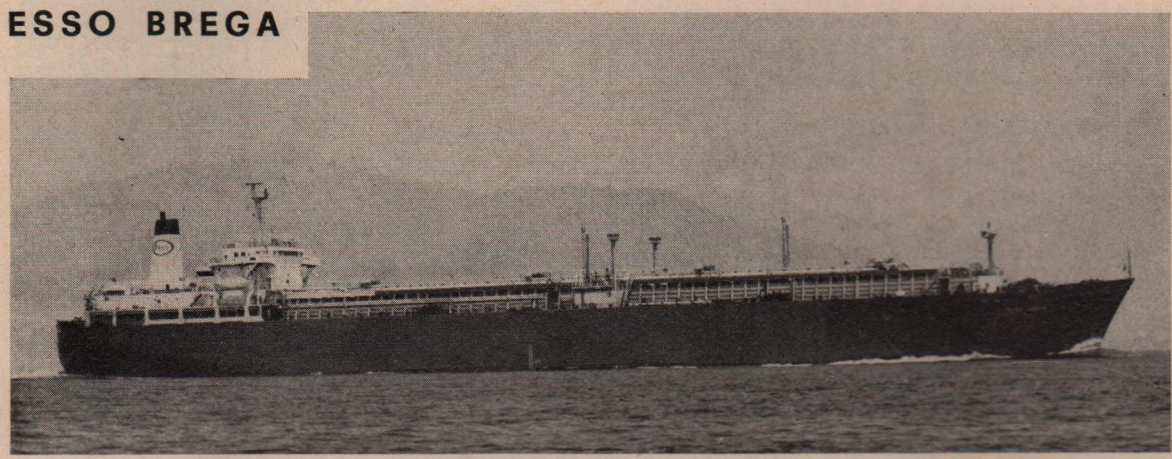
italcantieri

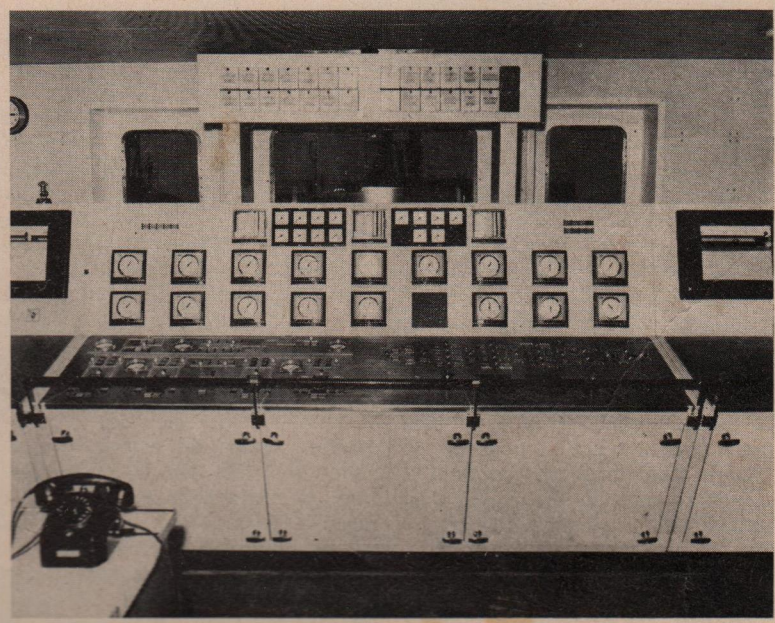
ANNO II - N. 6 NOTIZIARIO PER I DIPENDENTI DELL'ITALCANTIERI 15 LUGLIO 1969

TRE NAVI DA RICORDARE

Nel giro di un mese, anche per la casuale concomitanza di diversi ritardi per diverse ragioni, le capacità di lavoro di ciascuno dei nostri cantieri hanno segnato una importante «tappa» che sarà certo ricordata nella storia della cantieristica italiana. Ciascuna onora non solo il cantiere costruttore, ma anche l'industria nazionale, l'armamento italiano e la Marina Militare. Esse sono: il completamento della metaniera «Esso Brega»; il galleggiamento della turbocisterna «Caterina M.»; la consegna dell'incrociatore «Vittorio Veneto». Vi presentiamo queste protagoniste.

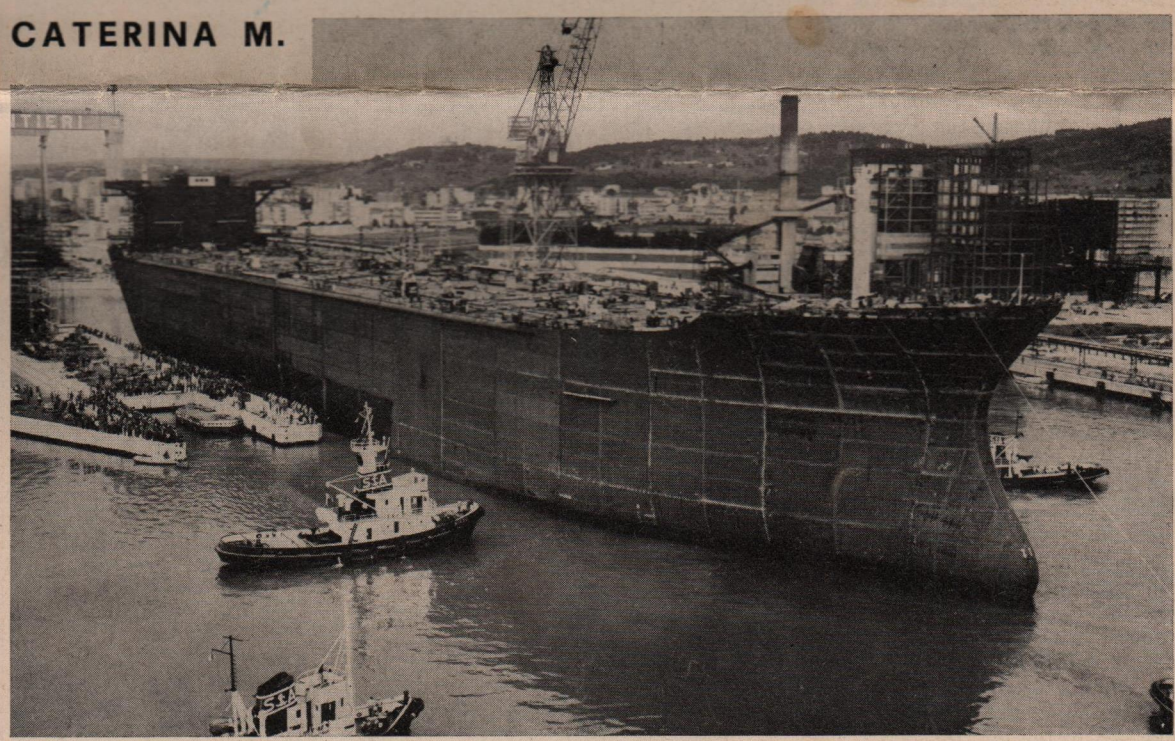
ESSO BREGA



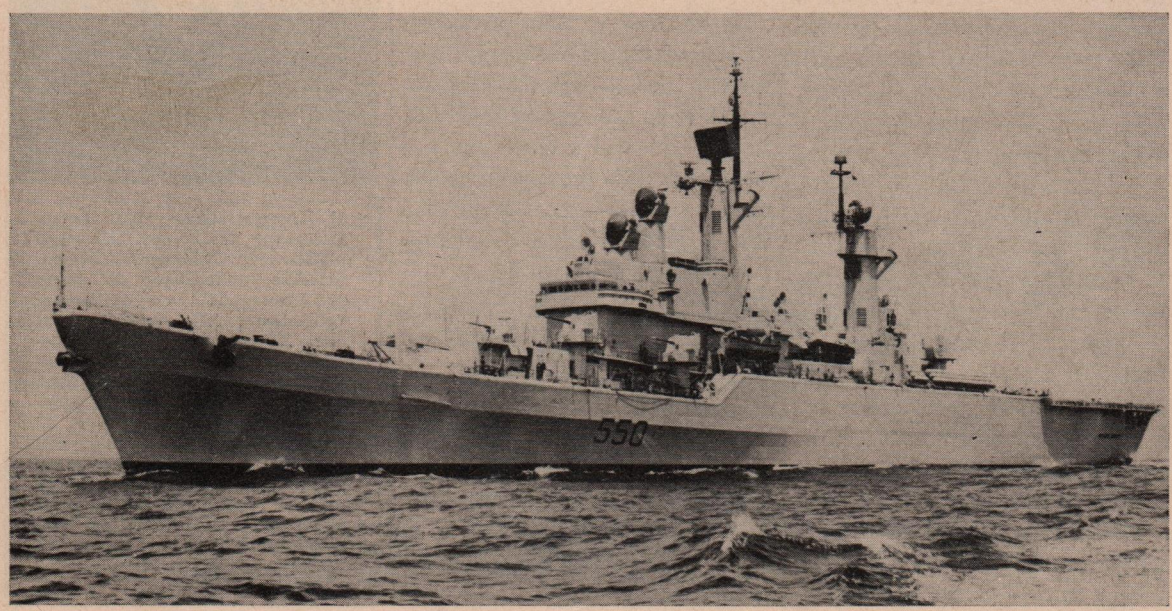


La t/n «Esso Brega» di 22.050 t.p.l., la prima unità metaniera realizzata in Italia e la prima nel mondo per grandezza e caratteristiche strutturali delle cisterne, ha lasciato Sestri il 17 giugno; ora si trova a Barcellona per le prove criogeniche. La «Esso Brega» e così le altre due gemelle, «Esso Portovenere» ed «Esso Liguria», in costruzione per la Prora S. p. A. Trasporti per conto Esso, hanno una capacità di trasporto di 41.000 mc. di metano liquido alla temperatura di —160° C; sono navi che hanno attirato sull'Italcantieri l'attenzione di importanti gruppi armatoriali. A destra, il quadro di controllo della centrale per il comando del carico e dello scarico e per il controllo della temperatura e dei livelli del metano.

CATERINA M.



A Monfalcone il 30 giugno è avvenuto il galleggiamento della t/c «Caterina M.» da 228.500 t.p.l., costruita per l'Europa Società Generale di Armamento del Gruppo del Cav. del Lavoro Attilio Monti. Il colosso di acciaio — il solo scafo pesa 27.000 tonnellate — è ora alla banchina di allestimento. E' la prima nave gigante costruita in Italia, la prima di bandiera italiana. Tutto sulla «grande Caterina» ha del colossale: è lunga 329,60 m. e larga 48,68 m., le cisterne per il carico hanno una capacità di 273.300 mc.; l'apparato motore della potenza di 32.500 HP imprimerà alla nave una velocità a pieno carico di oltre 16 nodi. A sin. l'imponente elica a 5 pale del diametro di 8,12 m. realizzata dall'Ansaldo Lips di Livorno.



VITTORIO VENETO

L'incrociatore lanciamissili «Vittorio Veneto», costruito a Castellammare, è stato consegnato in forma solenne il 12 luglio alla Marina Militare Italiana. L'ammiraglia della nostra flotta è una nave che per la complessità delle sue installazioni è eloquente indice del progresso tecnologico dell'industria italiana. Essa è la volontà del popolo italiano di vivere libero. A destra, il Capo di Stato Maggiore della Marina, Amm. Spigai, mentre pronuncia il suo discorso.

Conosciamo l'Italcantieri (IV)

IL SETTORE PROGETTI

Il Settore Progetti è sorto, come è noto, dalla fusione degli Uffici Progetti delle Società Ansaldo, Cantieri Riuniti dell'Adriatico e Navalmeccanica; è stato il primo Settore ad essere costituito con un assetto definitivo già nel primo anno di vita dell'Italcantieri; pertanto ha avuto il compito di «saggiare» le possibilità di fusioni di personale proveniente da scuole e tradizioni diverse. Il risultato ha superato le aspettative; infatti gli apporti di esperienze e di preparazione tecnica di ognuno dei tre gruppi — genovese, napoletano e triestino — hanno dimostrato di dar luogo ad un insieme dotato di alta qualità e di spirito di cooperazione veramente encomiabile.

Su tali basi, e considerata l'attuale composizione del Settore Progetti (che comprende certi uffici specializzati, i quali un tempo non erano nell'organico dei settori preesistenti, ma ai quali però era necessario fare ricorso per determinati studi e informazioni) si può senz'altro affermare che oggi si progetta meglio e più approfonditamente che nel passato. In sostanza, le regole fondamentali per la buona progettazione sono sempre valide ma ora si possono applicare con maggiori controlli e quindi si possono prevedere risultati più sicuri già in partenza.

Compiti del Settore

La funzione del Settore Progetti, nell'ambito dell'organizzazione Italcantieri, è facilmente individuata. Su richiesta delle compagnie armatrici — e possibilmente anticipando i desideri e le necessità del mondo armatoriale, in continua evoluzione — esso deve preparare progetti di navi che da ogni punto di vista, tecnico ed economico, siano in grado di competere vantaggiosamente con i prodotti degli altri cantieri mondiali.

Ora se le navi costruite nel passato presso i nostri cantieri hanno riscosso l'approvazione — e spesso anche l'ammirazione — del mondo armatoriale internazionale per le loro qualità tecniche, non sempre a questo successo ha corrisposto un risultato economicamente favorevole per il costruttore. L'Italcantieri deve perciò arrivare a costruire navi economicamente competitive anche in campo internazionale e che conservino quel dippiù di qualità che ha fatto loro meritatamente guadagnare la considerazione degli armatori che, in definitiva, costituisce uno dei fattori decisivi per l'acquisizione di nuove commesse.

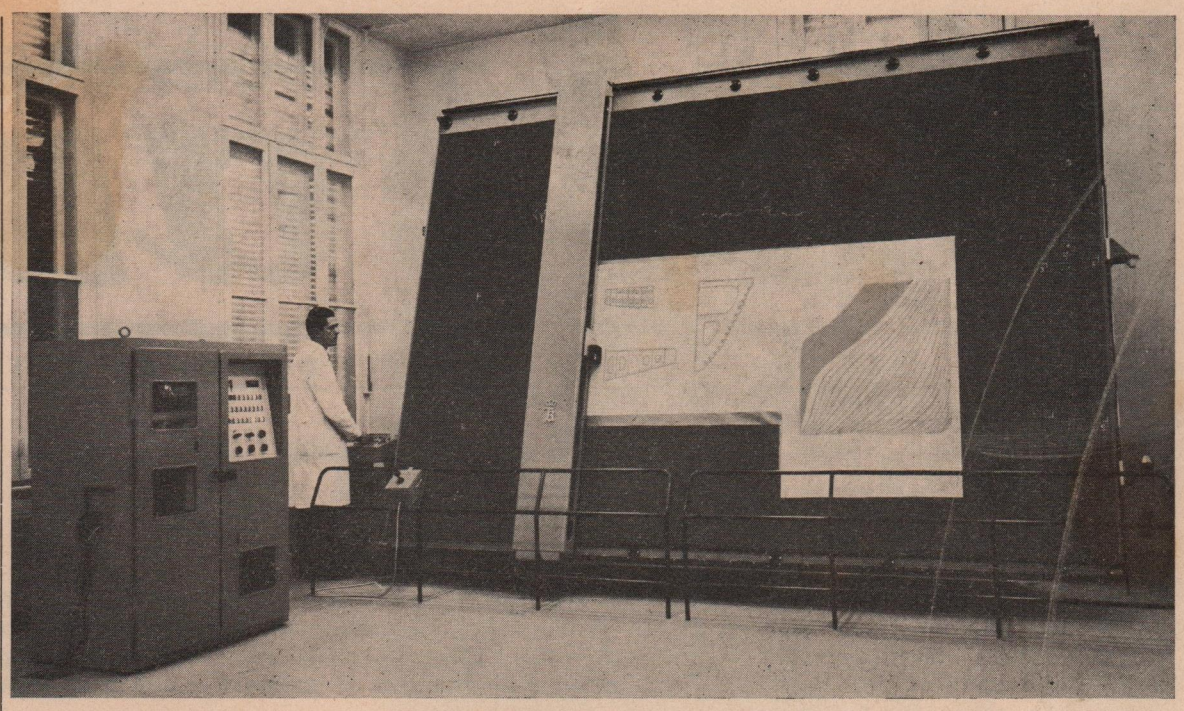
Tale esigenza di contenere entro limiti minimi i costi di costruzione deve essere tenuta ben presente già nella fase iniziale di studio dei progetti delle varie navi; si tratta cioè di studiare degli scafi, di struttura robusta ma semplice, che garantiscano un minimo di peso e costo del materiale impiegato, che siano allestiti ed arredati razionalmente e intelligentemente, ma senza sprechi inutili, che abbiano forme ben studiate per poter soddisfare ai requisiti di velocità prescritti pur impiegando la minima potenza possibile (e quindi con apparati motori di peso e costo relativamente ridotti) e che infine possano essere costruiti con un minimo impiego di manodopera.

Tenendo presente inoltre che la nave deve corrispondere ad una vastissima serie di altri requisiti per potersi giustificatamente considerare «ben riuscita» (deve essere stabile, manovriera, in grado di ben affrontare il mare cattivo, senza risultare troppo costosa nell'esercizio e nella manutenzione, ecc.), ne deriva che il lavoro di ricerca e di scelta tra le soluzioni possibili dei vari problemi che il progettista deve quotidianamente affrontare è veramente notevole; solo una stretta collaborazione con gli altri Settori dell'organizzazione Italcantieri può consentirgli di giungere a risultati positivi nel suo difficile ed interessante lavoro.

Oltre a preparare gli studi e i calcoli di partenza del progetto, il Settore Progetti ha anche l'incarico di fornire all'armatore e agli Istituti di Classifica, alla consegna delle navi, tutti quei documenti che definiscono le caratteristiche tecniche della nave finita, quali velocità, capacità, stabilità, condizioni di caricazione, peso dela nave vuota e portata lorda risultante, ecc. In tal modo il Settore è in grado di controllare se, quanto era stato previsto in sede di progetto, è stato effettivamente realizzato nella costruzione, e da ciò può trarre indicazioni utili nell'elaborazione dei progetti che seguiranno.

Un'altra attività essenziale del Settore è la raccolta di notizie su nuovi particolari costruttivi, apparecchiature, impianti e materiali applicati sia sulle navi di nostra costruzione che su navi di altri cantieri italiani ed esteri, nonchè, importantissima per la preventivazione di costo delle nuove navi, la raccolta dei dati dettagliati sui costi dei materiali e della manodopera impiegati nella costruzione delle navi nei cantieri della Società.

In un prossimo numero illustreremo gli uffici che compongono il Settore Progetti.



La macchina da disegno automatica

Come annunciato in un precedente numero, è stata recentemente installata nella Sede di Trieste, presso il Reparto Calcoli Tecnici e Ricerca Operativa del Settore Organizzazione, una macchina da disegno automatica — costruita dalla Società norvegese Kongsberg — di cui pubblichiamo una foto. L'Italcantieri è il terzo gruppo cantieristico europeo ad adottare questo sistema avanzato.

Questa macchina è parte del sistema integrato di comando numerico delle macchine per disegno e per ossitaglio in corso di realizzazione nei nostri Cantieri, del quale sistema ci occuperemo più diffusamente in un prossimo numero.

Essa si compone di un piano di lavoro di grandi dimensioni (m 3,70 x 2,60 di superficie utile) e di un «governo» (a sinistra nella foto). Questo «governo» legge un nastro perforato prodotto dal calcolatore elettronico in base ai dati forniti gli dall'Ufficio Progetti e trasforma i codici numerici così letti in comandi di movimento dell'elemento scrivente. L'«elemento scrivente», costituito da una speciale penna a inchiostro di china, si muove verticalmente lungo la traversa visibile nella foto, la quale a sua volta scorre orizzontalmente su apposite guide. La velocità della penna arriva a circa 4 m il minuto primo. La carta da disegno viene mantenuta aderente alla superficie del tavolo da un sistema a depressione d'aria.

La macchina viene utilizzata principalmente per disegnare i piani di costruzione delle navi: essa esegue, con maggiore rapidità e maggiore precisione, l'avviamento del piano di costruzione, che finora veniva approntato nelle sale tracciato o nelle sale disegno 1:10.

Le dimensioni della macchina consentono di disegnare in scala 1:10 tutte le sezioni trasversali delle navi realizzabili nei nostri Cantieri: il primo lavoro portato a termine, dopo il periodo iniziale di rodaggio, è stato il «verticale» della cisterna da 253.000 t.p.l., costruzione No. 4235 di Monfalcone, per la «Esso Transport Co., Inc.» di Panama.

La macchina lavorerà via via per tutte le costruzioni dell'Italcantieri. Ovviamente ciò non significa che i disegnatori, ai quali la macchina si sostituisce, rimarranno senza lavoro. Ce ne sarà tanto anche per loro nell'Italcantieri.

COSTRUITE DAL CENTRO MATERIE PLASTICHE

Imbarcazioni «antifuoco»

Il Centro Materie Plastiche di Monfalcone ha costruito uno speciale tipo di imbarcazione «antifuoco» per le navi metaniere in costruzione a Sestri.

L'imbarcazione, prototipo di una prima serie di una decina di unità, è stata collaudata a Cogoleto, nei dintorni di Genova: per circa 5 minuti, corrispondenti ad un percorso in mare di circa 900 metri alla velocità di 6 nodi, essa è stata in un vero e proprio mare di fuoco, così come richiesto dal contratto, creato da 3.000 litri di nafta e benzina incendiati.

La spettacolare prova si è svolta alla presenza di tecnici del R.I.Na. e dell'Istituto di Igiene dell'Università di Genova, incaricati i primi di controllare la resistenza della struttura e dei materiali resinovetrosi dell'imbarcazione, i secondi di misurare le concentrazioni di ossido di carbonio, di anidride carbonica e di ossigeno all'interno della scialuppa durante il collaudo, nella quale erano stati collocati taluni animali da laboratorio.

L'esito della prova è stato pienamente positivo: i materiali resinovetrosi hanno resistito ottimamente all'azione violenta del fuoco e la struttura dell'imbarcazione non ha subito deformazioni di sorta e così gli animali sono usciti dalla prova sanissimi senza alcun disturbo.

Pienamente soddisfacenti dal punto di vista igienico sono risultate le analisi dei campioni d'aria prelevati dall'interno della scialuppa, campioni che, secondo la relazione dell'Università di Genova, comprovano che gli eventuali occupanti dell'imbarcazione non avrebbero, così come gli animali, corso alcun pericolo o subito disturbi durante la prova.

La scialuppa ha le seguenti caratteristiche: lunghezza m. 7,9, larghezza m. 2,7, portata 46 persone, peso kg. 4.675.

Il test, cui è stata sottoposta l'imbarcazione, ha dimostrato l'eccellente qualità dei materiali impiegati nella costruzione delle scialuppe — identici a quelli che vengono usati nella produzione dei motoscafi «Bora» — nonchè la robustezza delle strutture e la perfezione degli impianti di bordo.

Ci si chiederà come ciò è stato possibile. Ebbene la barca è costruita in modo tale che in caso di fuoco la parte esterna viene automaticamente irrorata d'acqua da una serie di splinkers, azionati da una bombola ad aria compressa, i quali assicurano il continuo «lavaggio» delle superfici a contatto con le fiamme.

VISITE

A Monfalcone: *il Sindaco e il Presidente della Camera di Commercio di Fiume, Haramija e Dobric; un gruppo di studenti dell'ultimo anno dell'Istituto Tecnico Superiore di Graz (Austria); i componenti del Gruppo Questioni Economiche del Segretariato del Consiglio della C.F.E.; una delegazione del Comitato Europeo per le Ricerche Nucleari.*

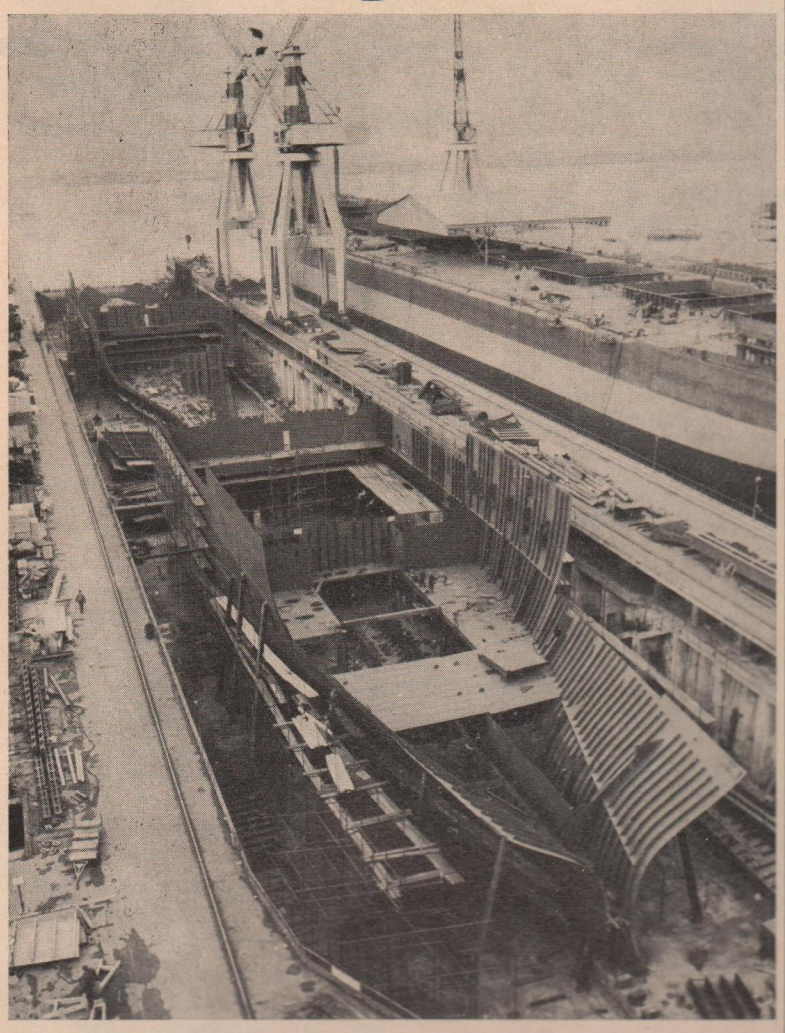
A Castellammare: *un gruppo di studenti dell'ultimo anno dell'Istituto Tecnico di Odense (Danimarca); il Comandante in capo della Difesa Svedese, Gen. Torsten Rapp.*

A Sestri: *i partecipanti al corso di formazione per volontari diplomatici; gli allievi Ufficiali della Guardia di Finanza.*

L'ON. MACHIAVELLI ALL'ITALCANTIERI

Il Sottosegretario alla Marina Mercantile On.le Avv. Giuseppe Machiavelli, accompagnato dal Gen. Savarese, Comandante del Porto di Trieste, dal Col. Barbarano, Comandante della Capitaneria di Porto di Monfalcone, dall'On. Lepre e da altre personalità, ha visitato il 6 maggio la nuova linea grandi scafi del Cantiere di Monfalcone; il giorno 8 a Trieste ha effettuato anche una visita agli uffici del Settore Progetti, del Centro Elaborazione Dati e del Settore Tecnico. Gli siamo grati per le sue attente visite, che onorano ed impegnano ancora di più il nostro lavoro.

Motonavi veloci da carico generale



Sestri ha in costruzione, in tandem, due motonavi veloci da carico generale (Costr. 4246 e 4247) di 12.660 tpl ciascuna per la Società Aretusa di Palermo.

Altre due unità dello stesso tipo (Costr. 4249 e 4256) saranno costruite a Castellammare, una per la stessa Società Aretusa e l'altra per la Società Pluto, pure di Palermo.

Le navi hanno una lunghezza fuori tutto di 162 m. ed una larghezza di 22,80 m.; sono a due ponti con cinque stive e sono dotate anche di due cisterne per il trasporto di olio vegetale.

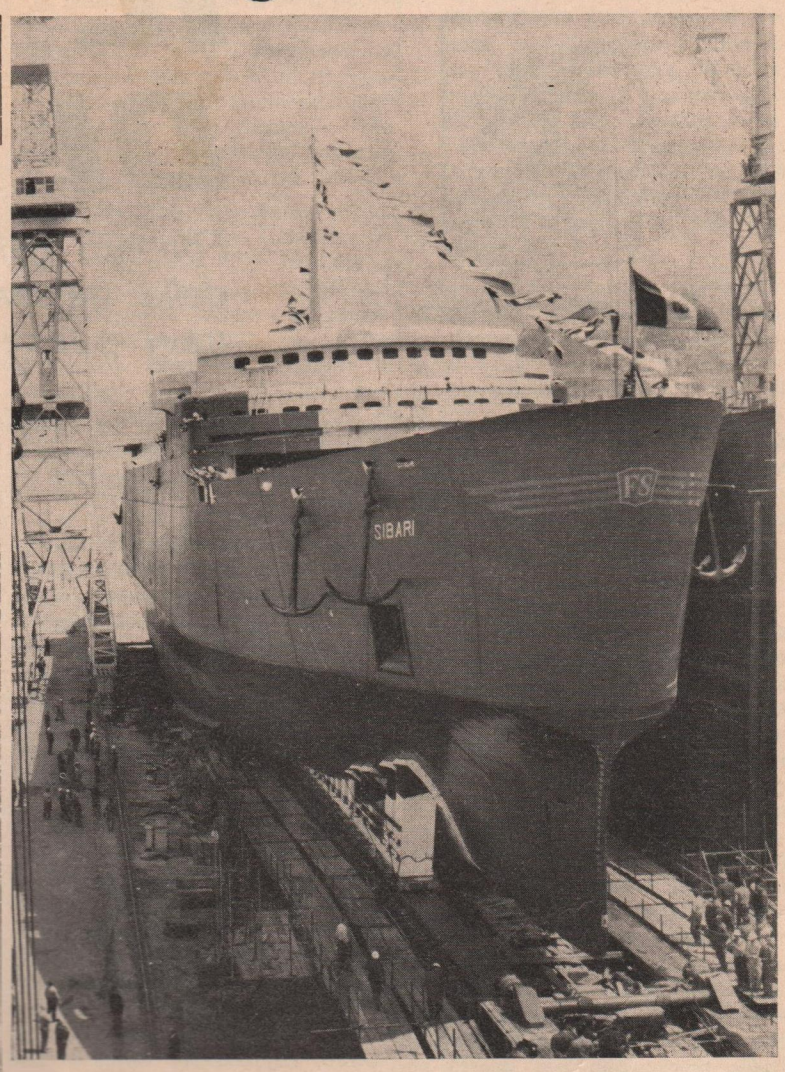
L'apparato motore è un diesel FIAT 787S di 14.000 cavalli asse, in grado di imprimere alle navi a pieno carico una velocità di oltre 20 nodi; viene costruito dalla FIAT per le navi di Sestri e dai CRDA per quelle di Castellammare.

Cinque gruette da 10 tonn. ed una da 25 tonn. renderanno più rapide le operazioni di carico e scarico; inoltre un'attrezzatura speciale (Stülcken) permetterà il sollevamento di carichi fino a 150 tonnellate. Particolari portelloni a murata renderanno possibile l'imbarco e lo sbarco di merce palletizzata per mezzo di autoveicoli speciali dotati di mezzi di sollevamento propri (lift-trucks); sarà possibile inoltre la sistemazione del carico anche in coperta, essendo la nave dotata di boccaporte «a paro», cioè disposte a livello del ponte.

Le navi, idonee anche al trasporto di un numero limitato di passeggeri, saranno adibite molto probabilmente al servizio fra il Mediterraneo ed il Sud Pacifico; nei viaggi di andata trasporteranno i prodotti tipici dell'industria italiana (elettrodomestici, macchinari, automezzi, ecc.) e toccheranno anche la Spagna ed il Portogallo per ulteriori carichi; dal Sud Pacifico trasporteranno metalli in pani, farina di pesce, cotone, caffè, ecc. Da notarsi che le unità dispongono anche di una stiva refrigerata per prodotti delicati.

Come dicevamo, le Costruzioni 4246 e 4247 vengono realizzate in tandem, cioè nello stesso bacino vengono costruite contemporaneamente una nave completa e la zona poppiera dell'altra unità. Questa tecnica, che ha lo scopo di sfruttare appieno le capacità del bacino e di accelerare i tempi di approntamento, è molto diffusa, specialmente in Giappone, ed è già stata sperimentata a Sestri con le motocisterne «Claudio R.» e «Andrea Leopoldo» e con le mineraliere «Pleiades» e «Vela».

Il varo del traghetto «Sibari»



La nave traghetto «Sibari», la quattordicesima unità della flotta delle Ferrovie dello Stato, è stata varata il 4 maggio a Castellammare, alla presenza del Sottosegretario ai Trasporti On.le Venturini, del Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato Ing. Fienga e di numerose autorità civili e militari della Regione. La benedizione alla nave è stata impartita dall'Amministratore Apostolico Mons. Pellecchia; gentile madrina è stata la Signora Marcella Venturini, consorte del Sottosegretario ai Trasporti.

Il Presidente Dott. Cortesi, espressa la soddisfazione dell'Italcantieri per essere stata nuovamente chiamata a lavorare per le Ferrovie dello Stato, ha sottolineato che le Ferrovie sono di casa all'Italcantieri: i binari che collegano i nostri Cantieri con la rete delle Ferrovie e attraverso questa con le reti ferroviarie europee, altro non sono che un importantissimo cordone ombelicale che alimenta il nostro organismo produttivo; il Dott. Cortesi, dopo aver ricordato il profondo divario esistente fra la «Sibari» e i primi piroscafi traghetto realizzati per le Ferrovie delle Stato (proprio Castellammare costruì nel lontano 1921 un'unità di questo tipo, lo «Scilla» di 950 TSL), ha sottolineato l'influenza che un efficiente sistema di trasporti ha sul progresso economico e civile del Paese.

Castellammare — ha concluso il Dott. Cortesi — ha assunto la vocazione alla costruzione di navi traghetto: sono già dieci i grandi traghetti costruiti o in costruzione; è una vocazione importante, perchè sono navi costruite nel Mezzogiorno, da gente del Mezzogiorno, per il Mezzogiorno e costituiscono indubbiamente una preziosa infrastruttura per il processo d'industrializzazione del Sud e delle Isole maggiori.

L'On.le Venturini, dopo aver porto il saluto del Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile, ha sottolineato che la «Sibari», la più grande e la più moderna delle navi traghetto delle Ferrovie dello Stato, rappresenta uno dei contributi che il suo Ministero intende dare alla battaglia più esaltante del nostro tempo: la rinascita del Mezzogiorno, il suo sviluppo economico e sociale. Anche il nome del traghetto è augurale per le genti del Mezzogiorno: Sibari infatti è la cittadina della Magna Grecia ancora ricca di ricordi e di preziose opere antiche, ma è anche la piana ove sorgerà un grande complesso industriale.

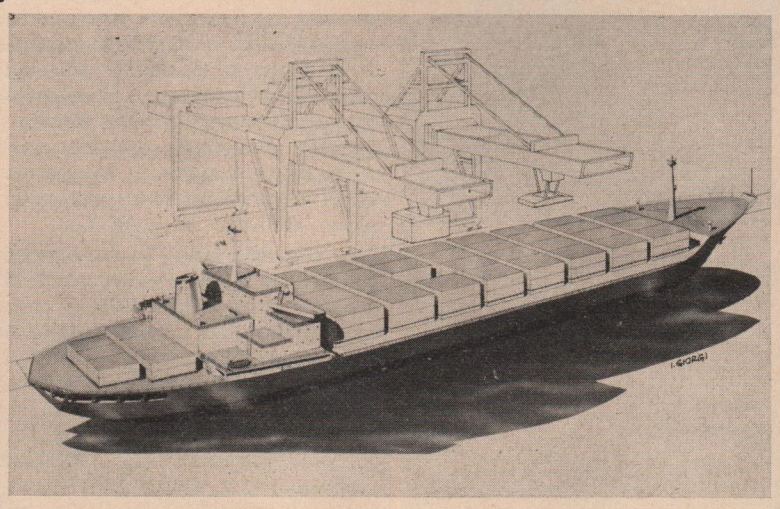
La «Sibari», che sarà adibita al servizio di traghetto sullo Stretto di Messina, ha un dislocamento a pieno carico di 7.350 tonnellate ed è abilitata a trasportare fino a 2.000 passeggeri.

Sul ponte binari possono essere imbarcati 43 carri ferroviari mentre sul ponte auto possono trovar posto fino a 130 autovetture. La velocità di crociera è di 17 nodi, mentre quella massima, corrispondente alla potenza normale continuativa dell'apparato motore (8.000 HP), si avvicina ai 19 nodi.

La Signora Venturini, gentile madrina al varo della nave traghetto «Sibari», quattordicesima unità della flotta delle Ferrovie dello Stato; a destra, il Sottosegretario ai Trasporti On.le Venturini e a sinistra il Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato, Ing. Fienga.

Quattro portacontainers a Sestri

Nel precedente numero del giornale abbiamo illustrato l'importanza che hanno assunto i contenitori nel mondo dei trasporti, in particolare di quelli navali, ed abbiamo accennato alla commessa ricevuta dall'armamento estero (Bahamas Ocean Development Ltd. di Nassau) per la costruzione di quattro turbonavi portacontainers (Costruzioni 4242 - 4243 - 4254 - 4255) di 19.710 t.p.l., assegnate a Sestri. Le navi, di cui pubblichiamo un disegno, sono le prime di questo tipo a venir costruite in Italia e tra le più grandi del mondo. Esse saranno con ogni probabilità adibite alla rotta America-Europa.



Le loro caratteristiche principali sono: lunghezza fuori tutto 207 m., larghezza massima fuori ossatura 30,50 m., potenza 38.000 cavalli asse, velocità alle prove a pieno carico con una potenza di 30.400 cavalli asse, 23,5 nodi.

Lo scafo sarà costruito con doppi fianchi e doppio fondo in modo da ottenere stive squadrate e con superficie liscia. La capacità di trasporto sarà di 1.200 contenitori ISO standard da 20 piedi; i contenitori saranno sistemati in parte sotto coperta ed in parte sopra coperta, dove poggeranno su robuste boccaporte a tampone.

L'apparato motore, a turbina, sarà del tipo Tosi-Westinghouse.

Dorchester Club

Come pubblicammo nell'ultimo numero del giornale, l'Italcantieri è entrata a far parte del «Dorchester Club», l'associazione fra i quattro gruppi cantieristici europei.

Diamo qui di seguito i nomi dei dirigenti che rappresentano la nostra Società nei diversi Comitati e Gruppi di Lavoro del Dorchester Club, indicando fra parentesi i relativi sostituti:

Comitato dei «Principals»:
Presidente Dott. CORTESI *(Direttore Generale* Ing. FANFANI);

Working Party:
Vice Direttore Generale Ing. CRISTOFORI *(Vice Direttore Centrale* Ing. PROCOPIO);

Comitato Tecnico:
Direttore Centrale Settore Progetti Ing. MUIESAN *(Direttore Centrale Tecnico* Ing. RAMACCIOTTI);

Comitato di Produzione:
Direttore Centrale Settore Esercizio Ing. BOCCHINI *(Dirigente Procuratore* Ing. TRAVERSO);

Comitato Personale:
Direttore Centrale Settore Personale Dott. CACCIAPUOTI *(Dirigente Procuratore* Dott. CASTELLI);

Comitato Acquisti:
Vice Direttore Centrale Settore Acquisti Ing. BETTE (Ing. GONZINI);

Gruppo di Lavoro Standardizzazione:
Vice Direttore Centrale Settore Tecnico Ing. LONZARI *(Dirigente* Ing. DI MACCO);

Gruppo di Lavoro Propulsione e Prove in Mare:
Vice Direttore Centrale Settore Progetti Ing. RAVAGNAN *(Dirigente* Ing. CERNOBORI);

Gruppo di Lavoro Automazione:
Dirigente Settore Progetti Ing. TRAETTA *(Dirigente Settore Tecnico* Ing. DERDINI);

Gruppo di Lavoro Vibrazioni:
Ing. MARTINELLI *del Cetena* (Ing. SASSU *del Settore Progetti);*

Gruppo di Lavoro Pitturazione:
Vice Direttore Centrale Settore Tecnico: Ing. DE NICOLA (Ing. CASINI di Sestri);

Gruppo di Lavoro Applicazione Calcolatori Elettronici:
Dirigente Procuratore Settore Organizzazione Ing. OLIVA (Ing. VIRGILIETTI).

Lo stemma di Monfalcone

IL CANTIERE DI MONFALCONE

Fondato nel 1907, é risorto due volte dalle distruzioni della guerra - Dal piroscafo « Trieste » alle grandi navi passeggeri ed alle prime petroliere giganti

Le origini

Il Cantiere di Monfalcone, sorto nel 1907, è il più recente della nostra Società. Il merito dell'iniziativa appartiene ad una famiglia di armatori, oriunda da Lussinpiccolo, i Cosulich, i quali, ammaestrati da una lunga esperienza ed approfittando della situazione favorevole, concepirono l'idea di allargare la loro attività, estendendola al campo affine delle costruzioni navali.

Presa la decisione, i fratelli Callisto ed Alberto Cosulich non perdettero tempo a tradurla in atto: nel primo trimestre del 1907 diedero inizio ai lavori di sondaggio e dragaggio nella baia di Panzano, che per la realizzazione del loro piano presentava aspetti ideali, sia per la posizione geografica che per le vaste aree disponibili al riparo dalle mareggiate. Ben presto cominciarono a delinearsi gli scali, a sorgere le prime officine. Nell'aprile 1908 il Cantiere poteva dirsi pronto per la produzione. Per la sua gestione, era stata costituita, con sede a Trieste, una società per azioni, denominata «Cantiere Navale Triestino».

Difettando la regione di personale tecnico e di maestranze specializzate, venne scelto un direttore tecnico nella persona dell'Ingegnere navale inglese James Stewart, la cui competenza era nota nel campo cantieristico internazionale. Sotto la direzione tecnica dello Stewart, di un Ingegnere capo nella persona di Andrea Munroe e la guida di un nucleo di capi ed operai inglesi indispensabili all'addestramento delle maestranze locali, il Cantiere di Monfalcone si mise subito all'opera. La prima unità fu un piroscafo della stazza lorda di 900 tonnellate, che il 20 ottobre dello stesso anno 1908 scendeva in mare con il nome augurale di «Trieste».

Gli sviluppi sempre più intensi e la notevole produzione raggiunta dal nuovo Cantiere ebbero grande, decisiva influenza sull'economia dell'intera regione, ma in particolare sulle sorti della cittadina di Monfalcone, che se nel 1908 contava meno di 4.000 abitanti, i quali vivevano in grandissima parte di pesca e di agricoltura, in soli quattro anni poteva quadruplicare la sua popolazione, trasformandosi così da sonnolenta borgata di provincia in una ridente ed operosa cittadina industriale. Basti pensare che le maestranze del nuovo Cantiere, che non superavano nei primi mesi le 200 unità, ben presto salirono a 600, quindi superarono il migliaio e, con l'aumentare del lavoro, raggiunsero, verso la fine del 1914, la cifra di 2.500.

La fama che i fondatori del Cantiere s'erano conquistata nel mondo armatoriale non mancò di esercitare fin dall'inizio un comprensibile influsso sulle commesse al Cantiere; ed è appunto vanto della famiglia Cosulich quello di aver attirato alla regione Giulia un buon numero di commesse navali che, altrimenti, sarebbero andate all'estero.

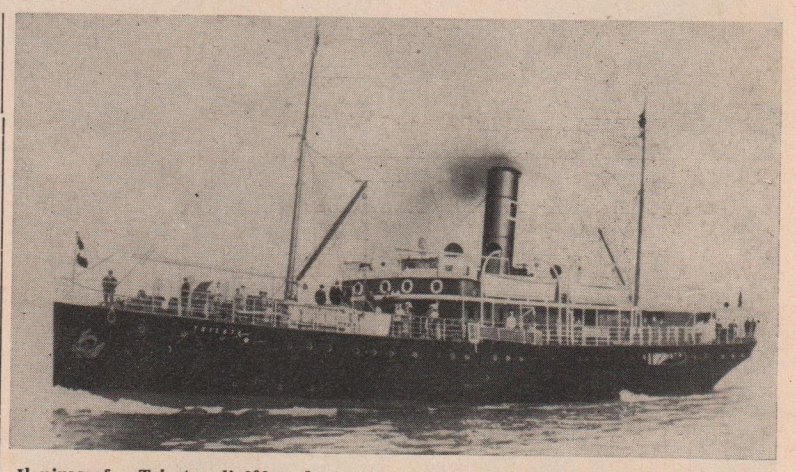
La produzione del nuovo Cantiere, fin dagli inizi piena di slancio, andò via via prendendo un ritmo anche più celere: nel 1910 si passava alla costruzione di unità più grosse, primo fra tutti il transatlantico «Kaiser Franz Josef» (poi «Presidente Wilson») di 12.567 tonn. per la Società di Navigazione «Cosulich», che veniva varato il 9 settembre 1911, a 15 mesi dall'impostazione.

Nel novembre 1911 si cominciò a costruire per la Marina da Guerra ma, dopo la consegna dell'incrociatore leggero «Saida» di 3.500 t. d. e l'impostazione di 4 incrociatori per il governo cinese, i lavori rallentarono per lo scoppio della prima guerra mondiale nell'agosto 1914, e vennero definitivamente abbandonati alla fine del maggio successivo, per l'intervento dell'Italia nel conflitto.

Nel giugno del 1915 il Cantiere, evacuato dalle maestranze e dai dirigenti ed occupato dalle truppe italiane in avanzata, fu teatro di furiosi cannoneggiamenti e conseguenti distruzioni fino all'ottobre del 1917, momento in cui avvenne il ripiego del fronte al Piave. Nel dicembre 1917 fu ripreso in consegna dalla direzione dell'azienda, la quale si mise subito all'opera per racimolare le maestranze disperse e per sgomberare gli impianti dalle macerie in vista della necessaria ricostruzione.

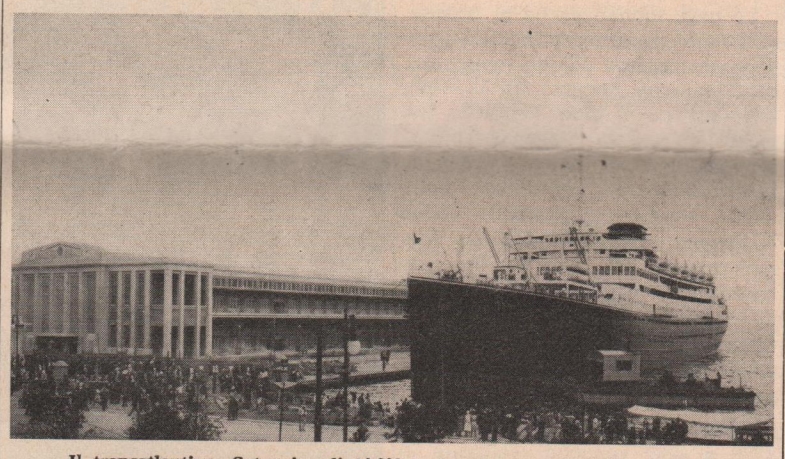
Il primo dopoguerra

La ricostruzione degli impianti venne eseguita senza porre tempo in mezzo, vale a dire prima che da parte del governo avvenisse il risarcimento degli ingenti danni di guerra subiti.



Il piroscafo «Trieste» di 900 t.s.l., la prima unità varata a Monfalcone (20.10.1908).

L'anno 1919 fu senza dubbio il più arduo e tormentato della storia del Cantiere. Non soltanto si trattava di sanare al più presto le ferite riportate, ma si trattava anche e soprattutto di far fronte alla tremenda crisi armatoriale che già si profilava minacciosa all'orizzonte. Tuttavia, nonostantele avversità di ogni sorta, gli amministratori del Cantiere riuscirono a farlo rinascere dalle rovine più moderno, più potente, più vasto di prima, e, per di più, allacciato alla rete ferroviaria.



Il transatlantico «Saturnia» di 24.000 t.s.l. nel porto di Trieste (1926).

Esteso su di un'area di 270.000 metri quadrati, il Cantiere vantava a lavori ultimati otto scali, tutti in muratura, atti a reggere gli scafi più pesanti; contava diciotto officine attrezzate con criteri tecnici tra i più moderni a quei tempi e disponeva di tre bacini di carenaggio, uno dei quali capace di sollevare scafi del peso di 12.500 tonnellate. Il Cantiere di Monfalcone, così rinnovato, si poneva al primo posto fra i grandi cantieri del Mediterraneo. Il primo varo del dopoguerra avvenne appena il 17 giugno 1920: fu quello del piroscafo da carico «Vittoria» da 5.200 t. s. l.

La crisi che infierì in quell'epoca nel mondo degli affari potè dirsi superata appena nel 1924 e così, anche grazie ad alcuni sostanziali provvedimenti governativi adottati in favore della marina mercantile, il Cantiere potè contare su un numero crescente di commesse. Dopo aver impostato due motonavi da carico sulle 6.000 tonn. e cinque navi a vapore di modesto tonnellaggio, il Cantiere procedeva alla costruzione del transatlantico «Saturnia» di 24.000 t. s. l., azionato da due motori Diesel Burmeister & Wain della potenza complessiva di 25.000 cavalli. Varato il transatlantico il 29 dicembre 1925, veniva impostato sullo stesso scalo lo scafo della gemella «Vulcania».

L'anno successivo il Cantiere iniziò la costruzione di una serie di navi per l'armamento estero: cinque petroliere per la Gran Bretagna, due pirocisterne per l'Argentina, tre motonavi miste per la Spagna, un piroscafo misto per il Porgallo.

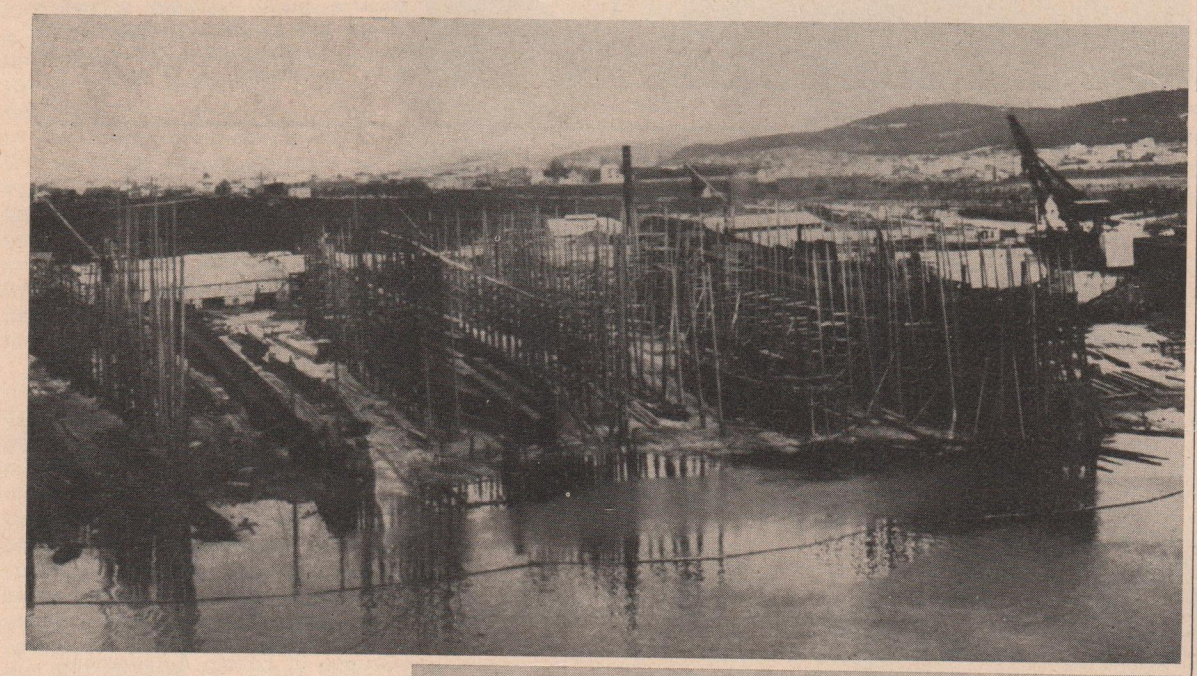
Il Cantiere ottenne anch'esso la sua parte di commesse per il rinnovo ed il potenziamento della marina militare nazionale. Consegnate nel 1926 le tre prime posamine, l'anno successivo ebbe inizio quella produzione in serie di sommergibili, mai interrotta fino allo scoppio della seconda guerra mondiale ed intensificata nel corso della stessa, che diede al nostro Paese e ad alcune marine straniere più di 70 sommergibili di vario tonnellaggio e, oltre a questi, una serie di circa 80 unità di superficie, fra posamine, siluranti, mas, corvette, ecc.

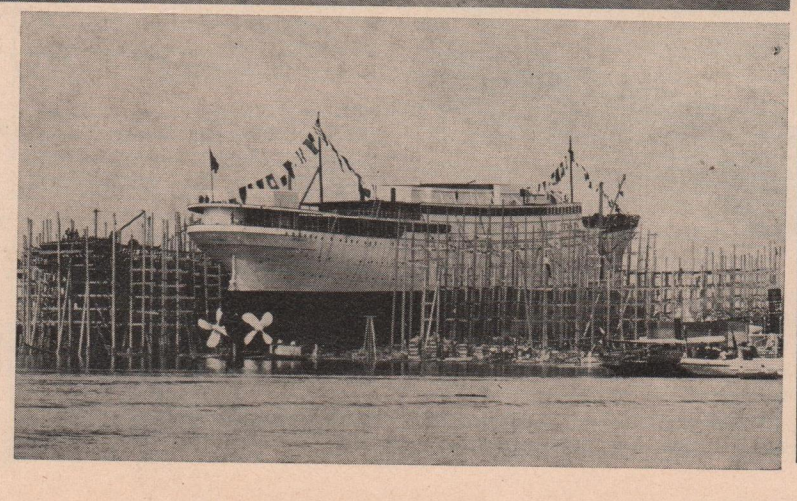
I Cantieri Riuniti dell'Adriatico

Però a tutti i progressi e successi nel campo tecnico produttivo (basti ricordare che nel 1926 venne per la prima volta adottata su larga scala la saldatura elettrica nella ricostruzione del piroscafo «Presidente Wilson») non corrisposero i risultati dei bilanci che, con poche eccezioni, nel decennio postbellico 1919-1929, rimasero sempre passivi, aggravando la posizione finanziaria del «Cantiere Navale Triestino».

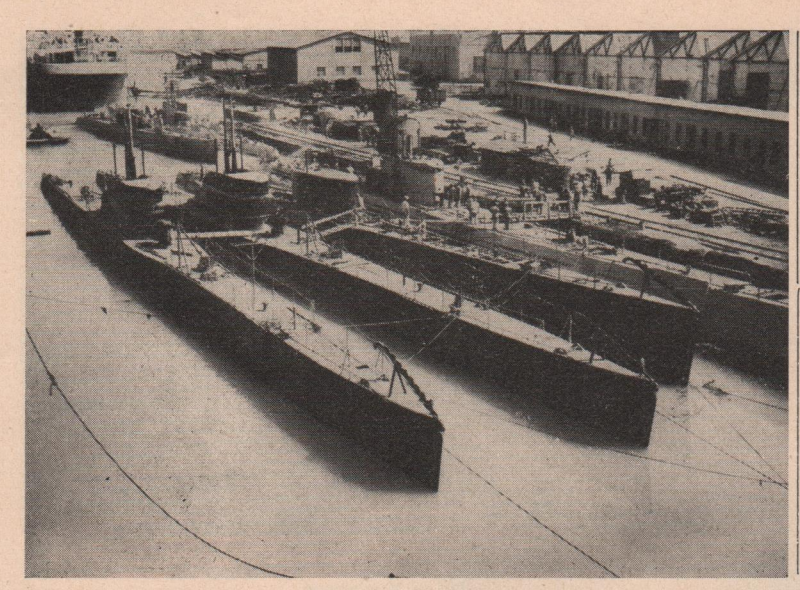
Al fine di sanare la situazione la Banca Commerciale Italiana, che deteneva la maggioranza delle azioni dell'industria cantieristica giuliana, procedette il 16 giugno 1930 alla fusione delle tre società anonime «Cantiere Navale Triestino», «Stabilimento Tecnico Triestino», («Fabbrica Macchine Sant'Andrea» e «Cantiere San Marco») e «Cantiere San Rocco» in un unico grande complesso industriale che assunse la denominazione di «Cantieri Riuniti dell'Adriatico». La vasta riorganizzazione industriale venne subito iniziata con l'accentramento degli uffici amministrativi e di approvvigionamento snellendo la amministrazione e riducendo le spese generali.

Dopo la costituzione della nuova Società, Monfalcone impostava due motonavi miste gemelle di 19.500 t. s. l., «Neptunia» ed «Oceania», che furono le più eleganti unità in servizio per il Sud America ed acquisiva, in competizione con i più rinomati cantieri esteri, dalla

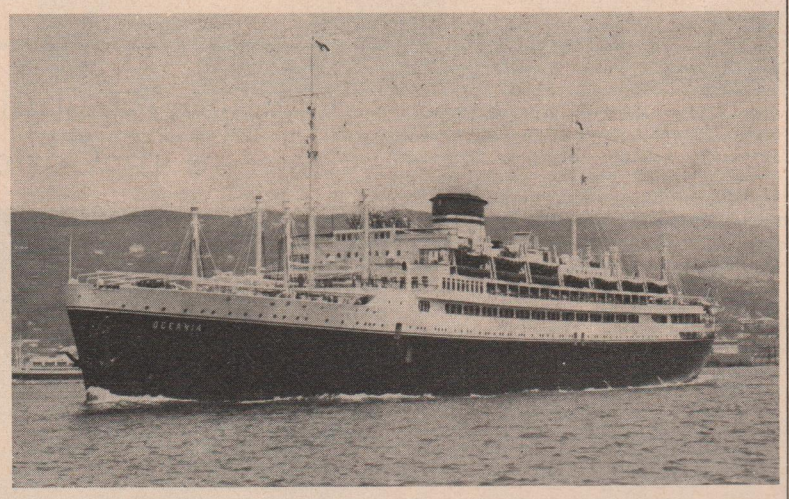




Nella foto in alto, una immagine del Cantiere di Monfalcone nel 1915; a fianco, il transatlantico «Kaiser Franz Josef» (poi «Presidente Wilson») di oltre 12.000 t.s.l., pronto al varo.



Sopra, un gruppo di sommergibili in allestimento a Monfalcone nel 1930; nella foto a fianco, la motonave «Oceania» di 19.500 t.s.l., costruita nel 1932: con la gemella «Neptunia» fu la più elegante unità in servizio per il Sud America; sotto, la motonave passeggeri «Batory» di 14.300 t.s.l. lascia il porto di Trieste per il viaggio inaugurale (1935).



«Gdynia-America Line» di Varsavia la commessa di due motonavi passeggeri di 14.300 t. s. l. ciascuna, «Batory» e «Pilsudsky».

Il 1937 registrò il passaggio definitivo dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico sotto il controllo dell'Istituto per la Ricostruzione Industriale, che nel periodo 1933/1935 aveva già detenuto la maggioranza azionaria del complesso giuliano; l'operazione rispecchiava le grandi concentrazioni effettuate nel campo dell'armamento di linea e nel settore siderurgico.

Proprio nel 1938, anno di più intensa attività, il Cantiere di Monfalcone fu funestato da una gravissima sciagura: l'incendio della motonave transatlantica «Stockholm» di 30.000 t. s. l. ordinata nel 1936 dalla «Svenska Amerika Linie», allora in allestimento; le condizioni proibitive del tempo frustrarono tutti gli sforzi compiuti per scongiurare danni irreparabili e si dovette procedere alla demolizione del relitto ed alla conseguente sua ricostruzione, a spese delle società assicuratrici.

Profilandosi la seconda guerra mondiale, sempre più difficili divennero gli approvvigionamenti dei materiali da costruzione e, fra tutti i committenti, prese il sopravvento la Marina Militare, ansiosa di potenziare la propria flotta.

L'armistizio dell'8 settembre venne a turbare bruscamente l'intenso ritmo di lavoro del Cantiere. L'occupazione militare germanica di gran parte del Paese e della Venezia Giulia in particolare si manifestò ben presto in tutta la sua gravità. I rapporti fra l'amministrazione dei Cantieri Riuniti dell'Adriatico e le autorità di occupazione germanica furono fin dall'inizio talmente tesi da provocare nella primavera del 1944 la deportazione del Presidente della Società, Ammiraglio Luigi Rizzo, Conte di Grado e da causare più tardi il temporaneo arresto del Consigliere Delegato Augusto Cosulich assieme ad alcuni suoi collaboratori.

Intanto la crisi si era particolarmente acuita per la carestia, i moti partigiani e specie per le incursioni aeree degli alleati. Il 19 marzo 1944 ci fu il primo bombardamento aereo alleato nel Cantiere, che fino al 5 aprile 1945 fu colpito, nel corso di numerose incursioni, da ben 1.061 bombe; molte unità vennero distrutte sugli scali ed affondate.

Alla fine dell'aprile del 1945 l'efficienza degli impianti risultava ridotta a meno del 40 per cento.

Il secondo dopoguerra

Subito dopo il ritiro da Trieste e Monfalcone dei partigiani jugoslavi, per occupare almeno in parte le maestranze, vennero messi in costruzione — ad onta delle condizioni del tutto precarie e con l'impiego di materiali racimolati — alcune piccole unità per conto proprio. Contemporaneamente si diede inizio alla ricostruzione degli impianti, grazie anche ai provvedimenti finanziari dell'I.R.I.; così nel novembre 1946 scese in mare la prima nave costruita nel dopoguerra, una motonave da carico di 450 t. p. l.

Dopo una serie di unità per l'armamento estero, nel 1950 veniva varata, per la Società «Italia», la motonave di lusso «Giulio Cesare» di 27.700 t. s. l., la prima grande nave passeggeri che segnò la rinascita della marina mercantile italiana, cui fece seguito la motonave mista «Africa» di 11.400 t. s. l. per il Lloyd Triestino.

Fra le numerose unità costruite dal Cantiere, speciale menzione merita uno scafo, di piccola mole, ma unico nel suo genere, realizzato alla fine del 1952: si tratta del batiscafo «Trieste» al quale il Prof. Augusto Piccard fece fissare dal Cantiere di Castellammare la batisfera costruita a Terni.

In quegli anni intanto, con le turbonavi «Mirella d'Amico» e «Mare Nostrum» di oltre 30.000 t. p. l., Monfalcone dava inizio alla costruzione della fortunata serie delle grandi navi cisterna di allora, che ormai costituiscono una specializzazione del nostro Cantiere.

Il mercato richiedeva però petroliere sempre più grandi, così nel 1956 ebbero inizio i necessari lavori per la costruzione di un nuovo scalo capace di sostenere scafi del massimo tonnellaggio, quello stesso scalo sul quale oggi vengono costruite unità di 140.000 t. p. l.

Qualche anno dopo veniva costituito, nell'ambito del Cantiere, un nuovo reparto per la costruzione di imbarcazioni in vetroresina, dal quale sono uscite migliaia di imbarcazioni di vario tipo; fra le più grandi ricordiamo le scialuppe di salvataggio per le turbonavi «Raffaello» e «Michelangelo», capaci di oltre 160 persone, e il motoscafo cabinato «Bora Major S» di 12 metri di lunghezza.

Fra le navi più significative degli ultimi anni precedenti il passaggio all'Italcantieri del Cantiere di Monfalcone ricordiamo:

— le turbonavi gemelle «Galileo Galilei» e «Guglielmo Marconi» di 28.000 t. s. l. per il Lloyd Triestino, ambedue varate nel 1961. Munite di tutti i moderni accorgimenti tecnici, dagli stabilizzatori al condizionamento d'aria in tutti i locali, sono in grado di trasportare alla velocità di esercizio di 24 nodi oltre 1.700 passeggeri in due classi. La «Galileo Galilei» ottenne il premio ANIAI (Associazione Nazionale Ingegneri e Architetti Italiani) «per la migliore realizzazione dell'ingegneria navale mercantile compiuta in Italia nel settennio 1957-1963»;
— la turbonave «Oceanic» di 39 mila t. s. l. per la «Home Lines» di Panama, varata nel 1963, con eleganti e funzionali sistemazioni per 1.600 passeggeri e 560 persone d'equipaggio, progettata per viaggi transoceanici e grandi crociere;
— la motocisterna «Carlo Cameli» per l'Armatrice «Santa Lucia» di Palermo, varata nel 1964, che, con le sue 91.757 tonnellate di portata lorda e con una capacità delle cisterne da carico di 109.200 metri cubi, resta ancora una delle più grandi petroliere costruite in Italia;
— la turbonave «Eugenio C.» di 30.000 t. s. l., anch'essa varata nel 1964; costruita per la «Giacomo Costa fu Andrea» di Genova, viene impiegata sulla linea Mediterraneo-Sud America, con possibilità di risalire il Rio de la Plata fino a Buenos Aires. Trasporta 1.636 passeggeri ad una velocità massima di 28,4 nodi e ha conquistato il nastro azzurro sulla rotta del Sud Atlantico.

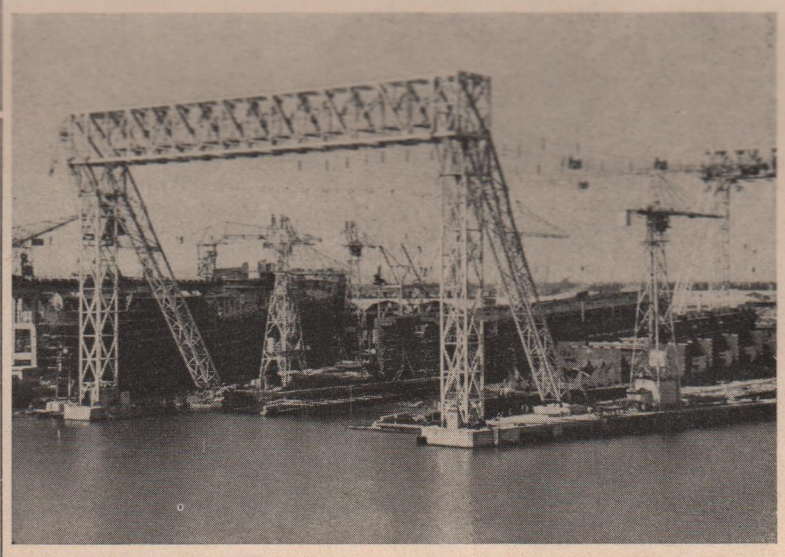
Da ricordare ancora, fra le unità realizzate dall'Italcantieri, le motonavi ore/oil carriers «Santa Valeria» e «Mirafiori» di 88.700 t.p.l., la motocisterna «Monica R.» di 85.000 t. p. l., le OBO carriers «Rivalta» e «Vittorio Valletta» di 102 mila t. p. l., i primi quattro sommergibili del dopoguerra: «Enrico Toti», «Attilio Bagnolini», «Enrico Dandolo» e «Lazzaro Mocenigo».

Gli impianti

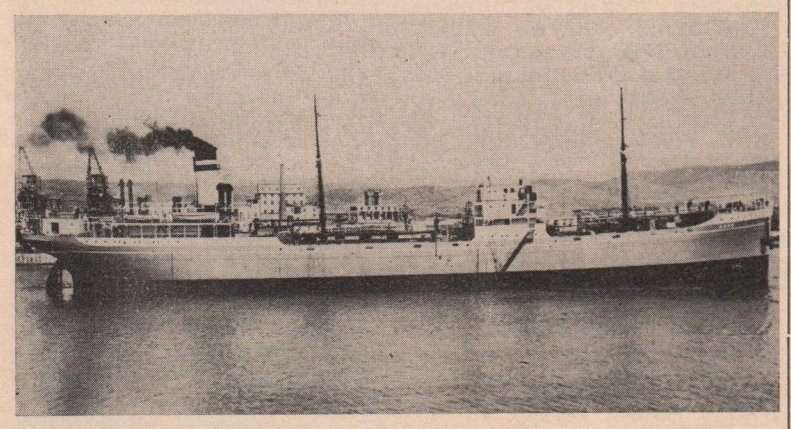
Il Cantiere si estende su un'area di 750.000 metri quadrati. Oltre allo scalo bacino, di cui abbiamo già avuto modo di parlare ampiamente nel terzo numero del giornale descrivendo la nuova linea grandi scafi, il Cantiere dispone di uno scalo gigante, lo scalo «A», della lunghezza di 290 metri per la costruzione di navi fino a 140.000 t. p. l., servito da due gru da 50 T. e da due da 15 T. A monte dello scalo è stata costruita nel 1958 la grande salderia che ha una superficie coperta di 10.000 metri quadri ed è servita da 8 gru della portata fra le 10 T. e le 35 T. Fra lo scalo e la salderia si estende il piazzale di prefabbricazione che occupa anch'esso 10.000 metri quadrati di superficie.

Il Cantiere dispone inoltre di due scali minori, lunghi rispettivamente 185 e 171 metri, con due gru da 20 T., cui si sono aggiunte recentemente altre due da 60 T.

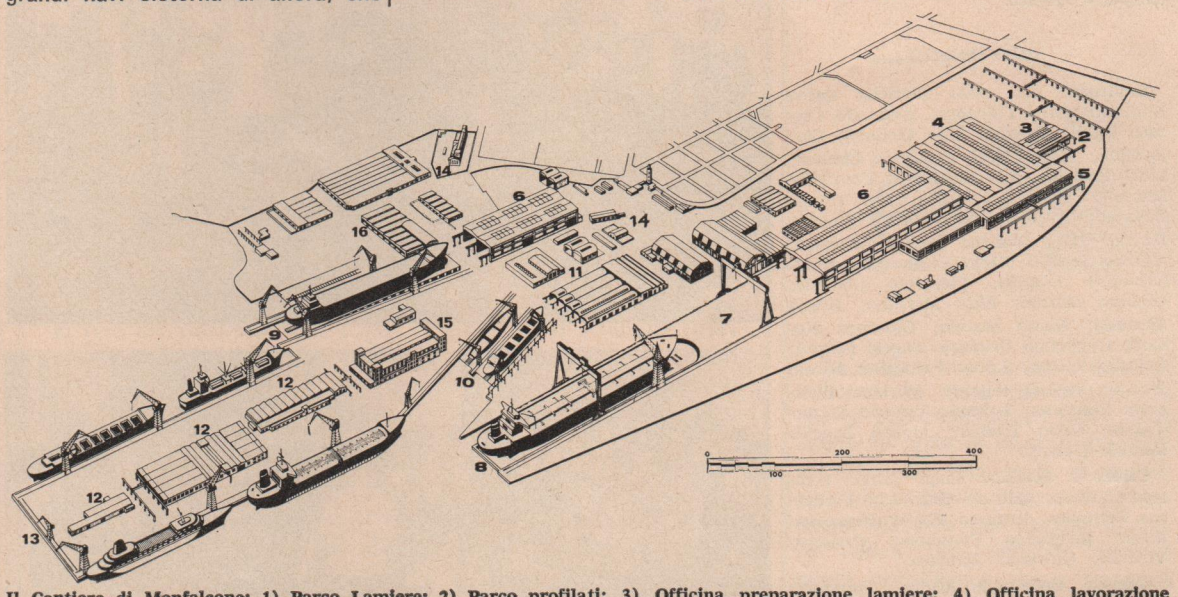
Il settore di allestimento è costituito da quasi 1.400 metri di banchine attrezzate con moderne officine, idonei mezzi di sollevamento, ampi piazzali per lo stoccaggio dei materiali, capaci magazzini ed una razionale rete di servizi.



Un'immagine del Cantiere, prima dei grandi lavori di ammodernamento, con l'imponente gru a teleferica «Bleichert», abbattuta nel 1966. Su quest'area è stato realizzato lo scalo bacino.



Il piroscafo «Dora» di 8.300 t.p.l., la prima nave cisterna costruita a Monfalcone (1921).



Il Cantiere di Monfalcone: 1) Parco Lamiere; 2) Parco profilati; 3) Officina preparazione lamiere; 4) Officina lavorazione lamiere; 5) Officina composizione pannelli; 6) Officina di prefabbricazione; 7) Piazzale di assemblaggio; 8) Scalo bacino per navi fino a 320.000 t.p.l.; 9) Scalo «A» per navi fino a 140.000 t.p.l.; 10) Due scali della larghezza massima di m. 29; 11) Officina di preassemblaggio; 12) Officina di allestimento; 13) Banchine di allestimento; 14) Uffici; 15) Magazzino generale; 16) Reparto materie plastiche.

Festeggiati oltre 500 lavoratori con trent'anni di servizio

In maggio sono stati festeggiati i dipendenti della Società che in questi ultimi due anni hanno compiuto i 30 anni di servizio. Nel corso di simpatiche cerimonie, che si sono svolte presso la Sede Centrale e i tre Cantieri ed alle quali hanno preso parte dirigenti, rappresentanti della ANLA, delle Commissioni Interne, dei lavoratori neo-assunti e i Cappellani di fabbrica, sono stati consegnati a 510 lavoratori gli attestati di benemerenza e il distintivo d'oro degli anziani. Ecco i nomi dei premiati:

SEDE CENTRALE

Dirigenti: ing. Vincenzo Pazzano

Impiegati: Lucia Bechtinger in Bagatto; p.i. Armido Boscarolli; Livio Boschini; Antenore Cattonaro; Ernesto Checchi; Virgilio Chersini; Bruno Cotterle; p.i. Ferruccio Costantini; Sereno Crisman; cap. Renzo Croatto; p.i. Mario Culot; Oscar Delneri; Antonio de Palese; p.i. Mauro Di Pierro; p.i Tullio Domini; Silvio Doria; p.i. Nino Gerloni; Marcello Ghersi; Italo Giorgi; geom. Edoardo Goretti; Roberto Grison; p.i. Angelo Lucchetta; Egidio Manià; geom. Aurelio Medelin; Danilo Morgantini; Bruno Paluello; Giovanni Pattay; Egidio Pavani; Romano Pieri; Omero Pipan; rag. Mario Plez; Anita Predonzani in Radillo; p.i. Egone Ranchi; Carlo Samez; Floriano Santi; p.i. Mario Santon; Odile Scasso; Romolo Simonetti; Alfredo Staleni; Irma Stradella; Armando Tiepolo; Giovanni Tremul; p.i. Marino Turco; Enrico Ulini; Alberto Vanon; Silvio Vascotto; Enrico Waldbrunner.

Operai: Mario Cralli; Pietro Demarchi.

CASTELLAMMARE

Impiegati: Ciro Apicella; Alberto Bagnano; Umberto Bitonti; Luigi Contento; Alfonso Croce; Vincenzo De Michele; Benedetto Di Martino; Eugenio Doria; Gaetano Taranto; Francesco Tommasino.

Categoria speciale: Eduardo Apostolo; Armando Cacace; Bartolo Castellano; F. Paolo Celotto; Paolo D'Arco; Vincenzo De Simone; Vittorio De Simone.

Operai: Domenico Aliperta; Mario Autiero; Catello Belfiore; Antonio Buononato; Pasquale Cappuccio; Alfredo Carotenuto; Giovanni Cascone; Michele Cesarino; Vincenzo Conte; Pasquale Corcione; Giovanni Cozzolino; Michele D'Amato; Alfonso D'Aniello; Eduardo D'Auria; Francesco Del Prete; Carmine De Luca; Pasquale Di Carluccio Giuseppe Di Maio; Antonio Di Nardo; Mario Di Nardo; Stanislao Di Somma; Raffaele Donnarumma; Guglielmo Durante; Italo Elefante; Nicola Esposito; Nuziante Esposito; Giuseppe Federico; Salvatore Festino; Felice Fragano; Primo Galliano; Vincenzo Genovino; Giuseppe Gentile; Giovanni Giglio; Mario Ginnoto; Raffaele Grandville; Umberto Grano; Luigi Guarnieri; Mario Iaccarino; Vincenzo Iaccarino; Catello Infante; Rodolfo Ingenito; Omero Ingenuo; Giuseppe Intorre; Francesco Landolfi; Francesco Maione; Gerardo Marciano; Alfonso Martone; Giuseppe Marulo; Catello Montuori; Raffaele Montuori; Antonio Napodano; Nicola Parmendola; Luigi Pellegrino; Domenico Raffone; Domenico Russo; Vincenzo Russo; Ferdinando Salvato; Ciro Scarica; Vincenzo Schettino; Gaetano Scognamiglio; Testorio Giovanni; F. Paolo Tregrossi; Liberato Valanzano; Giuseppe Vitaglione; Alfonso Vollono; Giacomo Vozza; Francesco Zingone Giovanni Ottieri; Domenico Palomba; Alfonso Senatore; Raffaele Spaventa; Salvatore Suarato.

MONFALCONE

Impiegati: c.n. Italo Bettiolo; Orfeo Brazzatti; Luigi Calligaris; Armando Carraro Egidio Catelan; Vito Cicinelli; Carlo Cima; Rina Cisint; Giuseppe Chilleni; Lida Comelli; p.e. Giuseppe Consiglio; Marcello Crisini; p.i. Amelio Cuzzi; Albano Davanzo; Augusto de Fabris; Teodoro Desilia; Italo Dudine; Ervino Faragona; Alfredo Ferlatti; Mario Fragiacomo; geom. Giuseppe Franchi; Clemente Gianolla; Oliviero Marchi; Aldo Merluzzi; Bruno Miniussi; Nicoli Marino; Giuseppe Novatti; Guglielmo Ortolani; Angelo Pascoli; Antonio Patuna; Rocco Peruggini; Nicolò Piccini; Vinicio Rapotti; Mariano Rubinato; Francesco Sedmak; Vittorio Szczesnowicz; Carlo Trebian; Albano Zanelli; Rodolfo Zimany.

Categoria speciale: Luigi Bison; Tommaso Fraioli; Quirino Giuricich; Francesco Pettinato; Erminio Pizzin; Francesco Rossi; Bengasino Trombone; Casimiro Visintin; Giovanni Zennaro.

Operai: Domenico Acella; Francesco Aiello; Angelo Albertini; Giuseppe Altran; Severino Antonaz; Alfonso Aveta; Giuseppe Babudro; Alfonso Bagon; Umberto Balducci; Guido Ballaben; Romano Ballaben; Antonio Battilana; Giulio Bertogna; Alfredo Bertola; Stefano Besizza; Italo Bevilacqua; Mario Biagi; Augusto Blason; Raffaele Bobiz; Benvenuto Boldrin; Gino Boldrin; Giuseppe Bolletti; Luigi Bon; Bruno Bonetti; Antonio Borin; Armando Borri; Antonio Boscarol; Gustavo Boscarol; Giovanni Boschin; Egidio Boscolo; Marsilio Bozzer; Sergio Braida; Luigi Budin; Ettore Cabas; Luigi Calligaris; Marino Calligaris; Aquilinio Cargnelutti; Giacomo Carnieletto; Giovanni Battista Collovatti; Raimondo Colugnati; Giovanni Battista Comar; Ruggero Conventi; Sebastiano Cortese; Gabriele Cosentino; Lucio Culata; Napoleone Demarchi; Giovanni Demartini; Umberto De Privitellio; Luciano Dermit; Ernesto Devetak; Luigi Devetta; Marcello Devetta; Pietro Devetti; Liderno Dissabo; Stelio Dizorz; Elio Donda; Pietro Dotto; Igino Dovier; Attilio Durisotti; Pietro Fabbro; Bruno Fabiani; Enzo Faelli; Enrico Farina; Oreste Ferfoglia; Radislao Ferletic; Giovanni Fischanger; Longino Fogar; Bruno Fonovich; Luigi Franco; Romano Franco; Antonio Frausin; Valerio Fumis; Bruno Furlan Mario Furlan; Angelo Gaiardo; Felice Gaio; Luigi Gallopin; Vittorio Geronazzo; Acilmo Gobet; Bruno Gon; Roberto Iacumin Alcide Ioan; Guerrino Ionche; Francesco Kocijancic; Giuseppe Lenardon; Leonardo Lepre; Giovanni Lobuono; Italo Longo; Francesco Lovisi; Antonio Lovrecich; Francesco Lucchitta; Antonio Lugnan; Mario Malandrini; Clemente Marizza; Mario Marocutti; Ferruccio Marmussini; Alfredo Martelossi; Mario Martelossi; Vittorio Martinelli; Arturo Masat; Virgilio Mattellini; Aristide Mauro; Oscar Michelutti; Luigi Minin; Romano Minin; Giuseppe Miniussi; Ireneo Miniussi; Costante Miraval; Angelo Moimas; Salvina Moimias Rinaldo Morgut; Mario Muchiut; Giuseppe Nicola; Antonio Novello; tefano Ostuni; Giuseppe Padovani; Severino Passoni; Renato Patat; Silvio Pecorari; Valerio Pelos; Giacomo Peracca; Vladimiro Perin; Giovanni Petean; Tristano Pilosio; Ermido Pin; Giovanni Pin; Narciso Piorar; Vito Piteo; Mario Plet; Domenico Polo; Vittorio Portel; Giovanni Predonzani; Francesco Presti; Nicola Quattrocchi; Antonio Romanut; Guerrino Rossetti; Marcello Sanson; Luigi Sarra; Rodolfo Sartori; Marcello Scarel; Guerrino Scoch; Volfango Scoch; Giuseppe Selva; Bruno Semula; Egidio Sgualdini; Antonio Sgubin; Fiorito Sgubin; Giuseppe Soranzio; Giusto Soranzio; Marcello Soranzio; Ugo Spanghero; Giuseppe Spazzapan; Albano Spessot; Giuseppe Stabile; Antonio Stepancich; Bruno Stormi; Fausto Sulli; Geremia Tagliapietra; Virgilio Tofful; Adalgiso Tollar; Mario Tomasella; Serafino Tosetto; Guido Toso; Giuseppe Trentin; Giovanni Trevisan; Marcello Trevisan; Alfeo Trombetta; Cesiro Ulian; Carlo Urizzi; Americo Ustulin; Giovanni Valenta; Domenico Valente; Giovanni Valenti; Nicola Valletta; Giovanni Battista Vendramin; Francesco Vian; Alberto Visintin; Aliseo Visintin; Giovanni Visintin; Mario Visintin; Guido Zorzin; Leonardo Zosso.

SESTRI

Dirigenti: ing. Giuliano Corsi; dott. Carlo Durante.

Impiegati: Ivo Babocci; Enea Bocchi; Filippo Bruzzo; Giuseppe Camera; Bruno Fiorese; Dario Garbero; Bruno Luigi; Ferdinando Malaspina; Luigi Messora; Pietro Piccin; Angelo Pierri; Anna Rossi; Ugo Santini; Carlo Sturolo; Natale Tanese; Gaspare Torre; Giuseppe Villata.

Categoria speciale: Armando Alberi; Pietro Cervetto; Bruno Costa; Giuseppe Damiani; Eugenio Montaldo; Tacchino Stefano.

Operai: Gildo Alloisio; Luigi Arata; Stefano Arnera; Pietro Assandri; Giuseppe Astori; Ferdinando Balbi; Ugo Baldoni; Fabio Bardini; Aristide Beccio; Attilio Bennati; Carlo Berogno; Alessio Bertinelli; Leandro Bignone; Bernardo Bottaro; Andrea Bozzano; Pietro Bozzano; Pietro Braida; Italo Brizzolari; Antonio Bruzzone; Costantino Bruzzone; Domenico Bruzzone; Umberto Bulian; Geppino Buzzoni; Carlo Caccia; Giovanni Callio; Italo Cardi; Ferdinando Caselli; Eugenio Cassinotto; Armando Causa; Stefano Cavagnola; Giovanni Battista Cavalleri; Aldo Cervetto; Nicola Chiappori; Guerrino Chies; Aristide Cogito; Lorenzo Comino; Pietro Cortella; Gaetano Dall'Orto; Luigi Delfino Luigi Dellacasa; Giovanni De Micheli; Eufemio Ferrando; Antonio Ferrari; Pietro Ferrari; Mario Fogola; Adelmo Fontana; Pierino Forlano; Eugenio Francia; Severo Galleano; Lorenzo Gambaro; Giuseppe Goazza; Arturo Garrone; Ezio Gemelli; Mario Gesto; Salvatore Ghigliotti; Giulio Giacobbe; Renato Gotta; Cesare Grattarola; Salvatore Iacono; Samuele Isopiro; Zeffiro Macciolli; Prometeo Mambelli; Renato Martinengo; Ernesto Mazzolo; Gaetano Meneghello; Ezio Michelotti; Italo Molinari; Emilio Monaci; Walter Moscardini; Giovanni Olivieri; Edilio Ottonello; Michele Ottonello; Luigi Pagliazzo; Pierino Pallavicino; Angelo Parodi; Fortunato Parodi; Giuseppe Parodi; Elio Pastorino; Giacomo Pastorino; Bruno Pedani; Giuseppe Pedemonte; Lenardo Pertosa; Savino Piacenza; Alberto Piana; Giulio Piombo; Giovanni Battisti Pollarolo; Otello Ponzi; Luigi Quaioto; Giuseppe Rapetti; Giovanni Battisti Ratto; Bruno Robotti; Pietro Rogna; Antonio Romando; Cornelio Rovereto; Nicolò Sacco; Alberto Scapin; Giuseppe Scarpa; Ugo Scati; Francesco Suma; Callisto Susco; Giuseppe Tamagno; Antonio Tammaro; Aldo Telari; Pietro Tommassini; Francesco Torielli; Francesco Tortorella; Antonio Torino; Adolfo Uttinacci; Pietro Verardo; Tomaso Volpara; Renato Zino; Ernesto Zucchiatti; Armando Zunino.

Tre immagini delle premiazioni a Castellammare, a Sestri e presso la Sede Centrale.

Il Direttore, ing. Lippi, consegna il diploma e il distintivo d'oro a uno dei 230 premiati di Monfalcone.

Gruppo Anziani di Monfalcone e di Castellammare

Il Gruppo Anziani di Monfalcone ha festeggiato i soci passati in quiescenza durante il secondo semestre 1968, organizzando una gita a Tarcento (UD) ed il tradizionale pranzo sociale, nel corso del quale parole di augurio sono state rivolte dal Signor COMAND, Consigliere del Gruppo, dall'Ing. LUSA, Dirigente del Cantiere, dal Signor MAZZOLI della Commissione Interna e dal Cav. De FABRIS, Presidente provinciale della ANLA; il Presidente del Gruppo Anziani dell'Italcantieri Dott. BARINI ha portato anche il saluto del Dott. CORTESI, Presidente onorario del Gruppo.

Ecco i nomi dei soci passati in quiescenza:

Edoardo AIZZA, Giuseppe ANGELINI, Maria AUROLIN, Giuseppe BAFFARI, Giovanni BOSCH, Giuseppe BRIDAROLLI, Armando CECCONI, Vittorio COZZI, Marcello DEIURI, Giovani DEL BELLO, Ernesto FALCONETTI, Marino FONTANOT, Cornelio FRANCESCAN, Giulio GERIN, Giuseppe IELEN, Egidio LENA, Silvio LONGHINO, Giuseppe LUI, Gastone MAGRIS, Guido MARSI, Quinto MASSARO, Mario MEZGEC, Bruno MININEL, Ferdinando PAGOTTO, Claudio PAIS-BECHER, Vittorio PASSERO, Francesco PELLICANI, Renato PENSABENE, Umberto PIGANI, EDO PREZZA, Osvaldo RAFFIN, Marcello SORANZO, Giovanni SUTTORA, Alessandro VALENTINUZZI, Carlo VARISCO, Giovanni VASCON, Fortunato VISINTIN, Marcello VISINTIN, Pietro VISINTIN, Carlo VOLTOLINA.

* * *

Anche Castellammare, per iniziativa del Gruppo Anziani del Cantiere, ha festeggiato con un pranzo e con una bellissima gita sulla costiera amalfitana i soci passati in quiescenza nel corso del 1968: Ferdinando ATTIANESE, Pasquale BAGNO, Catello COPPOLA, Vincenzo IOVINE, Severo LAURO, Vincenzo LONGOBARDI, Mariano OLIVA, Antonio ORAZZO, Giuseppe PORPORA, Enrico SCURINI, Giuseppe TITO.

Parole di saluto e di augurio, anche a nome del Presidente Dott. Cortesi e del Dott. Barini, sono state rivolte dal Signor Guida, fiduciario del Gruppo, il quale ha assicurato che la cerimonia verrà ripetuta ogni anno per dimostrare ai dipendenti in quiescenza che essi non vengono dimenticati quando si allontanano dalla famiglia Italcantieri. L'Ing. Petraccaro ha porto il saluto della Direzione del Cantiere.

Nelle due foto, nell'ordine, i soci passati in quiescenza a Monfalcone e a Castellammare.

Fedeltà al lavoro

Il 18 maggio, presso la Camera di Commercio di Gorizia, sono stati consegnati i premi del IX Concorso «fedeltà al lavoro» riservato a lavoratori dipendenti da aziende della provincia di Gorizia con più di 30 anni di ininterrotto servizio presso la stessa impresa.

Fra i premiati, ai quali è stato fatto dono di una medaglia d'oro e di un artistico diploma, c'erano anche sei dipendenti del Cantiere di Monfalcone: Giuseppe BRUMAT, Lino CORRADINI, Guido MARSI, Ettore MARTINELLI, Carlo SPAZZAPAN, Angelo ZAMAR.

Alla manifestazione hanno presenziato il Prefetto Dott. PIETROSTEFANI, l'assessore regionale alle Finanze Dott. TRIPANI, il Presidente dell'Amministrazione Provinciale Dott. CHIENTAROLI, il Sindaco On. MARTINA, il Presidente della Camera di Commercio Cav. Uff. BRESSAN.

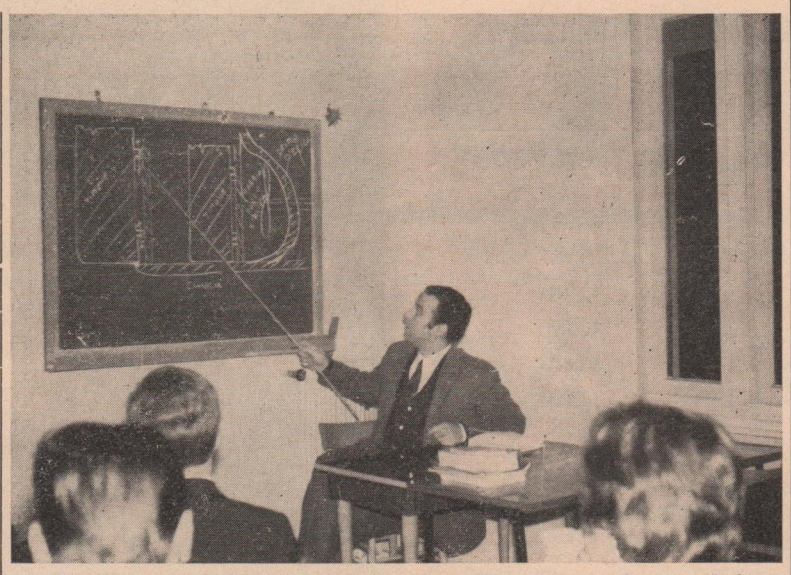
Il Circolo «Italia» di Monfalcone

Forse non tutti a Monfalcone sanno che la sezione culturale del Circolo «Italia», presieduto dal Signor BIASCI, impiegato del Settore Studi Marina Militare, organizza corsi per la preparazione agli esami di scuola media inferiore e superiore. I corsi sono diretti dal c. n. Alberto RASO, anche lui impiegato del Settore Studi Marina Militare.

Il Circolo, durante lo scorso anno scolastico, ha preparato cinque allievi, BUZZI, DE STABILE, PECORARI, RADIN e SANDRIN, tutti operai di Monfalcone, all'esame di idoneità al V anno dell'Istituto Tecnico Nautico - Sezione Costruttori Navali di Trieste; tutti cinque hanno ottenuto la promozione ed ora stanno preparandosi all'esame di abilitazione; come pubblicammo nel secondo numero del giornale, a questi cinque operai di Monfalcone fu conferita anche la borsa di studio della nostra Società.

Il Circolo «Italia» ha preparato anche con successo diversi operai all'esame di idoneità al III anno dell'Istituto Tecnico Nautico e all'esame di licenza media inferiore.

Pubblicando questo breve articolo, desideriamo plaudire all'iniziativa del Circolo «Italia» e invitare tutti coloro che ne fossero interessati a rivolgersi direttamente alla sezione culturale del Circolo, che ha sede a Monfalcone in Via Marzio Moro n. 1, telefono 73095.



Il c.n. Alberto RASO del Settore Studi Marina Militare mentre tiene una lezione di costruzione navale presso la sezione culturale del Circolo «Italia» di Monfalcone.

LE NOSTRE "STELLE AL MERITO"

Sono Renato BIASIOLI (a sinistra) che dal 1926 presta servizio a Monfalcone e Primo OLDANO (a destra) in forza a Sestri dal 1925, insigniti il 1.mo maggio di quest'anno della «Stella al merito del lavoro». Ai due nuovi «Maestri del Lavoro» le nostre più vive felicitazioni!

IN BREVE
dalla stampa estera

- *Le petroliere fra le 200.000 e le 250.000 tpl sono le più richieste dal mercato; le commesse per navi di questo tonnellaggio ammontano a 125 unità; alla fine del 1968 erano in servizio 17 tankers da 200.000 tpl ed oltre (Motor Ship).*
- *La Turchia, che fino a pochi anni addietro costruiva navi fino a 200 tsl, è ora in grado di realizzare unità fino a 25.000 tsl. Il piano quinquennale prevede la costruzione nel golfo di Izmir di un grosso cantiere statale e di una fabbrica per motori Diesel (Hansa).*
- *Nel corso di una conferenza sulla tecnologia sottomarina tenutasi a Coronado in California è stato presentato un nuovo progetto di trasporto marittimo: è stata cioè proposta la costruzione di un sottomarino nucleare lungo 425 m. in grado di navigare alla velocità di 40 nodi a 60 m. sotto la suferficie del mare.Il sottomarino sarà costituito da un lungo tubo di acciaio del diametro di 12 m. e potrà trasportare complessivamente 100 vagoni pari a un carico totale di merce di circa 5.000 tonn.*

Le cabine per l'equipaggio, 6 od 8 uomini in tutto, saranno completamente isolate dalla zona riservata al carico, così che l'equipaggio sarebbe salvo anche in caso di allagamento dello scompartimento merci (Journal de la Marine Marchande).

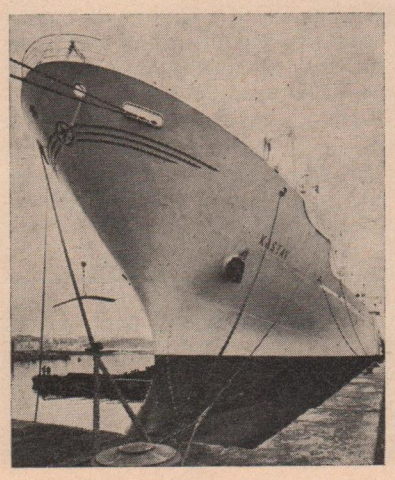
Il Settore Acquisti alla SAFOG

Dopo il successo della visita al Cantiere di Monfalcone, di cui demmo notizia nel quarto numero del giornale, gli impiegati del Settore Acquisti con il Direttore Ing. Levera hanno visitato il 31 maggio lo stabilimento della SAFOG di Gorizia, una Società del Gruppo I.R.I., nostra fornitrice di pezzi fusi di vario tipo.

I visitatori hanno avuto modo di osservare l'intero ciclo del lavoro dalla preparazione delle terre, alla formatura, alla colata nelle «staffe», alla fusione dei rottami in un moderno forno ad elettrodi. Una fonderia veramente bene organizzata, che dispone anche di un piccolo, ma efficiente calcolatore elettronico e di moderne attrezzature per l'esame dei pezzi fusi (raggi X, ultrasuoni, magnaflux) nonchè di un laboratorio per l'analisi dei materiali.

A conclusione della visita, la Direzione della SAFOG ha offerto una colazione in un ristorante della zona.

GIUSEPPE D'AMATO
tubista specializzato di Castellammare, ha lasciato il servizio per raggiunti limiti d'età dopo oltre 40 anni di lavoro presso il Cantiere. Al Sig. D'Amato l'augurio di un lungo e meritato riposo.



«KASTAV» e «BAKAR»

Le motonavi da carico generale «Kastav» e «Bakar» — seconda e terza di una serie di quattro unità gemelle costruite a Monfalcone — sono state consegnate alla «Jugolinija» di Fiume il 28 febbraio e il 25 giugno. Hanno una portata lorda di 8.700 tonn. e una capacità delle stive di 14.600 mc., sono dotate di un motore diesel CRDA-FIAT B 757 S da 10.500 C. A., che consente di raggiungere una velocità a pieno carico di quasi 19 nodi.

(Nella foto la «Kastav» ormeggiata nel porto di Trieste).

Facilitazioni per lavoratori studenti

Ad integrazione delle borse di studio concesse dalla Società in favore dei lavoratori studenti, si sono disposte le seguenti agevolazioni per i dipendenti che dovessero sostenere esami universitari, esami di maturità classica o scientifica, oppure esami di abilitazione tecnica o commerciale:

Studenti di scuole medie superiori

— permesso retribuito in occasione degli esami scritti ed orali della sessione estiva (dall'inizio delle prove scritte al termine di quelle orali).

Studenti universitari

— due giorni di permesso retribuito per ciascuno degli esami, non ripetuti, se la facoltà cui il dipendente è iscritto è nell'ambito regionale;

— tre giorni di permesso retribuito per ciascuno degli esami, non ripetuti, se la facoltà cui il dipendente è iscritto è fuori dell'ambito regionale.

La Società si riserva di esaminare volta per volta, per le relative deliberazioni, i casi di dipendenti studenti fuori corso o che non abbiano più volte superato i singoli esami.

La retribuzione da corrispondere al personale operaio, per i permessi di cui sopra, è riferita al normale orario di lavoro e la paga oraria sarà corrisposta con i criteri previsti dal contratto collettivo di lavoro per le ferie.

Per essere ammessi alle suddette agevolazioni, che assorbono qualsiasi altro trattamento eventualmente praticato allo stesso titolo, i dipendenti interessati dovranno produrre all'Ufficio Personale delle unità aziendali cui appartengono idonea documentazione, dalla quale risulti l'effettiva partecipazione agli esami per i quali l'agevolazione è concessa.

Piccolo dizionario tecnico

BORDO LIBERO

Il valore della portata di una nave è collegato a quello del bordo libero: la portata indica il peso che si può imbarcare, mentre il bordo libero rappresenta il margine di sicurezza che resta alla nave caricata con tale peso; è attualmente allo studio il collegamento fra bordo libero e stazza, la quale, come si ricorderà, rappresenta il volume a disposizione per il carico.

Prende il nome di bordo libero la distanza verticale (presa a metà lunghezza della nave) dal galleggiamento di pieno carico al ponte di bordo libero a murata; il ponte di bordo libero è quello più alto, in corrispondenza del quale tutte le aperture situate nelle zone esposte al mare sono munite di mezzi di chiusura permanenti ed adeguatamente dimensionati.

Dal bordo libero dipende quindi la garanzia offerta dalla nave ed è evidente che quanto più esso sarà grande tanto maggiore sarà la «riserva di spinta», ossia la possibilità per la nave di sovraimmergersi per una causa accidentale qualsiasi: se questa sovraimmersione accidentale resta compresa nei limiti della riserva di spinta, la nave è ancora salva; altrimenti affonda.

La sicurezza offerta dalla nave non dipende comunque soltanto da questa riserva di spinta, bensì anche dalle sue qualità nautiche e di robustezza.

Il Regolamento del bordo libero fissa le qualità nautiche tipiche della nave e la sua robustezza strutturale, stabilisce le informazioni da fornire al Comandante per la caricazione, definisce tutte le aperture che vengono praticate nelle soprastrutture (porte, boccaporte, osteriggi, trombe di ventilazione, sfoghi d'aria, aspirazioni e scarichi, portelli di murata, ecc.) e regolamenta la protezione dell'equipaggio. Cioè, in altre parole, fissate le qualità nautiche e di robustezza, il Regolamento si preoccupa di mantenere la riserva di spinta assegnata. Basti infatti pensare che se è vero che è sufficiente una porta aperta per allagare un locale, quando questa venga tempestivamente chiusa e si presenti adeguatamente robusta, il locale non si allaga più.

Per arrivare al concetto ed alla regolamentazione del bordo libero si procedette molto lentamente e per gradi perchè si trattava di conciliare fra di loro due interessi diametralmente opposti: quello di caricare la nave il più possibile, indipendentemente dai rischi connessi e quello di garantire la sicurezza della nave e del carico, evitando di esagerare con l'immersione.

E' una questione vecchia di secoli!

Sembra che già i Veneziani, verso il 1100, per il trasporto dei Crociati in Terrasanta avessero marcato il fianco delle loro navi, a metà lunghezza, con una croce della quale il braccio orizzontale stava ad indicare la linea della massima immersione, cioè del massimo carico trasportabile.

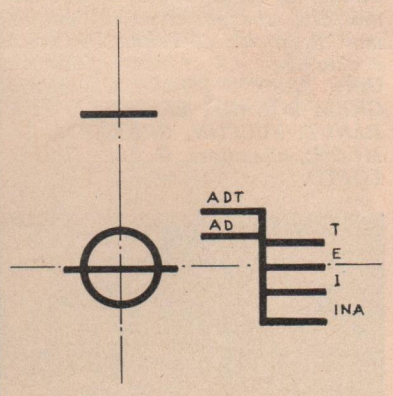
Questa croce, successivamente, divenne una riga bianca segnata lungo tutto lo scafo (per proibire eccessive variazioni di assetto) e più tardi ancora (verso il 1835) prese la forma di un rombo, nuovamente segnato soltanto a metà lunghezza del fianco della nave.

La marca del bordo libero attuale risale invece al 1880 circa e venne sancita per merito di Plimsoll, un commerciante inglese di carbone: la marca divenne obbligatoria e coll'evitare ogni abuso di carico, si venne ad aumentare la sicurezza della navigazione.

In un primo tempo, però, tale obbligo fu relativo in quanto gli stessi armatori ebbero l'incarico di indicare sulle proprie navi la linea della massima immersione ammissibile e sembra addirittura che qualche spiritoso avesse segnata tale immersione a metà altezza della ciminiera...

Appena nel 1895 venne stabilito, con delle speciali norme ed in modo preciso, dove e come piazzare la marca del bordo libero; nel 1930 vennero emanate delle nuove norme più adatte alle navi moderne; infine nel 1966 vennero emanate delle ulteriori norme le quali — tenendo conto delle moderne tecniche di lavorazione, dei nuovi materiali per lo scafo e dei risultati delle norme del 1930 dimostratesi troppo cautelative — portarono ad una diminuzione del bordo libero, cioè ad una maggiore immersione.

La marca del bordo libero, cioè quella della massima immersione ammissibile, viene posta sui due fianchi della nave, a metà lunghezza, con la forma segnata nella figura qui sotto riprodotta.



Da notarsi che i tratti orizzontali indicano la massima immersione che si può raggiungere nelle varie acque secondo le diverse stagioni: stabilito con una serie di calcoli speciali il bordo libero al centro disco, valevole per l'acqua di mare estiva (E), vengono ricavati quelli per l'acqua dolce tropicale (ADT), per l'acqua dolce (AD), per l'acqua di mare tropicale (T), invernale (I) ed invernale del Nord Atlantico (INA).

La situazione infortunistica

Come si ricorderà, nel quarto numero del giornale illustrammo la situazione infortunistica dei nostri Cantieri, pubblicando i dati del 1967 e del 1968. Confrontiamo ora gli stessi dati con quelli del I.o trimestre 1969.

Ore lavorate per ciascun infortunio indennizzato, cioè superiore a 3 giorni:

	1967	1968	I trimestre 1968	I trimestre 1969
Monfalcone	10.000	8.700	9.900	12.700
Sestri	12.200	10.800	12.300	12.900
Castellammare	13.900	16.500	13.100	13.300
Media Italcantieri	11.500	10.500	11.300	13.000

Durata media di ciascun infortunio (ore):

	1967	1968	I trimestre 1968	I trimestre 1969
Monfalcone	108	97	101	83
Sestri	158	147	161	143
Castellammare	118	150	132	137
Media Italcantieri	126	118	122	112

Dalla prima tabella notiamo che la situazione sta migliorando: infatti nel I.o trimestre 1969 si è verificato in media, nella Società un infortunio indennizzato ogni 13.000 ore lavorate, contro le 10.500 del 1968 e le 11.500 del 1967. Questo miglioramento è dovuto in particolare alla migliore situazione di Monfalcone e di Sestri, mentre Castellammare peggiora lievemente, nel I.o trimestre del 1969, pur rimanendo il Cantiere con il minor numero di infortuni (uno ogni 13.300 ore lavorate). Si nota anche che i tre Cantieri presentano meno distacchi l'uno dall'altro: infatti la differenza fra Monfalcone e Castellammare è scesa da 7.800 ore nel 1968 a 600 ore nel primo trimestre 1969.

Se passiamo ora alla seconda tabella risulta che, nel I.o trimestre 1969, in tutti i Cantieri la durata media degli infortuni diminuisce rispetto al 1968. In particolare appare interessante la diminuzione di Monfalcone e di Sestri dove, accanto al miglioramento quantitativo (diminuzione degli infortuni), di cui si è detto, si è verificato così anche un miglioramento qualitativo (gli infortuni divengono meno gravi).

Questi risultati incoraggianti devono essere però temperati, osservando che anche nel I.o trimestre 1968 la situazione infortuni era apparsa in generale più favorevole di quanto poi si manifestò durante l'intero anno. Però, d'altro canto, è da osservare che, a differenza di quanto è accaduto quest'anno, nel I.o trimestre 1968 si peggiorava la situazione dell'anno precedente.

Possiamo quindi concludere che vi è senz'altro, nella situazione infortuni, un indizio positivo; occorre perseverare, con una sempre più convinta collaborazione.

Torniamo a casa sempre sani la sera!

Precetto Pasquale

Anche quest'anno è stato celebrato il precetto pasquale nei nostri Cantieri: a Sestri la S. Messa è stata officiata da S. E. il Cardinale Siri (vedi foto), a Monfalcone dell'Arcivescovo Mons. Cocolin, sul piazzale del grande bacino davanti alla lapide che ricorda i Caduti sul Lavoro e a Castellammare dal Vescovo Mons. Pellecchia.

PARTECIPAZIONE A CORSI

L'azione formativa promossa dall'Italcantieri, oltre che dell'organizzazione di corsi specificatamente studiati — di norma con l'aiuto dell'IFAP — per i propri impiegati, appartenenti alla categoria speciale ed operai, si avvale spesso di corsi, seminari, giornate di studio, convegni, tenuti da enti esterni, allo scopo di consentire ai collaboratori di vario livello di prendere contatto con esponenti di altre aziende, aventi esperienze diverse dalle loro, su argomenti rientranti nell'ambito dell'attività lavorativa di ciascuno.

Diamo qui notizia della recente partecipazione dei dipendenti della Società all'attività addestrativa di quest'ultimo tipo.

IFAP - Roma

Corso delle Funzioni direttive aziendali (Ing. Gazzano del Settore Tecnico, ing. Buonfino di Castellammare, Dott. Colonna del Settore Controlli Economici ed Ing. Gonzini del Settore Acquisti).

Corso d'aggiornamento per quadri direttivi su problemi di gestione aziendale (Ing. Cassano di Monfalcone e Ing. Starita di Castellammare).

Corso di statistica per addetti al settore personale (Dott. Bottino del Settore Personale).

CEGOS - Milano

Servizio programmazione (Ing. Mercurio di Castellammare).

La tesoreria - Metodi di previsione e di gestione (Rag. Franzelli del Settore Controlli Economici).

La programmazione su commessa (Ing. Maffioli di Monfalcone).

Il direttore di produzione (Ing. Vanin di Castellammare).

Formazione pratica dei compratori alle tecniche di acquisto (Ing. Giorgi, Sig. Hechich, Sig. Malisana del Settore Acquisti).

Introduzione alla vita finanziaria dell'azienda (Rag. Staiano del Settore Controlli Economici).

Introduzione all'analisi del valore (C.n. Farolfi, Ing. Gazzano del Settore Tecnico e Ing. Trani del Settore Studi Marina Militare).

ISEO - Milano

Dimensionamento degli organici impiegatizi nelle unità produttive (ing. Roman di Monfalcone).

Come misurare e migliorare la produttività della mano d'opera (p. i. Colautti di Monfalcone e Ing. Povesi di Sestri).

La programmazione della produzione su commessa (Ing. Quaglia di Sestri).

Organizzazione dei trasporti interni (Ing. Lusa e P. i. Mazzicchi di Monfalcone).

ASSOCIAZIONE ITALIANA MANUTENZIONE - Milano

La lubrificazione (P. i. Perin del Settore Esercizio).

CECIL - Trieste

La sostituzione dell'IGE con l'IVA (Dott. Susa del Settore Controlli Economici).

P.E.-ITALIA - Milano

La simulazione Hocus (Ing. Benedetti del Settore Esercizio).

ISTITUTO PALEOCAPA - Bergamo

Radiografia industriale (Sig. Cuomo di Castellammare).

FORRAD - Milano

Applicazioni della psicologia e dell'ergonomia nella prevenzione infortuni (P. i. Vertovese del Settore Personale).

La legge sulle assunzioni obbligatorie (Dott. Barini del Settore Personale).

BEDAUX - Bari

Budget flessibile (Dott. Tonci del Settore Controlli Economici).

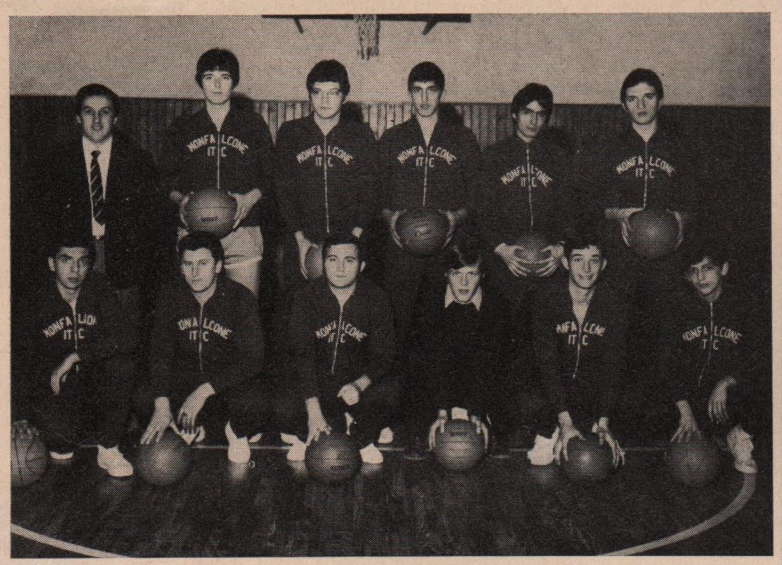
ISTITUTO ITALIANO DELLA SALDATURA - Genova

Corso di specializzazione in saldatura per ingegneri e periti (P. i. Rosina di Castellammare, Ing. Povesi e P. i. Morrone di Sestri).

Le prove non distruttive (Ing. Savarese e Sig. Cuomo di Castellammare, Ing. Marsi e Dott. Barbariol di Monfalcone, Ing. Parodi e Sig. Duboin di Sestri).

E' rimasta esclusa da questo elenco la partecipazione ai corsi del Management Centre Europe, che formerà oggetto di un successivo articolo.

PALLACANESTRO



Nelle due foto gli atleti e le atlete della Sezione Pallacanestro del Circolo di Monfalcone. La squadra maschile, che partecipa al Campionato Regionale di Prima Divisione, è composta dai seguenti giocatori: CEI, FASAN, SORANZO, QUARGNAL, BOGART, LEGHISSA, PUZ, RANUT, ZUCCON, SERRETTI, SIMEON; allenatore il Sig. ZUCCOLOTTO.

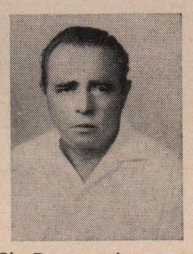
La squadra femminile, che partecipa invece al Campionato di Promozione Regionale, è formata da ALTRAN, DOMAN, BELTRAME, GREGORIN, BENUSSI PETRONIO, CIANEL, FABRIS, PIERUZZO, GERMAN, LUGLINI; allenatore è il Sig. VIEZZOLI. Direttore sportivo di entrambe le squadre è il Sig. Renato MEDEOT.

PUNTO D'INCONTRO

a filo diretto

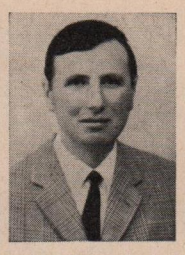
Nunziante ATTE

Tubista a Castellammare; è il primo premiato del Cantiere (L. 30.000) ha proposto una modifica ai banchi di lavorazione tubi.



Luigi DEVETTA

Saldatore a Monfalcone: eliminazione della vernice antiruggine sulle flange (L. 30.000). E' questo il quarto premio che il Sig Devetta riceve per le sue idee! Bravo.



Diego MAUR

Addetto al servizio sicurezza di Monfalcone; ha ricevuto due premi di L. 30.000 ciascuno; applicazione di vericelli sulle costruzioni nello scalo bacino - estrazione degli elettrodi dalla stufetta di essicazione.

Francesco ROSSO

Impiegato del Settore Controlli Economici della Sede: economie nella spedizione avvisi di rimessa (L. 30.000).

E' stato inoltre premiato con Lire 50.000 GIUSEPPE FORNASARI, montatore meccanico a Monfalcone, che ha proposto una modifica per facilitare l'accensione delle caldaie Foster Wheeler.

Direttore responsabile GIUSEPPE VOLPE
Redazione: CORSO CAVOUR, 1
TRIESTE - TELEFONO 61441
Aut. Trib. Trieste N .345 del 30.1.1968
Tipografia: Villaggio del Fanciullo
Trieste (Opicina)