbarco del Mille a Marsala» (Mese del Risorgimento di Milano). Sotto: la stessa epistola da una stampa popolare dell'epoca





Marsala

de Minori Furono altresì in quelle brevi ore di sosta organizzati tutti i servizi e le specialità di cui il corpo di spedizione necessitava per assicurare realmente la sicurezza di nuclei composti di un vero e proprio piccolo esercito: del Quartiere Generale, cui fu assegnata l'inghiera celer nella Stefano Tur, allo Stato Maggiore presieduto da Giuseppe Scari, all'intendenza affidata alle cure di Giovanni Accari coadiuvato da Ippolito Nave, al Corpo Sanitario ordinato alle dipendenze del dottor Paolo Ripoli, per finire all'Artiglieria ed al Genio, agli ordini l'una dell'Onore e l'altro di Filippo Minelli.

Ma durante la sosta del Milite a Palermo si ebbe a registrare un'altra fatto ancora, politicamente degno di molto rilievo, e cioè la formazione con uomini tratti dalle diverse compagnie di un reparto speciale, che agli ordini della Garibaldi — cui si affiancarono, tra gli altri, il Garzone e il giovane Pittaluga — doveva tentare una diversione contro il territorio pontificio. Era questa una manovra che, ovviamente, non offriva la possibilità di portare ad alcun risultato militare di importanza, ma poteva avere tuttavia notevoli ripercussioni di carattere psicologico, suscitando allarme a Roma e a Napoli e ingenerando confusione in quelle autorità cinesi i quali proposero a Garibaldi. Questa piccola crociera non ebbe però severi fortuna perché, inopinata in un combattimento dei generali pontifici, fu costretta a ritirarsi, lasciando sul terreno uno dei suoi uccisi. Il giovane Angelo Cambiaso.

Fu il giorno 9 che i due piroscafi, trasportati i volontari gariboldini ripiegarono la navigazione salpando da Palermo,

ma, e la loro rotta dissiò gli ultimi dubbi di coloro che — particolarmente colpiti dalla partenza della colonna Zambaldi — non si sentivano ancora del tutto convinti che la spedizione non fosse diretta, invece che in Sicilia, contro i territori dello Stato Pontificio. Garibaldi fece infatti puntare la prora verso le coste meridionali della Sardegna, quasi avesse in animo di raggiungere le spiagge africane. Fu una navigazione condotta con la massima severità evitando ogni possibile avvistamento da parte di altre navi, e una navigazione complessivamente senza rilevati incidenti, ora si sa perché il fatto che nella notte fra il 30 e 31 maggio il Piemonte e il Lombardo, che procedevano a lui in spinti perché assai in prossimità delle acque siciliane, cercò il rischio di abbordarsi reciprocamente.

Pochi ore dopo questo drammatico episodio Garibaldi eseguì una manovra posata con le sue navi sul porto di Marsala. Era una decisione che l'aveva giustamente deciso, che aveva dubitato evasione le sue navi lungo le coste del regno era ben lontano dal prevedere: la logica induceva a pensare che Garibaldi tentasse di operare il suo sbarco partendo da sud, dalle acque africane, seguendo una rotta che, in caso di impedimenti, gli garantisse la possibilità di cercare rifugio nelle neutrali rade dell'isola di Malta. Ma non aveva questi i calcoli in cui si perdeva Garibaldi che, spirito acutamente organizzatore, poco lasciava al caso partendo per un'idea decisa agli obiettivi che si era prefisso. Anche la questa circostanza la sua tattica si rivelò pienamente adeguata alle necessità, sicché, prima che la squadra ber-



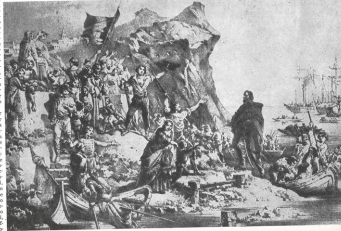
Nino Diaz (da una incisione del Santamaria)

bonica sopraggiungendo a tutta vela, si riuscì ad impedire lo sbarco, il Milite, vedendo di strettissima misura le bordate avversarie, poterono mettere ordinatamente piede in terra di Sicilia, al completo della loro forza e con tutta la loro armatura. Era l'una pomeridiana dell'11 maggio e la spedizione gariboldina aveva compiuto la prima e, for-

so, più pericolosa fase della sua impresa, altra quella che prevedeva che quella delle due navi che erano servite alla sua traversata da Genova, il Lombardo inseguito all'imboccatura del porto di Marsala, e il Piemonte catturato, visto e parzialmente sflaggiato, dalla flotta borbonica.

Leonida Balestreri

Lo sbarco di Garibaldi a Marsala (da una popolare e romantica litografia)



Tale contraltare, in verità gravissimo, condiziona almeno in parte, la fase iniziale del viaggio del Piemonte e del Lombardo. Garibaldi non poteva crederci nella sua temeraria impresa se la sua temerarietà non avesse potuto disporre di almeno un elemento di insubordinazione. E fu perché che, prima di puntare direttamente sulla Sicilia, le due navi gariboldine fecero una sosta nelle acque ioniche, e precisamente nel golfo di Palermo, ove il Generale, con accorta diplomazia, riuscì ad ottenere dai comandanti di quel presidio e della vicina guarnigione di Ortelio questo era essenziale per le esigenze del suo piccolo corpo di spedizione.

La sosta a Palermo — per quanto non protrattasi che per due giornate — fu inoltre da Garibaldi opportunamente sfruttata per dare un'adeguata struttura organizzativa alle sue truppe, che furono ripartite in compagnie — dalla prima affidata — comandate nell'ordine da Nino Diaz, Vincenzo Centi, Francesco Stoca, Giuseppe La Masa, Francesco Anfossi, Giacinto Celesia, Benedetto Cabrelli e Angelo Bazzani. Formazioni a parte risultarono poi il già affezionato reparto dei « carabinieri gariboldi » nell'ordine di Antonio Meola e di Bartolomeo Savi, e il gruppo delle « guide », affidato al comando di Giusep-

Panorama dell'attività industriale italiana

Il panorama dell'attività industriale italiana nel corso dell'anno 1959 appare soddisfacente, ed è ritenuto incoraggiante anche la prospettiva per il 1960.

In tutti i settori si è verificato, nel 1959, un incremento di produzione rispetto al 1958, che si registra per il complesso della produzione, inteso al 100% (Tab. II), ed anche gli indici generali mensili, per la loro variabilità dipendente da variati fattori, risultano nel 1959 tutti superiori a quelli corrispondenti del 1958 con aumenti che vanno dal 4,5% (gennaio) al 13,6% (agosto). Se poi si prendono in esame, ai fini di una comparazione più estesa nel tempo, gli indici del triennio dal 1954 al 1959, si trova che l'indice generale (media annua) è salito del 44,1% in totale nel periodo considerato, mentre le percentuali annue di incremento sono state calcolate come segue:

9,5% nel 1955 rispetto al 1954;
7,5% nel 1956 rispetto al 1955;
7,5% nel 1957 rispetto al 1956;
7,5% nel 1958 rispetto al 1957;
16,2% nel 1959 rispetto al 1958.

Nell'anno scorso si è dunque avuto il maggior progresso dell'in-

dustria italiana che sia stata registrata da noi, e questa può essere compresa che si inquadra, da un lato nella rapida azione dell'economia nazionale, la ogni tempo, e dall'altro nell'espansione del commercio estero, che è stata di poco e per breve tempo contenuta dalla congiuntura mondiale. In fatti, la rapida ripresa dell'attività tra la fine del 1958 e il primo semestre del 1959 è proseguita nella seconda metà dell'anno, assa-

mando una portata sempre più ampia, e attualmente l'evoluzione dei Paesi industriali appartenenti alla sfera occidentale si avvilge sotto il segno di un'alta congiuntura.

Per quanto concerne in particolare l'Italia, si deve tener presente che l'utilizzazione degli impianti nel 1959, rispetto ai livelli percentuali di sfruttamento medio annuo utilizzabile (secondo l'indice ISTAT - Mondo Economico) è risultata la seguente:

INDUSTRIA NEL COMPLESSO			
Moltiplicando anno il 50%	...	2	
Sfruttamento tra il 50% e il 70%	...	8	
Sfruttamento tra il 70% e il 90%	...	40	
Sfruttamento superiore al 90%	...	51	
SEMI DI CONCRETO			
Moltiplicando anno il 50%	...	4	
Sfruttamento tra il 50% e il 70%	...	9	
Sfruttamento tra il 70% e il 90%	...	54	
Sfruttamento superiore al 90%	...	43	
SEMI DI INVESTIMENTO			
Moltiplicando anno il 50%	...	—	
Sfruttamento tra il 50% e il 70%	...	8	
Sfruttamento tra il 70% e il 90%	...	8	
Sfruttamento superiore al 90%	...	30	
SEMI DI UTILIZZAZIONE IMPIEGATA PER LA PRODUZIONE			
Moltiplicando anno il 50%	...	—	
Sfruttamento tra il 50% e il 70%	...	10	
Sfruttamento tra il 70% e il 90%	...	36	
Sfruttamento superiore al 90%	...	54	

Si è dunque arrivati, in molti casi, non lontano dal limite della capacità produttiva; e quindi, se fino ad ora i margini di capacità inutilizzata hanno consentito di incrementare, anche in notevole misura, la produzione senza un corrispondente ampliamento degli impianti industriali, tuttavia si sta delineando per molte imprese la necessità di procedere all'efficienza di più complessi investimenti di espansione.

Esaminando le variazioni degli indici per i singoli rami di attività industriale (Tab. III), si rileva, nel caso dell'ultimo triennio, un incremento del 10% circa per la industria estrattiva, del 14% per

la industria manifatturiera e del 15% per la industria elettrica e dei gas; nei riguardi di quest'ultimo ramo va per altro osservato che la produzione del gas è correlata ad altro, la cui espansione, quella dell'elettricità, registra un aumento sensibilmente maggiore di quanto risulti dal dato complessivo.

Precedendo più particolarmente nell'analisi delle singole attività industriali (Tab. III), si possono calcolare degli incrementi, dal 1954 al 1959, considerabili: passò a poco al 50% per i beni di consumo, all'incremento del 30% per i beni di investimento, al 40,5% per i beni di investimento e al 30% per i beni di consumo. Rispetto, invece, al 100%, il 1959 e il 1958 rappresentano gli anni di riferimento in rapporto a quelli dell'anno precedente.

Esistono cinque gruppi, di ogni anno percentuali di aumento diverse da categoria a categoria: nel confronto del 1959 con il 1958, l'incremento massimo si è avuto

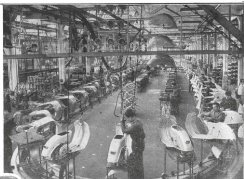
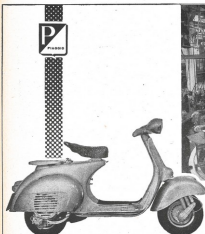
Tab. I

INDICI GENERALI DELLA PRODUZIONE INDUSTRIALE 1954-1959

(Base 1953 = 100) (a)

SECTORE	1954	1955	1956	1957	1958	1959
Generale	100,0	114,7	122,2	132,5	142,5	166,6
Settore	...	...	...	...	...	...
Miniere	100,0	118,2	124,8	131,8	140,8	156,2
Metallurgia	100,0	116,5	125,8	138,8	150,5	175,5
Chimica	100,0	117,5	128,8	138,8	151,8	175,2
Alimentare	100,0	118,2	128,1	135,5	141,5	151,1
Legumi	100,0	118,8	128,5	138,5	142,8	152,8
Altri	100,0	118,8	127,0	138,5	142,8	152,8
Settore	...	...	...	...	...	...
Settore	111,6	125,4	132,0	141,4	151,0	165,4
Settore	113,2	120,2	131,8	135,2	142,8	152,8
Settore	111,8	121,8	131,4	138,1	148,8	165,8
Settore	113,2	121,2	133,7	141,2	148,7	165,8
Media annua	100,0	118,8	127,8	137,8	142,5	157,8

(a) Elaborazioni ISTAT sui dati ISTAT, indici trimestrali e semestrali.



Vespa ₁₂₅ L. 128.000
Vespa ₁₅₀ L. 148.000
Vespa GS ₁₅₀ L. 178.000

sconti speciali ai dipendenti dell'Ansaldo. O. A. R. N., Ansaldo Cice

GENOVA - FILIALE S.A.R.L. - Viale Brigate Partigiane, 92 n. - Tel. 500.640-2-3
 LA SPEZIA - Ditta SPEDIZIONE - Via Colombo, 40 r. - Telefono 22.685
 LIVORNO - Ditta ULRICO ROMI - Via Ippolito Nievo, 4-6 - Telefono 22.662

DISCOTECA

La Sinfonia n. 3 in re bem.
"Eroica" di Beethoven è offerta in edizione stereofonica, dalla Ricordi: in 11 giri della serie Westminster eseguita dall'orchestra dell'Opere di Stato di Vienna diretta magistralmente da Hermann Scherchen. Definita il principe dei Lobkowitz, la sinfonia appartiene alla scala letteraria — non soltanto musicale — che si può definire "in, polemica". Le cronache che seguirono a Ludwig non Beethoven la composizione della sinfonia sono anzi note: si ricordano che la creazione subì del 1805 fu accolta dalla critica con non esultante lena, e che le carriere dell'Eroica intesero nel 1808 dopo i concerti parigini dedicati alla memoria di Beethoven. Di Tchaikowski — per la Dacca — ne seguono un 45 giri che comprende una selezione da Lo schiaccianoci e — per la Ricordi — ancora sui 45 giri — il Tributo a Leonard Warren: sono scelti da opere di Verdi, i capolavori interpretati dal celebre baritone, qui ricostituiti con l'accompagnamento dell'Orchestra del Conservatorio di E. Centro di Roma, diretta da F. Previtali, della RCA Victor Orchestra diretta da L. Celletti e da

quella del Metropolitan, diretta da E. Leontovici.

Per chi riesce a sfrecciare senza ascoltare gli arrangiamenti, ne seguono un 33 giri della VOX: Canzoni romane tedesche e inglesi interpretate dalla Westbeche Kameradschaft Neptun di Labaco, diretta da Cyprien Gervais. Qualcuna di lei ricorda melodie ormai dimenticate, si capisce della Napoli marinara: molto belle. Sempre

in ascolto, Villanella, Fieni la sinistra) e Danse popolare macedoni. Gli eroi "ero", "oro" della guida: "Oro" degli arranger, "oro" del Danzino: abbiamo tradotto in italiano i titoli.

Ritorniamo a casa: Elita Posing, composto sotto le armi, nel presente periodo di forma, non si è dato alla rima le cose mai sarebbe stato possibile) e alla musica moderna, ma — l'editore — è formato di due brani. La RCA ci dona un 45 giri ed un 33 (Elita in baci) con ben dodici interpretazioni del titolo: è un best-seller originario uscito subito sette scale d'oro delle vendite. Invece per i romantici la stessa cosa diviene presente, con la Seconda Ricordi New Orleans Jazz Band, Pachelbel e Lambert Walk (45 giri) e Via Margutta (45 giri) sono le due film comici. Al posto del cuore e l'ango italiano per le cose di Myranda Martini: 45 giri d'oro. Gli altri: Chissà perché... Lussure (45 giri) non è passato sono, infine, modisti da Puppino di Capri per la Carib in un 45 giri che, apparso su successo, rassicurano sempre volentieri. Tutti i titoli citati sono in vendita nel negozio Ricordi di via Fieschi.

DIONISIA



della VOX segnaliamo ancora i celebri valzer viennesi dell'orchestra di Stato viennese (33 giri stereo) e Music in Italy il mondo con concerti bandisti di Vienna e Londra. E per chi vuole accompagnare per il folklore accademico a due 45 giri d'oro dedicati dalla Jugoslavia: Danze popolari croate (Danza del calendario, Ciguetta, cloguet

Il Sud-Alfrica

(continua da pag. 120)

La totale l'Unione Sudafricana ha una superficie di 1.235.618 kmq. e una popolazione di 12.671.000 abitanti di cui 2.556.000 bianchi, 9.350.000 neri (negri), 1 milione 202.800 « colored » (persone di sangue misto), 600.000 asiatici (per lo più indiani, pochi cinesi). Un 40% circa di bianchi parla abitualmente l'inglese. E tutto l'afrikaner, che è un misto di olandese e tedesco. Gli italiani sono circa 3.700.

Risorse economiche.

Il complesso delle terre coltivabili è ancora esiguo: 5.740.000 ettari su 127 milioni, per tre quarti messi a cereali, 880.000 ettari addetti a colture foraggere, 100.000 a patate e legumi, 100 mila alla massa da zucchero, cotone, tabacco, arachidi. Motore d'attacco stanno prendendo le colture fruttifere.

L'industria più produttiva degli altipiani è la siderurgia (esportazione l'alfabetismo cotto) che rende 140.000 tonnellate annue di lega. Nel 1964 vi erano nel Sudafrica 11.600.000 bovini, 27 milioni 142.000 ovini, 5.607.000 capri, 1.250.000 suini, 670.000 conigli, 705.000 anelli, 98.000 moli.

La pesca non ha ancora grandi prospettive, ma è in rapidissima espansione.

Varie, e in taluni casi anche grandiose, sono le risorse relazio-

narie. L'Unione è per eccellenza il paese dell'oro (passi 300 tonnellate nel 1965) e dei diamanti, producendo in entrambi i casi da sola più di 90% gli altri paesi messi insieme. Importanzissimi sono pure i giacimenti di platino, mentre in molti casi il minerale aurifero è ricco pure di argento e uranio.

L'Unione è anche il più ricco paese africano di carbone; l'estrazione ammonta 32.556.000 tonnellate nel 1965 da anche residui per la esportazione.

La produzione di energia elettrica ha raggiunto i 16.600 kWh nel 1965, ed è quasi interamente di origine termica.

Giacimenti di ferro sono vastissimi: accertati. In ripresa è la produzione di manganese. Importante nella fusione delle ferrelle è anche la cronaca estratta nel Transvaal. Vi sono poi giacimenti di stagno, rame, tungsteno, antimonio, piombo, nichel, arsenico, zinco.

Molto progredita e sviluppata è l'industria tessile in genere (sintetico, cotone, in specie), quella chimica (nitrato, gomma), quella oleica. Le industrie alimentari, l'industria del cuoio, del cemento, le vetrerie, ecc.

I porti principali sono Città del Capo, Durban, East London, Port Elizabeth. Le ferrovie statali avevano uno sviluppo di 23.000 km nel 1964. Gli aerei-rotoli erano 629.328 nel 1965. Le strade raggiungevano i 175.000 km. Molto sviluppata è l'aviazione civile.

il desiderio di ogni donna...

PRODUZIONE 1960



YUMAN
LA CASSAFORTE DEL FREDDO

Domowatt S.p.A. Torino Corso Novara 125

PIAZZE: GENOVA - PIAZZA CAVOUR, 15-1 - Tel. 38.800

IN VENDITA PRESSO I RIVENDITORI AUTORIZZATI:

Genova-Centro: COGLIOLOCORESTE, Via di Salsola, 82-84 r.; ANTICA DITTA PROFUMO, Salda 5, Celerio, 4; BENEDETTO & POGGI, Via Mesaghi, 39 r.; SARTOLI SIVIERINO, Piazza della Vittoria, 146 r.; DELACASA FILL, Piazza Colombo, 25-27 r.; BERNAZZOLI STEFANO, Via G. Testi, 72 r.; BOLA DANTE s. p. a., Via XX Settembre, 162 r.; Genova-Riviera: BOGUONE MARIA, Via G. Rossini, 40-44 r.; Genova-Sestri: SIRTORI BRUNO, Via G. Cavalli, 19 r.; Genova-Suriani: REYER, Via del Mito, 53 r.; Genova-Nervi: GALLINOTTI GIOVANNI, Via Oberdan, 36 r.; Savona: PERA PAOLO, Via N. Sauro, 23 r.





(continua da pag. 13)

sue entrate in linea ha arricchito in Italia e nel mondo.

Tra i più alti fattori d'assetto per averci potuto dare questo nuovo poderoso strumento di lavoro, che tiene al sopravvissuto alla nostra Marina Mercantile nel campo delle comunicazioni intercontinentali.

Con esso la flotta dell'Alitalia, rinnovata non solo giovani che si narra memorabile nella storia della nostra rinascita, acquisterà sulla base del Nord America (la

più importante e impegnativa per i suoi traffici un assetto di alta efficienza, dopo delle sue antiche tradizioni, adeguato alle crescenti esigenze del pubblico internazionale e agli sviluppi del turismo transoceanico.

Soltanto dopo ha preso la parola il nostro Presidente, dott. Arnaldo Giannini, che ha testualmente dichiarato:

« Desidero ringraziare il dottor Al. Dietsche Generale della Società "Italia", per le cortesi e sprezzanti di riconoscimento del

lavoro effettuato dall'Alitalia per la realizzazione di questa importante unità della Marina mercantile italiana.

Quando riconoscimento mi è particolarmente gradito perché viene da persona di grande competenza ed esperienza nel settore aeronautico.

La "Leonardo da Vinci" rappresenta le sintesi di oltre tre anni di lavoro, che opera i disegni dell'Alitalia, i tecnici che l'hanno progettata e seguita nel suo glorioso sviluppo, e le

meritazioni che hanno dato l'apporto della loro sferica attività. La realizzazione è stata animata dalla facilità della collaborazione italiana e cordiali degli uffici tecnici della Società "Italia", ai quali va un mio ringraziamento dell'Alitalia.

Sono certo che i risultati delle prove di collaudo che si stanno effettuando, confermeranno con piena soddisfazione le nostre aspettative.

Contemporaneamente alla consegna della "Leonardo da Vinci", che verrà effettuata il 15 giugno prossimo venturo, arriverà infatti, nel Cuore di Sestri dell'Alitalia, le operazioni connesse all'impostazione di una dei due nuovi grandi irrobustibili ordinati dalla Società "Italia" all'Alitalia e al C.R.D.A.

Chiudo formalmente i migliori auguri per questa importante unità destinata a portare nel mondo i nomi dell'"Italia" e dell'Alitalia.

Alle venti circa, quando la "Leonardo da Vinci" aveva dato dimostrazione bell'istima della sua capacità navale, superando la media di 25,4 nodi, la commissione internazionale si è recata a bordo deciso di sospendere le prove per la peggiore condizione atmosferica.

La ripresa si è iniziata la mattina del 2 giugno: mare quasi calmo, vento di tramontana, freschia, pioggia. Partita alle sei dalla Cala di Sestri superando la presenza a bordo del presidente della Finmare, ing. Rinaldi, la "Leonardo" ha compiuto tre ore di navigazione a 25 nodi (140 giri) e nove ore ad una potenza (28,4) nodi, 160 giri) mantenute con la precisione di un cronometro. Il tempo, fastidioso, migliorava nel pomeriggio. Ovviamente, finché si è stata luce, le relazioni sono avvenute sulla base militare di Portofino - Punta Chiappa, tra uno scatenare di rotazioni (un subiturno in...), fatto sulla base, raccolto ai pontili e di lancia-silenziosa vela.

□

Dopo la conclusione del ciclo di prove abbiamo raccolto le impressioni di alcuni tra i nostri numerosi dirigenti. Il direttore generale ing. Lombardi ha detto:

« Fermo che il più convincente giudizio sulle prove della "Leonardo da Vinci" debba derivare dalle cifre, e in particolare in quelle relative alla velocità ottenuta sulla base di Portofino - Punta Chiappa che ho superato gli impegni contrattuali soddisfatto da un primo alle nostre migliori aspettative.

Desidero però aggiungere che la "Leonardo da Vinci" attrin-



La piscina di

in nella sua realizzazione la somma delle esperienze acquisite attraverso decenni di serio e tenace lavoro.

L'Alitalia ha oggi un posto preminente tra le maggiori industrie navali del mondo, ma i suoi subiturni sono tenuti non hanno rebbro per una realizzazione come questa se non potesse fare assegnamento sulle all'appoggio dei suoi clienti e delle sue relazioni che non fanno studio, con le risorse del meglio e con l'attuazione costante e coerente del loro sforzo al fianco profondamente contribuendo.

E questo la vorrei ricordare particolarmente ai giovani ufficiali che il cuore di questa tradizione del passato possa costituire a dare i suoi frutti fecondi di affermazioni.

A sua volta il vice direttore generale ing. Cristofari così si è espresso:

« La "Leonardo da Vinci" è il più grande domotecnico costruito dall'Alitalia dopo il "Azzurro". Esso supera infatti di poco la "Cristoforo Colombo" che, consegnata nel 1964, rappresentava già il massimo raggiunto in questo dispendioso.

I risultati ottenuti durante il scorso ciclo di collaudi, i quali sono poi il compendio di lunghi mesi di studio e di lavoro, sono più che soddisfacenti; inoltre si deve la conferma che anche con questa unità l'Alitalia ha compiuto l'avvio di tecnica navale che ben si misura alle installazioni dei nostri cantieri.

Tecniche e maestranze si sono profittate senza risparmio per realizzare queste navi che già è

Sotto, da sinistra: 1) Fav. Maggio, il dott. Giannini, Fav. Tagli, il dott. Finmare, Ing. Vignone





La classe

La "Leonardo da Vinci" ha dimostrato inoltre di possedere ottime qualità manovrabili e quanto assoluto di rifreneri speciali: nella zona atterraggio dove il passeggero potrà così frenare il suo slancio sulla migliore confortevole trasversalità.

Questa nuova superba realizzazione del nostro Cantiere, nata in una luce d'alto grado di spettacolarità raggiunta dal nostro livello di alta nautica, manovrabile, nella costruzione delle grandi navi passeggeri e ci consente di affrontare con sicuro successo compiti sempre più importanti quali si profila con la costruzione del nuovo transatlantico dell' "Italia" ormai entrato nella sua fase esecutiva.

Anche il direttore generale ing. G. Vito ha avuto l'occasione di assistere all'esito delle prove, in particolare per l'ottimo comportamento dell'apparato motore a turbine installato allo stabilimento Mecenate.

Infine il direttore generale della Società « Italia » dott. Ali si ha rilasciato quest'alta dichiarazione:

« Questo sarà il 30 giugno una data che più memorabile della sua storia marittima; e con Genova l'Italia fonda, che una nave destinata al trasporto dei passeggeri nelle rotte dei continenti è creazione dell'impresa e del lavoro talmente complessa e grandiosa da impegnare il prestigio di una nazione. In quanto piano una importante parte particolare assue, per molti aspetti, la "Leonardo da Vinci", sulla cui esatta realtà è conformato in armonia di molteplici aspetti che ancora attendono il lavoro italiano.

La nave che l'Ansaldo ha costruito e che entra ora nella nostra flotta si riconferma a una concezione intesa a far sì che il nuovo costruttore possa pienamente conseguire, in perfetta rispondenza ai progressi della tecnica e alle esigenze presenti e future del traffico italiano, le concrete affermazioni nate sulla sua stessa funzione, che dello stesso compromesso deve trarre sempre nuovi sviluppi. Tutte le volontà e le energie italiane alla sua realizzazione hanno obbedito a questo imperativo, conseguendo felicemente lo scopo.

Tre anni di fatiche che hanno polarizzato l'attenzione mondiale sono giunti a termine; e mentre la nostra nave "assassina" si appresta ad esordire il suo ruolo nella più grande rotta marittima italiana, il nostro pensiero va con particolare riconoscenza a tutti gli artefici dell'opera, ai



disprezzi, ai tecnici, alle maestranze del glorioso Cantiere di Ansaldo, la cui fama, principalmente legata e rafforzata con il d'occasione come il "Re" e il "Cristoforo Colombo", oggi si rinnova e riafferma con la "Leonardo da Vinci".

Ma non la consegna dell' "assassina" non si interrompe l'assidua occasione di lavoro che, attraverso i nostri servizi tecnici, attraverso il nostro personale, attraverso tre anni d'assiduo e di "Italia". Un altro impenso com-

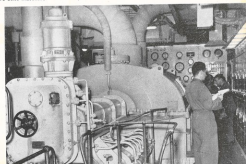
piuto si attende. Sullo stesso arco del "Re", della "Columba" e della "Leonardo" si darà presto l'arrivo alla costruzione di uno dei due transatlantici, di maggiore tonnellaggio, che costituiranno alla flotta "Italia" di nuovo il completo rinnovamento del servizio espresso Mediterraneo - Nord America, il suo definitivo assetto al più alto livello.

La solida operosità e collaborazione da cui è nata la "Leonardo da Vinci" ci ritorna av-

no utili per la nuova realizzazione che sta per essere intrapresa. Ancora una volta della nostra operosità perviva e della nostra operosità dedizione sorgerà un'opera degna sotto ogni aspetto dell'Ansaldo e dell' "Italia" che, intanto, in tempi diversi ma per fatto stesso, si unisce e fonde insieme, patrimonio prezioso del nostro italiano del lavoro.

E. L.

1) il dott. Giovanni, 2) il dott. Ali, 3) il direttore, 4) particolare delle macchine



Gite a Canne

Dieciattemila svedesi del Caniere « Luigi Orsardo » e loro famigliari, partiti in treno speciale da Livorno il 23 aprile, si sono recati in gita nelle « Costa azzurra » a cura de « L'Inossidabile », rinviandovi fino al pomeriggio del giorno 25. Nella stessa giornata, a tempo con treno speciale, novantottogenovesi sono stati a Venezia per una gita organizzata dal Repubblicano albanese. Sin i livornesi, che per la prima volta si recavano all'estero, che i genovesi, sono stati alloggiati in migliori alberghi ed hanno pranzato nei migliori ristoranti di Nizza e di Venezia. I livornesi,



Sopra: davanti al monumento di Nizza che ricorda l'annessione alla Francia. Sotto: partenza per il ritorno da Nizza



Sopra: sul lungomare di Cannes. Sotto: visita a una fabbrica di profumi a Cannes



Sotto a sinistra: conoscenza col « Boulevard des Anglais » a Nizza. Sotto a destra: davanti a uno dei ristoranti prenotati a Nizza.



s e a Venezia

periodo da Nizza, hanno effettuato una escursione a Cannes in perfino riservati, scendendo sul lungomare della famosa cittadina e visitando una fabbrica di pasticcini, mentre un numeroso gruppo di essi ha fatto pure una perlina a Montecarlo. I giusti di Venezia si sono sparpagliati sul « Canal grande » e nella laguna, hanno visitato le vetrerie di Murano e una loro rappresentanza è stata ricevuta dal cardinale Uguini, patriarca della città lagunare. Sia in gita sulla « Corla oscura » che quella a Venezia hanno avuto un bel successo riscuotendo l'unanime apprezzazione.



Sopra: in motoscifo sul « Canal grande » (foto Torre). Sotto: pranzo al Lido (foto Bonelli)



Sotto a sinistra: il patriarca di Venezia con un gruppo di dopolavoristi (foto Bonelli). Sotto a destra: acquisto di « souvenir » (foto Lucatini)



Sopra: giganti sulla balaustra di S. Marco (foto Massiglio) e (sotto) sulla Torre dell'Orologio (foto Del Corone)



CELSACommercio
Elettrico
Lombardo

MILANO - TEL. 585.276

Filiale di Genova

Via A. M. Maneghini, 3-1

Materiali elettrici
per bassa ed alta tensione

Fili e cavi elettrici di qualsiasi tipo e applicazione

Materiale stagno per usi industriali e navali

Valvole e materiale "AFO" anti-urto per bordo

Valvole ad alta capacità di rottura "WEBER",

LIRE 42.000**"WUNGRIZ,"**

BOBINA CENTRALE

GARANZIA 50 ANNI

ESCLUSIVISTA

Ditta **GALLORINI**

Via Canneto il Lungo, 19 nero

VENDITA ANCHE A RATE

ALDO GATTI
GENOVA

importazione dall'origine

LANA PER MATERASSI, CUNNE, KAPOC
COTONE, MATERASSI A MOLLE, TELLERIE
TENDAGGI

arredamento

per la casa

per l'albergo

per l'ospedale

per la nave

INGROSSO: Via Antiochia 8 r. - Tel. 54337,

DETTAGLIO: Via Tolernade 2-6 r. - Tel. 52753,

ACCETTANSI BUONI ENAL E CONFITAL

ORO E CROGHI A RATE

G. PAPALIAAccessori Biondi
ENAL - CONFITALVASTO ASSORTIMENTO
VIA GIUSTINIANI, 73 r.

Mobilità

GIORDANO COSTA

GENOVA - SESTRI

Via Hernando N. 10 r.

Telefono 471-224

Cessione/cambio materassi:

Permallex**ANSALDINI
FILATELISTI**per acquisti di
FRANCOBOLLIper COLLEZIONE
e MATERIALE FILATELICOrivolgervi a **FILATELIA**

Via del Garibaldi, 12 - GENOVA

(da Via Dante) Telefono 207.725

AVRETE FACILITAZIONI**GRATIS** di P. acquisto

CATALOGHI BOLAFFI

ITALIA

Fratelli

PAGANOTipografi
Editori
dal 1797**FOTOINCISIONI A. CERIALE**

VIA LANFRANCONI, 43 r. sanc. - Telefono 56.65.53

Libreria Internazionale Di Stefano

già TRIVÉS - S. S. A.

GENOVA

VIA R. CECCHARDI - TELEF. 55.065 - 55.406

PIAZZA FONTANE MAROSE - TEL. 23.291

VIA ROMA - TELEFONO 55.426

ESSO MIX la miscela garantitamiscelatori e serbatoi sigillati
miscelazione perfettapotenza massima
ripresa brillante
volatilità graduata secondo la stagionealto potere lubrificante
minimi residui carboniosi
nessun inquinamento alle candele**ESSO MIX**la miscela sperimentata ogni anno
per 380.000 ore
al banco di prova**Sempre ESSO al vostro servizio**

DOPO LA VORRÒ

Notiziario delle sezioni



Calcio

Alla fine del girone di andata del «Torneo del lavoratore» è l'elenco della nostra squadra è decisamente positivo. Infatti, in quattro partite, il nostro tandem ha conseguito altrettante vittorie, segnando 7 reti senza subire alcuna. Lo spazio non ci consente commenti, per cui ripeteremo solo la classifica aggiornata al termine del girone.

Classifica A

Squadre	Punt.	G	V	N	P
Stett	2	2	2	0	0
Italia	2	2	2	0	0
RM	2	2	2	0	0
TRI	1	2	1	1	0
Comuneri	2	2	0	2	0
Venezia	2	2	0	2	0

Classifica B

Squadre	Punt.	G	V	N	P
Ateneo	4	4	0	0	0
Stett	4	4	0	0	0
TRI	4	4	0	0	0
TRI A	4	4	0	0	0
Lav. Pech	1	4	0	0	0

Pallavolo

La prima giornata (24 aprile) del girone di ritorno del Campionato nazionale di serie «B» ha visto la nostra squadra sconfitta per 3-4 (15-15; 15-17; 3-15) dal CSI

La partecipazione del nostro Dopolavoro alla IV Festa nazionale della ricreazione

La «IV Festa Nazionale della Ricreazione», organizzata dall'ENAL Provinciale, si svolgerà quest'anno dal 12 al 30 giugno. Modificando quelli che erano stati i criteri direttivi degli scorsi anni, la rassegna del prossimo giugno sarà soprattutto una sfilata delle attività dei viaggi Dopolavoro. Il nostro vi parteciperà attivamente con le seguenti manifestazioni:

- 5 giugno: gita in treno a Ventimiglia per la «Battaglia dei fiori» (Giornata turistica).
- 12 giugno: gita in autogestione al Circolo (Sezione attività montane).
- 16 giugno: concerto lirico a Genova (Teatro Falcone) (Sezione musica).
- 30 giugno: torneo di pallanuoto al boccellone di Sestri (Sezione pallanuoto).
- 16 giugno: Campionato provinciale ENAL di nuoto in montagna (Sezione attività montane).
- 18 giugno: sfilata sociale a Castella (Sez. attività montane).
- 21 giugno: «Vento in poppa» - 4.ª edizione di «L'ancora d'oro» a Sestri (Teatro Verde) a cura de «L'Amalindino».
- 24 giugno: visita alla T/n «Leonardo da Vinci».
- 28-29 giugno: gita in autogestione a Perugia - Assisi - Firenze - Arezzo - Siena (Sezione viaggi e vacanze).
- 30 giugno: gita in treno speciale «Sireni» e S. Marino (a cura de «L'Amalindino»).
- 30 giugno: raduno motoristico di intersezione (Sezione motoristico).
- 30-29 giugno: 2.ª mostra statale regionale del Dopolavoro a Sempioneville sul salone Soc. M. S. e Università (Sezione di balneazione).

Milano sul campo «Villa Maria» di Sestri.

La giornata successiva (1.º maggio) ha visto la nostra squadra vittoriosa a Pinerolo, contro la squadra locale «Volco Club», per 3-2.

Bocce

La «Cura pascale» a terra, organizzata per i nostri soci sui campi di «Villa Maria» a Sestri, ha visto la partecipazione di 86 soci. Ai primi tre posti la nostra, vede: Bertinacci, Pastorini, Marzi - Traverso R. Storti, Baccarini - Brusca, Pissani, Lazzarini.

Canoa

Il 2 aprile scorso, alle stadi di Pegli, davanti ad un folto pubblico, si è svolta la gara del «Campionato sociale di tiro al canoa 1980», alla quale hanno partecipato oltre 40 sparisatori, divisi nelle due categorie «A» e «B». I primi conquistano le quattro medaglie d'oro ed in ap-

petiti da canoa per i classificati, mentre ai non classificati è stato assegnato un premio di dieci cartiere ciascuno. Hanno partecipato alla premiazione il sig. Onofrio, delegato dell'ENAL, ed il sig. Pissani, consigliere del nostro Dopolavoro.

Classifiche: Cat. «A»: Crestani, Piana, Cosentino, Tuo, Degli, Cat. «B»: Sasso, Perrando, Pissani, Corbucci, Sasso.

Musica

In occasione della celebrazione del 20 aprile, «Festocanto» con il «Circolo Ricreazione Musicale» è stata effettuata un concerto bandistico in piazza Sempioneville a Sempioneville, con inizio alle ore 21. Sono stati eseguiti testi nazionali e musiche di Rossini, Gioacchino, Paganini, Bellini, Vassallo.

Il 25 giugno alle 21, al Teatro del Falcone, avrà luogo un concerto vocale strumentale a cura della «Sezione musica» in collaborazione con «Servizio manifestazioni».

Vi parteciperanno il complesso a quattro voci del nostro Circolo e col trionfo Caporini, il tenore Salvatore De Maria, il soprano Anna Volpi e il baskino Liborio Vullaggio.

L'ingresso è a invito (riscuotendo ai delegati del Dopolavoro e ai corrispondenti de «L'Amalindino»).

Palesterina

Il nostro gruppo palesterino, per il mese «La natura e il suo ritratto» (tracce - aprile), vede la seguente graduatoria:

- 1) Orlando Fedraro: 10 punti e premio del valore di lire 2.000;
- 2) Giuseppe Castiglioni: 9 punti e premio del valore di lire 1.000;
- 3) Mario Ghisla: 8 punti e premio del valore di lire 2.000;
- 4) G. B. Pissani: 7 punti;
- 5) Pissani: 6 punti;
- 6) Luzzi: 5 punti.

La classifica generale vede al primo posto Orlando Fedraro.

La Segreteria comunica

Raggiungo l'accordo per il boccellone di Sestri

Tra la Presidenza del Dopolavoro Ansaldo-Fosati e la Presidenza del nostro Dopolavoro è stato raggiunto un accordo in virtù del quale a far data dal 21 maggio 1968 il boccellone e l'annessione spariscono le società di Sestri, Maria a Genova-Sestri vengono gestiti dall'Ansaldo Dopolavoro Ansaldo. A partire dalla stessa data i soci del Dopolavoro Ansaldo-Fosati potranno partecipare a partita di biliardo a tutte le iniziative dell'Ansaldo Dopolavoro Ansaldo.

Facilitazioni per l'acquisto di coperte di lana

Si porta a conoscenza degli interessati che nei locali di via Genova 2 la vendita ai soci soci una partita di coperte ad uso «che siano a prezzi speciali. La vendita delle coperte continuerà fino all'esaurimento dei quantitativi disponibili.

Fornitura di automobili a prezzi speciali

Recentemente è stato stipulato un accordo con la Società «Automobili di Venezia» e «Sestri» per la fornitura di tutti i nostri soci potranno ottenere la ventilazione completa delle loro vetture (incluse le radiostazioni e le sostituzioni vari) ad un prezzo speciale di 20.000 lire (per la Fiat 500, 15.000 lire per la Fiat 600, 20.000 lire per la Fiat 1100/115). Gli interessati dovranno rivolgersi alla Segreteria del Dopolavoro a Sestri (Sezione motoristico).

L'estensione del 2° premio «Almanacco»

Il 8 maggio è stata estratta il secondo premio abbinato all'«Almanacco del Dopolavoro» e si è aperto il fascicolo di numero 3252. Il possesso dell'apposito contrassegno con 100 numeri viene un apparecchio radio a sei canali, che può essere ritirata alla Segreteria del Dopolavoro, entro il 30 giugno 1968. Dopo tale data il diritto è prescritto.



Il sig. G. B. Brucioni dello stabilimento CMI con la «Fiat 500» visita alla lotteria pascale del Dopolavoro

I NOSTRI CONCORSI

Quiz cinematografico



Questa volta appariremo ad un recente film del regista Alfred Hitchcock interpretato, fra gli altri, da Cary Grant, con al ruolo, appunto nel film, per partecipare al concorso i lettori dovranno sapere che il titolo del film è «Niente di nuovo sul fronte Europa», anche tramite i corrispondenti di stabilimento, entro il 30 giugno. Sono in palio, per ogni risposta, i seguenti premi: 1) una coperta a due pezzi con valore 20 lire (concorso a 100 punti); 2) un paio di biancheria di biancheria, 3) un paio di biancheria di biancheria, 4) un paio di biancheria di biancheria, 5) un paio di biancheria di biancheria, 6) un paio di biancheria di biancheria, 7) un paio di biancheria di biancheria, 8) un paio di biancheria di biancheria, 9) un paio di biancheria di biancheria, 10) un paio di biancheria di biancheria, 11) un paio di biancheria di biancheria, 12) un paio di biancheria di biancheria, 13) un paio di biancheria di biancheria, 14) un paio di biancheria di biancheria, 15) un paio di biancheria di biancheria, 16) un paio di biancheria di biancheria, 17) un paio di biancheria di biancheria, 18) un paio di biancheria di biancheria, 19) un paio di biancheria di biancheria, 20) un paio di biancheria di biancheria, 21) un paio di biancheria di biancheria, 22) un paio di biancheria di biancheria, 23) un paio di biancheria di biancheria, 24) un paio di biancheria di biancheria, 25) un paio di biancheria di biancheria, 26) un paio di biancheria di biancheria, 27) un paio di biancheria di biancheria, 28) un paio di biancheria di biancheria, 29) un paio di biancheria di biancheria, 30) un paio di biancheria di biancheria, 31) un paio di biancheria di biancheria, 32) un paio di biancheria di biancheria, 33) un paio di biancheria di biancheria, 34) un paio di biancheria di biancheria, 35) un paio di biancheria di biancheria, 36) un paio di biancheria di biancheria, 37) un paio di biancheria di biancheria, 38) un paio di biancheria di biancheria, 39) un paio di biancheria di biancheria, 40) un paio di biancheria di biancheria, 41) un paio di biancheria di biancheria, 42) un paio di biancheria di biancheria, 43) un paio di biancheria di biancheria, 44) un paio di biancheria di biancheria, 45) un paio di biancheria di biancheria, 46) un paio di biancheria di biancheria, 47) un paio di biancheria di biancheria, 48) un paio di biancheria di biancheria, 49) un paio di biancheria di biancheria, 50) un paio di biancheria di biancheria, 51) un paio di biancheria di biancheria, 52) un paio di biancheria di biancheria, 53) un paio di biancheria di biancheria, 54) un paio di biancheria di biancheria, 55) un paio di biancheria di biancheria, 56) un paio di biancheria di biancheria, 57) un paio di biancheria di biancheria, 58) un paio di biancheria di biancheria, 59) un paio di biancheria di biancheria, 60) un paio di biancheria di biancheria, 61) un paio di biancheria di biancheria, 62) un paio di biancheria di biancheria, 63) un paio di biancheria di biancheria, 64) un paio di biancheria di biancheria, 65) un paio di biancheria di biancheria, 66) un paio di biancheria di biancheria, 67) un paio di biancheria di biancheria, 68) un paio di biancheria di biancheria, 69) un paio di biancheria di biancheria, 70) un paio di biancheria di biancheria, 71) un paio di biancheria di biancheria, 72) un paio di biancheria di biancheria, 73) un paio di biancheria di biancheria, 74) un paio di biancheria di biancheria, 75) un paio di biancheria di biancheria, 76) un paio di biancheria di biancheria, 77) un paio di biancheria di biancheria, 78) un paio di biancheria di biancheria, 79) un paio di biancheria di biancheria, 80) un paio di biancheria di biancheria, 81) un paio di biancheria di biancheria, 82) un paio di biancheria di biancheria, 83) un paio di biancheria di biancheria, 84) un paio di biancheria di biancheria, 85) un paio di biancheria di biancheria, 86) un paio di biancheria di biancheria, 87) un paio di biancheria di biancheria, 88) un paio di biancheria di biancheria, 89) un paio di biancheria di biancheria, 90) un paio di biancheria di biancheria, 91) un paio di biancheria di biancheria, 92) un paio di biancheria di biancheria, 93) un paio di biancheria di biancheria, 94) un paio di biancheria di biancheria, 95) un paio di biancheria di biancheria, 96) un paio di biancheria di biancheria, 97) un paio di biancheria di biancheria, 98) un paio di biancheria di biancheria, 99) un paio di biancheria di biancheria, 100) un paio di biancheria di biancheria.



Il concorso handistico davanti al «Circolo sociale»

con 30 punti, seguito da Lello Risola (14 punti), Giuseppe Casale (8 punti), Mario Ghetti (8 punti), G. B. Piovato (7 punti). Per il basket: maggio-giugno il tema è «La spiaggia» e il termine per la presentazione dei lavori scade il 20 giugno p.v.

I lavori presentati al secondo concorso «Illustrazione» a peso ridotto sono stati giudicati

dalla commissione formata dai sigg. dott. Pivano Sacco (presidente), Piero Pranzo e Dante Villa (membri). I premi, in medaglia d'oro e materiale illustrativo, sono stati così assegnati: 1) Sergio Risoldi; 2) Silvio Zappalà; 3) Lello Risola; 4) Giuseppe Rossi; 5) Carlo Starabò.

I premi in materiale sono stati offerti dalla Società di navigazione «Pisano» e «Lazio» e dal

la «Deserti» e «Fiorini» e, Timoteo, «OSRAM» e «Zeno» e «Progresso fotografico».

Motorismo

Al salotto motociclistico municipale «Steno Mazzoni» (Chigiana, 24 aprile), la nostra sezione ha organizzato il 1.º premio assoluto, in coppia per la seconda classificata per distanza e quella di quarta classificata categoria «B».

Il 18 maggio c.m. la «Sezione motorista» ha fatto svolgere tra i propri associati, la «La Gioia» al teatro automobilistico con la partecipazione di 26 vetture e otto passeggeri.

La partenza da Besti delle vetture avvenne alle 8 ed ha se-

guito itinerari diversi: per le vetture fino a 500 cc., via Giovi - Novi - Alessandria; per le vetture fino a 1000 cc., via Turichini - Novi - Alessandria; per le vetture oltre a 1000 cc., Bussetta - Novi - Alessandria.

Aé ogni frazione i concorrenti dovevano riprendere a due giri, in totale otto giri per ogni concorrente. Il giro finale, che dava diritto all'assegnazione del premio, consisteva nell'indicare una fotografia che riproduce la scena della T.j.n. «L'uscio di Vinci».

L'ambito lavoro consisteva in una rievocazione aerea d'arrivo, dopo dalla signora Amelia Riboldi, che risulterà scattata, è stato assegnato al sig.

Guidoberto Mazzoni del club «Impero Motorista».

A Castelletto Borzella, alle 22, nel piazzale del Sottoripa dedicato alla Madonna del Consolato, sono state benedette le palme e le vetture dei concorrenti e degli organizzatori.

Bando

In seguito all'averlo ricevuto dalla gestione diretta del torceto, donno di Villa Maria, il Dipartimento Ansaldo ha deciso un concorso per l'acquisto dei servizi di pulizia del (circuito) e dei (bici) servizi. Tale concorso è riservato agli esecutori (personali) della Società Ansaldo-Innesti in liquidazione. Le offerte saranno ricevute dalla Segreteria del Dipartimento che addebi-terà a suo insediamento, al- l'ultimo rapporto entro il 15 giugno p.v.

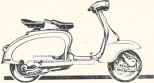


Concorso fotografico. Sopra: il 1.º premio sul tema «La natura» e il suo risveglio» (Orianda Viandrami). Sotto: il 2.º premio sul tema «Il carnevale» (Luigi Rivolta)



125 li
potenza 5,2 cv
L. 132.000
150 li
potenza 6,5 cv
L. 150.000

seconda serie



Lambretta

Lambretta
SuperScooter*

perché

Lambretta

ha tutti

questi requisiti:

miscela al 2%
cambio a 4 velocità
motore centrale

* marchio registrato dalla divisione motori

vi dà sempre qualche cosa di più

Speciali facilitazioni ai dipendenti dell'ANSALDO

GENOVA

Parodi & C. - Via F. Avio, 42 r. - Tel. 46.73.00

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

LA SPEZIA

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

LIVORNO

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

Concorso estivo per i piccoli

Questo concorso è riservato ai bambini, maschi e femmine, figli di dipendenti dell'Ansaldo, che al 31 maggio c.m. non abbiano ancora compiuto 14 anni. Per parteciparvi occorre compilare il disegno in modo che ne derivi una figura qualsiasi e inviare i lavori in Redazione (anche tramite i corrispondenti di stabilimento) entro il 28 giugno p.v. Non è indispensabile ritagliare lo schema pubblicitario: si può anche inviare un fac-simile. I migliori disegni, a insindacabile giudizio della Redazione, saranno pubblicati su «L'Ansaldo». Tra tutti i partecipanti, inoltre, saranno sorteggiati i seguenti premi: (per i maschi) 1) un battellino di gomma; 2) un trenino elettrico; 3) una tenda per il gioco degli indiani; 4), 5) e 6) premi minori. - (per le femmine) 1) una bambola gigante; 2) un animale di peluche; 3) un servizio di cuoco per bambola; 4), 5) e 6) premi minori.

Disegno di _____ di anni
 figlio di _____ Sta _____ Cort. _____

"Vento in poppa,"

Mercoledì 22 giugno, organizzata da «L'Ansaldo» in collaborazione col Dipartimento scultoreo, avrà luogo la rassegna estiva di arte varia «Vento in poppa». IV edizione de «L'Anfoca d'oro».

Prenderanno parte alla rappresentazione i migliori dilettanti ansaldoi e fin da questo momento tutto lascia prevedere gli ottimi risultati ottenuti gli anni scorsi.



Talco deodorante
 PROTETTIVO DELLA PELLE
 in vendita nelle farmacie

L'ansaldino

BIENNALE
 DEL DIPENDENTE
 DELL'ANSALDO

EDITO DALL'ANSALDO S.p.A.

Direttore responsabile:

Arrigo Orsini

Redazione: Via Fieschi, 10-11
 Genova

Stampato nella Tip. F.lli Pagani
 Genova - Via Martirio, N. 21-1
 Fascicolo: 4 - Circolo, Via Lombardini, 12 - Periodicità: 12/12
 Modella Circolazione: 2 - Autorità: Trib. di Genova n. 385, 6-3-1954

SCIATICA - ARTRITI ARTROSI - NEVRITI REUMATISMI - GOTTA

sono curati dal

dot. S. Caltrane

con la Fisioterapia

SARTORI

Centinaia di protesi ortopediche disposte. Da Villa Savini di Prati si è trasferita a Genova Centro in Via E. de' Ruffini, 19 (tel. 16.36.36.37)
 Visite 12 - 15 e 15 - 19

il desiderio di ogni donna...

PRODUZIONE 1960



SUPER FRIGORIFERO

Sistema di refrigerazione *Freeze-Stop* - Azione - Torino

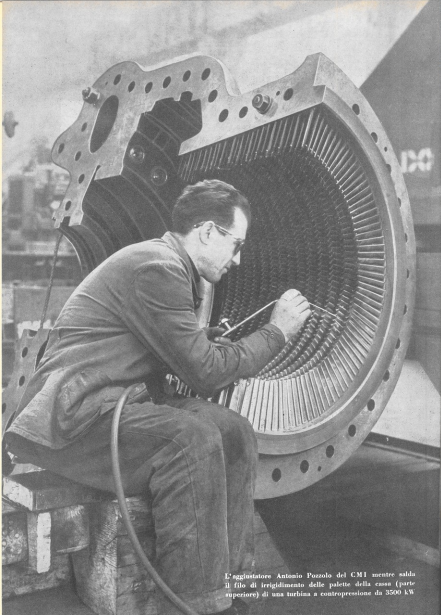
YUMAN
 LA CASSAFORTE DEL FREDDO

Domowatt S.p.A. Torino Corso Novara 125

PIRELLA: GENOVA - PIAZZA CAVOUR, 12-1 - Tel. 30447

IN VENDITA PRESSO I RIVENDITORI AUTORIZZATI:

Genova-Centro: D. COGLIOLO, Via di Sestiga, 80-84 r.; ANTICA DITTA PROFUMO, Salita S. Caterina, 4; BENEDETTO & POGGI, Via Maugli 39 r.; S. BARTOLI, Piazza della Vittoria, 146 r.; DELLACASA F.LLI, Piazza Colombo, 25-27 r.; BERNAZZOLI, Via G. Torri, 72 r.; B. & M. di LA ROSA, Via Pilo, 82 r.; D. ISOLA n. p. r.; Via XX Settembre, 162 r.; A. DELLACASA, Piazza Dante, 8 r.; Genova-Corniglione: R. GRUPPA, Via Minghelli, 14 r.; Genova-Riviera: M. BOGLIONE, Via G. Bazzini, 40-54 r.; Genova-Sestri: B. SIRTORI, Via G. Cavalli, 19 r.; Genova-Porto: R. REVERT, Via del Mito, 53 r.; Chiavari: S. ZORZANI, Via Martiri Libertà, 38 - Rapallo: N. GIAMBRIGNONI, Via Mazzini, 2 - Santa Margherita: GIANNI, Via Boffa, 36 - Savona: P. PERA, Via N. Sacco, 23 r.



L'aggiustatore Antonio Pozzolo del CMI mentre salda il filo di irrigidimento delle palette della cassa (parte superiore) di una turbina a contropressione da 3500 kW