

ILLUSTRATO FIAT

Anno IV - n. 7

PERIODICO MENSILE

Torino, 31 luglio 1956



ROMA

La "600 multipla" protagonista della spesa alimentare al "supermarket" americano dell'E. U. R. dove ognuno si serve da sé.

Fotocolor - United Press

LA FIAT SUL MARE



ANCONA - La Fiat ha costruito quest'anno, alla Fiera Internazionale della Pesca ad Ancona, un suo padiglione a struttura meccanica, modernissimo, per presentare i motori marini per motoscafi e pescherecci. Il padiglione occupa un'area di 200 mq. di fronte al mare. Ha avuto molto successo. Nel padiglione Fiat erano esposti gruppi marini di diversa potenza: Fiat 505 da 30/36 CV, Fiat 503 da 105/140 CV, Fiat 254 da 220 CV, gruppo motodinamo per bordo con motore Fiat 305 da 15 KW.



L'8 luglio nei Cantieri Ansaldo di Sestri è stata varata la nave « Carmela Fassio » della Soc. Villain & Fassio. Madrina la Signora Piera Fassio, consorte dell'Armatore Fassio. La motonave è di 10.670 tonn. di portata lorda, è azionata da motori Fiat tipo 757, della potenza di 5.500 CV, che imprimono alla nave una velocità di circa 15 nodi all'ora.

“ILLUSTRATO FIAT” esce con questo numero 31 luglio nella imminenza delle ferie estive. Augura a tutti i suoi lettori buone vacanze! - Come di consueto “ILLUSTRATO FIAT” non uscirà in agosto. A settembre il prossimo numero.



LA NOSTRA COPERTINA A COLORI

In occasione del recente Congresso della distribuzione dei prodotti alimentari, a Roma, nel Palazzo dei Congressi dell'E.U.R., è stato organizzato, per iniziativa statunitense, un esemplare di super-mercato americano dove ognuno si serve da sé. Ha avuto molto successo, ha fatto spettacolo. L'obiettivo ha sorpreso, nell'E.U.R., questa 600 Multipla e la sua graziosa padroncina nell'atto di caricare la « spesa » raccolta nel cesto.

NOTRE PAGE DE COUVERTURE EN COULEURS

En occasion du récent Congrès de la distribution des produits alimentaires, à Rome, au Palais des Congrès de l'E.U.R., on a organisé, à la suite d'une initiative des Etats Unis, un exemplaire de super-marché américain, où chacun se sert de soi-même. Il a obtenu un grand succès, il a fait du spectacle. L'objectif a surpris, chez E.U.R., cette Fiat 600 Multipla et sa jolie propriétaire en train de charger ses « emplettes » recueillies dans un panier.

UNSER FARBIGES TITELBILD

Anlässlich des eben erst bei dem E.U.R. Kongresspalast in Rom geschehenen Kongresses der Verteilung der Nahrungsmittel hat man — infolge einer Initiative der Vereinigten Staaten — ein Beispiel des amerikanischen Super-Marktes organisiert, wo jedermann sich von sich selbst bedienen kann. Es hat einen grossen Erfolg gehabt und einen tiefen Eindruck erregt. Das Objekt hat beim E.U.R. diesen 600 Multipla und seine hübsche Besitzerin aufgenommen, indem sie ihr mit ihren in einem Korb aufgesammelten Einkäufen belastet.

OUR COVER PICTURE

During the Food Distribution Congress recently held in the Congress Building of the E.U.R. in Rome, an American self-service super market was set up by American enterprise. It was a big success, a spectacular attraction. Cameraman caught this 600 Multipla in the E.U.R. while its fair owner was loading up her basket of purchases.

"IL PALIO"



SIENA - Corteo di vetture Fiat alla grande festa del Palio, il 2 luglio, presenziata dal Presidente Gronchi.

(foto Grassi - Siena)



ENTUSIASMO PER IL VOLO A ROMA

Anche in questo mese ci sono pervenute numerose lettere e cartoline di dipendenti Fiat e familiari, che hanno compiuto il viaggio aereo a Roma offerto dall'«Illustrato». In totale quei 200 biglietti gratuiti sorteggiati per il volo Torino-Roma-Torino hanno ottenuto un risultato di vero entusiasmo. Emozione del volo, ammirazione di Roma, compiacimento di tutti per il signorile trattamento a bordo del «Convair» dell'«Alitalia».

I PREMI-FERIE

Come annunciato nel precedente numero del giornale, i 100 premi-ferie (di L. 25.000), offerti da «Illustrato Fiat», sono stati estratti alla presenza del Notaio ed i sorteggiati (tra gli operai di ogni categoria e tra gli impiegati di 3ª categoria) hanno ricevuto a domicilio la somma, con l'augurio di buone ferie, che qui rinnoviamo ai favoriti dalla sorte.



CASABLANCA (Marocco) - Al concorso di eleganza a Casablanca la Afric-Auto, Concessionaria Fiat, ha fatto partecipare la 1900 granluce, la 1100 TV 2 posti e la Multipla. Tutte le nostre vetture sono state premiate nella loro categoria e qui pubblichiamo alcuni momenti della «passerella». Un pubblico numeroso ed elegante ha presenziato al concorso.

Con questa sigla «T.W.I.», costituita dalle iniziali di tre parole inglesi (Training Within Industry, cioè Addestramento nell'Industria), si intende un metodo di addestramento, oggi diffuso in tutto il mondo, studiato per le esigenze particolari dell'industria e impartito con speciali criteri. Esso è stato istituito per i «supervisores», cioè per i «capi», intendendo con questa parola chiunque, in un'organizzazione industriale, diriga, coordina e controlli il lavoro di altri uomini. Perciò tale addestramento interessa tutti i gradini della scala gerarchica, dal capo officina al caposquadra, dal direttore al capo gruppo, dal capo servizio al capo ufficio.

Il T.W.I. ha avuto origine negli Stati Uniti d'America, durante la seconda guerra mondiale; successivamente i suoi corsi sono stati effettuati in tutto il mondo, a centinaia di migliaia di capi nelle organizzazioni industriali e commerciali, nelle pubbliche amministrazioni, negli eserciti, dovunque esistano delle comunità di lavoro organizzate.

L'organismo internazionale, che cura la diffusione del T.W.I., è l'Ufficio Internazionale del lavoro (Bureau International du Travail). Ente al quale partecipano oltre 70 paesi, ciascuno dei quali con delegazioni paritetiche composte da rappresentanti del governo, delle organizzazioni degli imprenditori e delle organizzazioni dei lavoratori. L'assistenza del B.I.T. si esplica, nelle fasi iniziali, con l'invio di esperti, con una vasta opera di consulenza, con la preparazione dei primi istruttori; successivamente ogni singolo paese, sia attraverso enti pubblici (come in Inghilterra, ad opera del Ministero del Lavoro), sia attraverso istituzioni private, ha provveduto e provvede a diffondere per conto proprio il T.W.I. dopo i necessari adattamenti ambientali.

In Italia l'Ente che cura la diffusione del T.W.I. è l'Istituto per l'Addestramento nell'Industria (I.A.I.), sorto a Milano nel 1952, per iniziativa di cinque grandi industrie italiane e con l'appoggio del Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale e del Bureau International du Travail. Oggi all'I.A.I. sono associate oltre 100 industrie italiane, tra le quali con le maggiori anche la Fiat. Tale Istituto provvede direttamente allo svolgimento dei corsi per «capi» nelle piccole aziende, alla preparazione degli istruttori aziendali per le imprese di più vaste proporzioni, all'aggiornamento degli istruttori didattici; ed oltre al T.W.I. si preoccupa di mettere a disposizione delle industrie associate tutte le più moderne tecniche di addestramento formativo.

Sinora abbiamo parlato di «corsi»; in realtà la parola «corso» può creare equivoci. In questo tipo di addestramento, infatti, nulla ci può ricordare la Scuola o l'Università, con un maestro o un professore che «fa» la lezione ed allievi che

IL T.W.I. ALLA FIAT

ascoltano, vengono interrogati, devono preparare dei compiti e alla fine superare esami. Più propriamente dovremmo parlare di riunioni di capi, i quali, in numero di otto o dieci per volta, seduti intorno a un tavolo, discutono liberamente, portando casi concreti della loro vita pratica di lavoro e basandosi sulla loro esperienza: l'istruttore si limita ad impostare l'argomento della discussione, a sovraintendere al lavoro del gruppo, a stimolare la partecipazione attiva dei partecipanti, scelta secondo criteri di omogeneità di grado e di eterogeneità di provenienza (capi della produzione, degli uffici tecnici, della manutenzione, degli uffici amministrativi, degli uffici commerciali, ecc.), al fine di convogliare diverse esperienze ed arricchire qualitativamente il gruppo. In realtà, in questi corsi, i capi partecipanti divengono dei reciproci maestri, perché trovano l'occasione di scambiarsi le proprie idee e le proprie esperienze arricchendo, in tal modo, le proprie conoscenze su di un dato problema.

Di che cosa discutono i capi in queste

riunioni? Di problemi tecnici, organizzativi, di produzione? Non sarebbe possibile. Ciascuno dei capi riuniti intorno al tavolo proviene da diversi uffici e da diversi lavori, da diverse esperienze e da diverse formazioni professionali: la conoscenza del lavoro e la conoscenza delle proprie responsabilità di ciascuno di essi sono diverse da quelle di ciascuno degli altri capi. Ma ognuno di essi ha e deve avere, appunto perché capo, alcune capacità comuni a tutti i capi: la capacità di istruire i propri dipendenti, la capacità di comandare e la capacità di migliorare i metodi di lavoro. Sono capacità essenziali per un capo moderno, altrettanto importanti quanto le conoscenze professionali, senza l'uso costante delle quali tutta la struttura organizzativa di un complesso industriale ne risente. Per ciascuna di queste tre capacità il T.W.I. prevede tre diversi programmi di addestramento, chiamati rispettivamente «Istruzione sul Lavoro», «Relazioni sul Lavoro» e «Miglioramento dei Metodi di Lavoro». Ogni singolo programma di addestramento si articola in cinque riunioni, di due ore

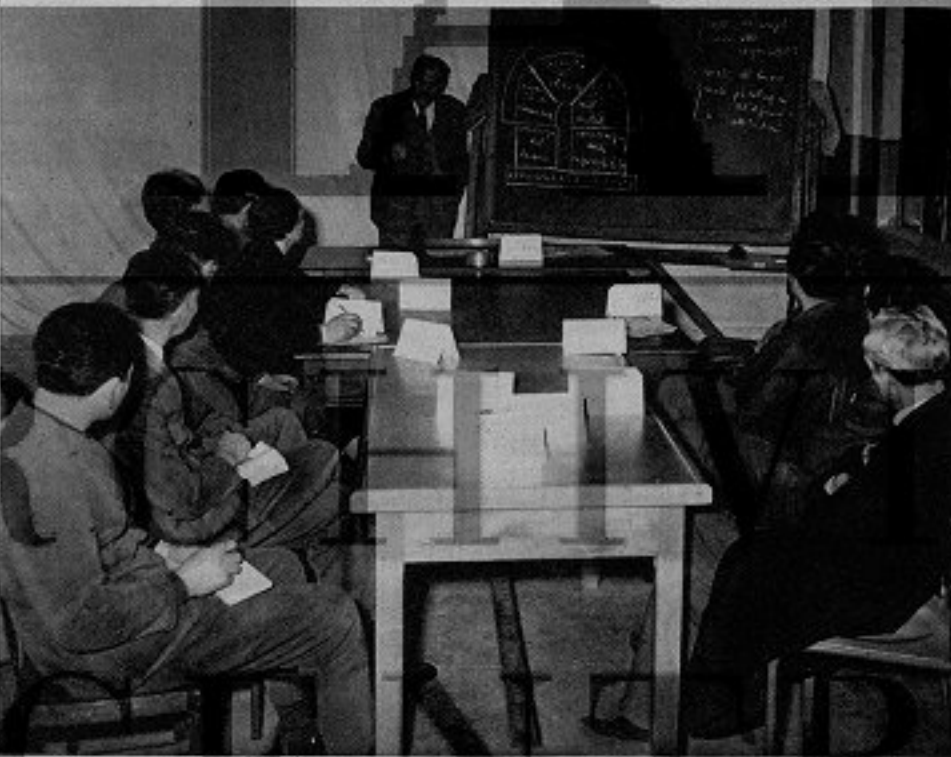
ciascuna, riunioni che si svolgono per otto o dieci capi, in orario di lavoro.

Alla Fiat i programmi sinora svolti sono quelli di «Istruzione sul Lavoro» e di «Relazioni sul Lavoro»: i corsi hanno avuto inizio alla fine del mese di settembre dello scorso anno e, al 30 giugno erano stati frequentati da circa 2000 capi di tutti i livelli gerarchici dello Stabilimento Automobilistico, della Sezione Grandi Motori, dello Stabilimento Fonderie e delle Ferriere. Le riunioni di «Istruzione sul Lavoro» sono attualmente in corso presso lo Stabilimento Ferriere, mentre per lo Stabilimento Automobilistico e per la Sezione Grandi Motori, che hanno già terminato il programma «Istruzione sul Lavoro», hanno avuto inizio i corsi sul programma «Relazioni sul Lavoro». Progressivamente queste riunioni verranno estese a tutti gli Stabilimenti e le Sezioni del Gruppo Fiat, in considerazione del fatto che i risultati di questo primo periodo di addestramento sono stati lusinghieri e che l'iniziativa ha incontrato il pieno favore dei capi.

L'addestramento di un numero così imponente di capi ha richiesto un notevole sforzo organizzativo: particolare attenzione è stata dedicata alla formazione degli istruttori aziendali, che vengono preparati dall'Istituto per l'Addestramento nell'Industria, tra candidati messi a disposizione della Fiat, attraverso una rigorosa selezione e un intenso periodo di preparazione nelle varie tecniche necessarie per poter condurre con efficienza le riunioni (conoscenza dei tre programmi, corsi di psicologia e di sociologia industriale, corsi sulle tecniche di discussione, di intervista, ecc.).

La Fiat ha inteso, con l'introduzione del T.W.I., di dare l'avvio, anche in questo settore, ad un vasto programma di allineamento con le aziende dei paesi industrialmente più progrediti: ha inteso cioè di affrontare, in sede di realizzazione, il vasto e complesso problema che va sotto il nome di «Relazioni umane». Più propriamente: buone relazioni sul lavoro. Le aspirazioni verso questo fine sono comuni a tutti, ma le tecniche e i metodi da impiegare sono diversi per ogni singolo paese e per ogni singola industria.

Ma è indubbio che, in un vasto e complesso piano d'azione di Relazioni Umane nell'industria, la formazione dei capi può essere la chiave di volta del problema. La Fiat, avvalendosi delle ultime esperienze straniere e italiane in questo settore, con il T.W.I. si rivolge innanzitutto ai suoi già ottimi capi, convinta che soprattutto ad essi è affidato il compito di rendere operanti i concetti informativi delle buone relazioni sul lavoro, fuori delle quali ogni sforzo produttivo, ogni miglioramento tecnologico, ogni nuova impostazione organizzativa non possono realizzare effettivo progresso tecnico e sociale.



Una riunione di Capi alle Fonderie Fiat. L'istruttore è il Dott. Luigi Coppo del Servizio Addestramento e Studi Fiat.

IL «COMPLESSO D'ICARO»

Volare come un uccello è sempre stata tentazione umana, da Icaro e Dedalo. Il «complesso d'Icaro» fa mito, storia; e nel secolo dell'aviazione, con il paracadutismo, è spesso cronaca di eroici sacrifici. Il più recente, quello di Léo Valentin, francese, «l'uomo uccello», fracassatosi il giorno di Pentecoste, quest'anno, sul campo di Speke (Liverpool), dinanzi a 100.000 spettatori, ha commosso il mondo.



Egli era al suo 701° lancio. Aveva perfezionato un suo metodo di caduta libera dall'aeroplano indossando due ali in legno compensato, con intelaiatura d'alluminio.

apertura 3 metri. Aveva 37 anni, moglie e due figli. Vantava primati impressionanti: si era gettato da 7.260 m. nell'acqua ghiacciata aprendo il paracadute a 610 m.; di notte, aveva compiuto un tuffo di 80 secondi da 5.200 m. «Nel buio è spaventoso — diceva — non si sa dove si va a sbattere...». Di uno dei suoi salti così aveva scritto: «...Improvvisamente la terra mi viene in faccia, la sorveglio, non mi avrò... Ormai ho l'abitudine, non può più ingannarmi». Ma della sua tragica fine, a Pentecoste, era stato quasi presagio dicendo ad un amico: «E' l'ultima volta, non sono più cose da fare alla mia età...». Aveva giurato di morire nel suo letto.



Il giorno dopo la caduta del Valentin, sulla baia di Rio de Janeiro, la «indossatrice volante» Colette Duval (29 anni), campionessa mondiale, si lanciava da un «B. 17» a 11.147 m. ed apriva il paracadute a soli 250 m. dal mare. Una «caduta libera» di 4'35" con tuta riscaldata e maschera d'ossigeno. La ripescar-

ono a 10 Km, al largo di Capocabana, un timpano rotto, il viso insanguinato.



Questi sono gli Icaro moderni. Nell'XI secolo un Saraceno si era gettato dalla gran torre dell'ippodromo di Costantinopoli, vestito di un'ampia tunica bianca sostenuta da cerchi di vimini. Si uccise. Più tardi Leonardo da Vinci disegnò le ali con cui voleva gettarsi dalla torre di Pise; vi rinunciò temendo di essere bruciato vivo come stregone. Nel 1742 il marchese di Blacqueville si ferì gravemente gettandosi dall'alto del suo albergo, qual Voltaire a Parigi, nel tentativo di attraversare la Senna planando. Si uccise ritentando la prova due anni dopo.

Alla fine del secolo scorso il tedesco Lilienthal mise a punto due ali di tela gommatata dall'armatura leggera e riuscì a planare contro il vento su una collina. Egli si uccise nel 1893 provando un aeroplano di sua costruzione.



L'americano Clem Sohn, nel 1937, fu il primo nel mondo a saltare da un aereo a 3.000 m. di altitudine. Questa sua impresa impressionò talmente che quando poi restò ucciso, la gente lo definì e credette nella sua resurrezione: «Ed ora, Principe delle nuvole, dove si muovono gli arcangeli del Signore, che tu incarnasti, oh figlio di gloria, Clem Sohn, solleva la fredda pietra del tuo sepolcro!».

1500 KM. DI VETRO

La «St. Gobain» ha inaugurato a Chantrelle (presso Compiègne, Francia) una nuova Vetreria i cui impianti, nei quali l'automazione ha un ruolo importante, consentono di raddoppiare la produzione. Una nuova linea di fabbricazione permette di produrre nastro di vetro largo più di 3 metri per una lunghezza di 1500 km. in un anno: la distanza Parigi-Algeri.

Il vetro viene fabbricato in un immenso forno lungo 45 metri e che fonde a 1600 gradi 250 tonnellate al giorno di silice, calce ed alluminio. Un lungo nastro continuo di vetro, di circa 400 metri, si stende poi tra le macchine che lo affinanò, lo raffinano, lo rendono trasparente. Quindi il vetro subisce trattamenti speciali, che ne fanno vetro «securit» e «visurit».

WAGNER

Esattamente 120 anni or sono — dal 13 al 17 agosto del 1876 — tutta la Germania artistica si diede convegno a Bayreuth per uno dei massimi eventi del secolo: la prima rappresentazione integrale della Tetralogia wagneriana nell'apposito teatro, in cui la tenacia di Wagner aveva concentrato tutti i suoi



Riccardo Wagner

piani di riforma drammatica. Caso veramente unico di eroismo della volontà, questo di un artista che nel più profondo abbattimento concepisce un'opera che non solo contraddice nel modo più aperto a tutte le convenzioni del gusto corrente, non solo propone ai cantanti, all'orchestra, alla scenografia ed anche al pubblico difficoltà apparentemente insuperabili, ma addirittura richiede per la sua adeguata rappresentazione l'erezione di un teatro apposito. E questa concezione, perseguita in tre anni di lotte, di miserie, di delusioni, ci dà una misura non solo dell'indomabile volontà wagneriana, ma dell'urgenza vitale della sua ispirazione.

Ed è in questa ricorrenza — quest'anno le rappresentazioni wagneriane di Bayreuth avranno un particolare rilievo — che vorrei avvicinarvi alla figura colossale di Wagner per qualche appunto chiarificatore ai lettori dell'«Illustrato Plat». Non è possibile esporre compiutamente il sistema wagneriano: con i libri che ne trattano si potrebbe formare una biblioteca, poiché mai artista suscitò come lui tante discussioni, lotte, contrasti. Per darne un'idea complessiva, cominceremo col dire che essa fu rivolta allo spettacolo dell'opera teatrale, non alla musica in se stessa. Questa riforma egli tentò di instaurarla radicalmente, cominciando dall'edificio stesso destinato ad accogliere le sue produzioni musicali; e grazie alla liberalità di Luigi II di Baviera poté far costruire a Bayreuth un teatro-modello secondo le sue teorie, condotto in modo che tutto cooperasse a preparare lo spettatore alla visione dello spettacolo da lui immaginato.

La sua arte ed i mezzi.

Lo scopo supremo dell'arte sua fu di riportare l'opera in contatto con il pubblico, formato da tutto il popolo, meglio ancora da tutta l'umanità; il che spiega le proporzioni colossali dell'opera di Wagner, che trova riscontro soltanto nella IX Sinfonia di Beethoven e nell'inno alla gioia che la chiude. Con fine più vicino e pratico egli rivolse anche la sua ambizione a voler essere il cantore della stirpe germanica e delle sue leggende. Finalmente il filosofo, che era in lui, volle essere il cantore della redenzione mediante l'amore. Se dalle tendenze supreme dell'ideale passiamo ai fini artistici, troviamo che Wagner, lungi dal dedicare tutte le sue cure alla musica, volle che tutte le arti concorressero allo spettacolo, ispirandosi alla tragedia greca, in cui il dramma risultava appunto dalla fusione di tutte le arti: la musicale, la mimica, la scenica. Pissato questo, era naturale che egli dichiarasse che l'opera teatrale era stata fondata fino ad allora su un errore; e cioè, che «di un mezzo d'espressione (la musica), si era fatto lo scopo, e dello scopo dell'espressione (il dramma) si era fatto il mezzo, rinviando quindi l'opera italiana e la melodia vocale fine a se stessa».

Per conseguire il suo scopo, Wagner adottò questi mezzi: stile declamato (e conseguentemente soppressione dei pezzi staccati, arie, duetti ecc.), adozione in-

somma della «melodia infinita o melodia della parola», che consiste in un discorso melodico senza fine, affiorante dalla catena degli accordi. In secondo luogo l'assegnazione di un diverso ufficio all'orchestra che, resa invisibile, deve dire quel «quid» inesprimibile e svelare la coscienza del personaggio, divenendo parte integrante del dramma. Essa diventa una lingua speciale, come l'eco della voce umana, ed ha la forza di realizzare nella maniera più completa, l'intento del poeta. Finalmente l'uso dei «motivi conduttori», che vanno considerati sotto un duplice aspetto: ideale e tecnico. Sotto l'aspetto ideale essi servono a ripresentare alla mente dello spettatore i fatti, i sentimenti, i personaggi ed i loro pensieri, cui sono costantemente collegati. Sotto l'aspetto tecnico servono a sostenere la trama orchestrale, contrappuntandosi con parti nuove, modificandosi nel ritmo e nel timbro. Il loro uso richiede da parte dell'ascoltatore una non sempre possibile preparazione, in virtù della quale egli possa coglierli e riconoscerli quando si presentano.

La vastità e l'altezza del concetto wagneriano ci fanno comprendere di trovarci di fronte ad un pensatore profondo ed a un potente artista. Ma non si può tralasciare di notare che egli giunse alla massima potenza proprio quando la sua natura musicale ebbe il sopravvento sul suo sistema.

Le prime opere.

La vita di Wagner fu assai combattuta e burrascosa. I dati essenziali ce li offre egli stesso nei «Ricordi» e nel voluminoso «Epistolario». Dopo una giovinezza piena di entusiasmi, trascorsa a Lipsia (ove era nato nel 1813, l'anno stesso di Verdi), a Riga, a Parigi ed a Dresda (Parigi e Dresda furono due momenti importanti della sua vita, poiché le angustie della vita, la meditazione dei problemi dell'arte, la conoscenza di artisti insigni concorsero ad orientarlo verso nuovi ideali) intuì l'importanza della leggenda nello spettacolo musicale e l'organicità che sarebbe derivata alla sua musica da una specie di estensione della sinfonia quale Beethoven l'aveva concepita. E ne derivarono 3 opere dall'argomento leggendario in cui la leggenda assume un carattere simbolico, sostanziata da un'azione interna che ne diviene l'elemento vitale: «L'olandese volante» (1838-41) in cui egli vede il simbolo del riposo cui l'anima aspira tra le tempeste della vita; il «Tannhäuser» (1845) che simbolizza il conflitto tra la sensualità e la rinuncia ascetica; il «Lohengrin» che simbolizza la tragedia di un artista che vuol essere inteso attraverso la sensibilità, non conosciuto con la ragione e che, incomprenduto, abbandona il mondo.

Con queste opere egli diede l'addio alla professione di compositore per diventare nel più alto senso musicista e nel più complesso senso artista, nel concepimento personale del suo mondo drammatico. L'incomprensione di Lohengrin mostra poi il suo allontanamento dallo spiritualismo cristiano e la concezione dell'uomo nuovo (Sigfrido), che provvederà da solo alle sue necessità.

Intanto che il suo genio maturava, Wagner prendeva anche parte ai fermenti politici del secolo. Vittima della reazione monarchica di Dresda (1848) fu esiliato dalla Germania. Riparò allora a Zurigo ed in seguito peregrinò per lunghi anni attraverso l'Europa, lottando per la sua opera. Nel frattempo gli studi storici e filosofici, le considerazioni sulla società del tempo, le conseguenze del suo atteggiamento politico lo inducono a prendere coscienza dei suoi ideali. Nasce così in lui l'elaborazione teorica del dramma musicale, in cui vide la fusione delle arti ritmiche, capace di divenire espressione di alta umanità.

Egli sapeva che lo scopo della poesia è di presentare stati d'animo; senonché la parola risulta spesso insufficiente, poiché trasmette l'idea, non il sentimento. La musica è l'arte adatta a rappresentare quegli stati d'animo che la parola non riesce a dire. Ne consegue che poesia e musica debbono integrarsi nello spirito di uno stesso artista, che sarà e musicista e poeta, preferendo gli argomenti del mito, cioè quelli storici che l'immaginazione popolare ha deformati nella più genuina forma di dramma umano. L'opera in musica diventerà così «una sinfonia esteriorizzata in azione drammatica, una tragedia interiorizzata in musica che diviene sensibile al cuore per mezzo dell'espressione musicale» (Wagner). E fare della musica significherà fare anche poesia, pittura ed arte statuaria.

L'Anello del Nibelungo.

Da tali meditazioni astratte egli passava alla concezione dell'«Anello del Nibelungo», con cui celebra le origini della stirpe germanica e la volontà umana che si oppone invano al destino, la virtù del sacrificio, la redenzione mediante l'amore. L'«Anello del Nibelungo» è un ciclo di 4 opere: *L'oro del Reno*, *Walchiria*, *Sigfrido*, *Il Crepuscolo degli Dei*; ciclo che Wagner definì «Festspiel scenico in 3 serate ed una serata preliminare». Impiegò 20 anni a compierlo (dal 1848 al 1874). La parte letteraria scritta dallo stesso Wagner, mostra la profonda conoscenza che egli ebbe delle saghe, l'abilità della scelta degli episodi e l'alto intendimento spirituale. Eccone il significato: la tirannia dell'oro cagiona la rovina del mondo; l'eroe Sigfrido lo redime riprendendo l'oro degli dèi e restituendolo alla natura; Sigfrido risolve energicamente la situazione del vecchio mondo degli dèi e dei nani che fiacchi nel rispetto dei patti e nella soddisfazione dei desideri, facevano della ricchezza e della potenza il loro unico scopo e spregevano il solo bene, l'amore. Sigfrido, ignaro di ogni legge, afferma la propria libertà, gode la realtà e la vita. Gli aspetti minacciosi del mondo non hanno importanza, poiché non conosce la paura. Dalla inconsapevolezza originaria egli ascende alla conoscenza del mondo, non in stato di divina grazia come Parsifal, ma per sua esperienza. Premio della sua faticosa giornata è Brunilde; ed è di fronte a lei che il suo cuore batte per paura. Essi si annuleranno nel rogo del Crepuscolo e, ridonando l'oro alle ondate del Reno, redimeranno il mondo con l'amore.

Il capolavoro.

Ma costretto da necessità di vario genere a dare un esempio pratico delle sue teorie con un'opera subito rappresentabile, interruppe il «Sigfrido» per comporre «Tristano ed Isotta» (1857-59), il suo capolavoro. Qui l'atmosfera è una sola cosa con le persone, ciascun sentimento è condensato in un tema. Due soli personaggi hanno parte: il Giorno o volontà di vita, la Notte o annientamento. E' un dramma senza azione, il miracolo del silenzio diventato musica. E' noto che l'opera fu concepita sotto l'influenza di Schopenhauer, la cui dottrina ascetica

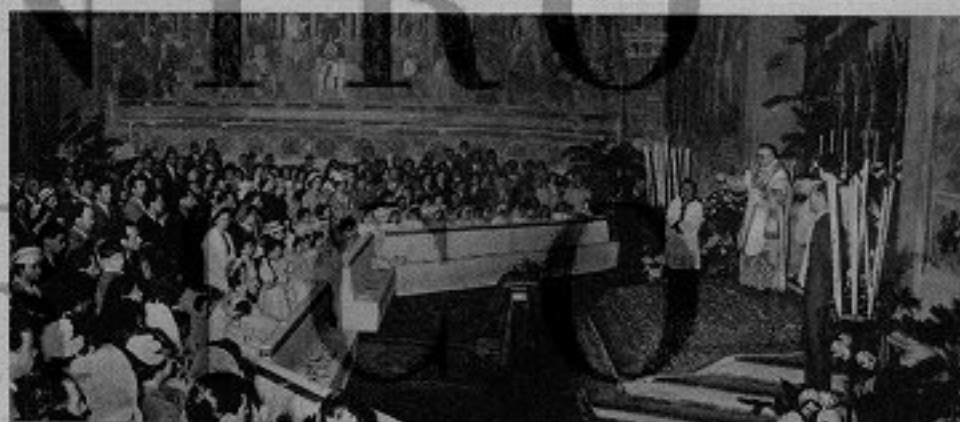
della rinuncia e della negazione della volontà lo aveva attratto. Contemporanea di tale crisi di disperato pessimismo era la penosa situazione della sua esistenza, aggravata dalla passione per Mathilde di Wesendonk, presso la quale aveva trovato quella comprensione che sempre gli era mancata. Peraltro il pessimismo di Schopenhauer cambia qui soluzione. Morire gli pareva un bene: naufragare, sparire. Ma anche il vuoto, il puro-non-essere egli voleva toccare, trasformare in musica. Siamo perciò agli antipodi di Schopenhauer. Inoltre la negazione dell'amore — in quanto istinto, causa della continuazione di una umanità sofferente — e la felicità suprema consistente nell'annullamento, vengono sostituite dal riconoscimento che solo le grandi passioni possono purificare l'anima.

Sposatosi poi con Cosima Liszt, che abbandonò per lui il marito Hans von Bülow, anche lui musicista, trascorse il periodo più felice della sua vita, pur lottando sempre contro l'incomprensione del pubblico e le ostilità della critica. Scriveva ancora: «I Maestri Cantori di Norimberga» ed infine il «Parsifal», che rappresenta la catarsi stessa del suo spirito, assumendo la funzione simbolica del suo supremo rinnovamento spirituale. Tutto il mondo dell'odio, dell'orgoglio, della rivoluzione, i desideri del senso cadono: non più il crepuscolo, ma la gloria luminosa di Dio, la pace non attraverso l'annullamento, ma grazie alla volontà di purificarsi.

La morte lo colse improvvisamente a Venezia nel 1879. Tutta l'Europa intervenne ai suoi funerali e la salma fu sepolta a Bayreuth: Wagner stesso aveva designato il luogo e aveva disposto che la pietra sepolcrale non recasse né ornamenti né iscrizioni.

Egli rappresenta la sintesi più elevata dell'arte musicale tedesca, che si può comprendere nel trionfo: Bach-Beethoven-Wagner. E per comprendere la sua grandezza egli non va soltanto considerato come musicista, ma come poeta, esteta, sociologo e pensatore. Musicista e poeta, mirò all'opera d'arte integrale; pensatore, intese l'unità nella molteplicità; sociologo, mirò all'avvento di un mondo più giusto e migliore; uomo fattivo, lottò per la riforma dell'opera teatrale. Uno sviluppo mentale ed artistico formidabile, che esercitò un influsso straordinario su tutta la musica moderna.

a. m. b.



FIRENZE — Nella meravigliosa Cappella degli Spagnoli, in Santa Maria Novella, 20 bambine e 13 bambini di dipendenti dello Stabilimento Fiat, hanno fatto la Cresima e la Comunione, impartite loro dal Vescovo Coadiutore Mons. Florit. Erano presenti, con il direttore dello Stabilimento Ing. Schirru, i parenti dei bimbi; e la cerimonia è stata di una solennità commovente.

PRENOTAZIONI DI 1425 ALLOGGI



VIA O. VIGLIANI



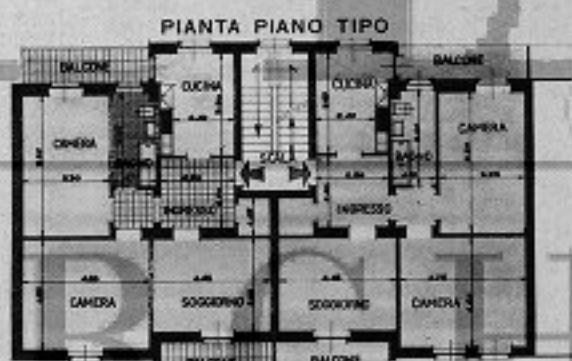
CASE DI 4 PIANI



VIA O. VIGLIANI
CASE DI 10 PIANI

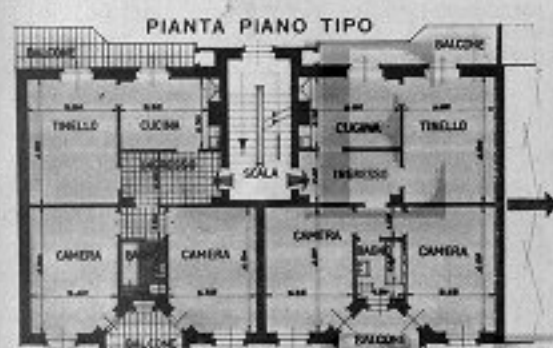
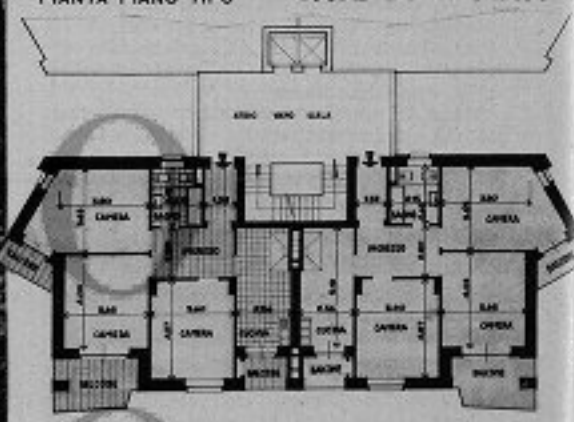


PIANTE
PIANO TIPO



CORSO GIAMBONE
E VIA FOSSATA
CASE DI 10 PIANI

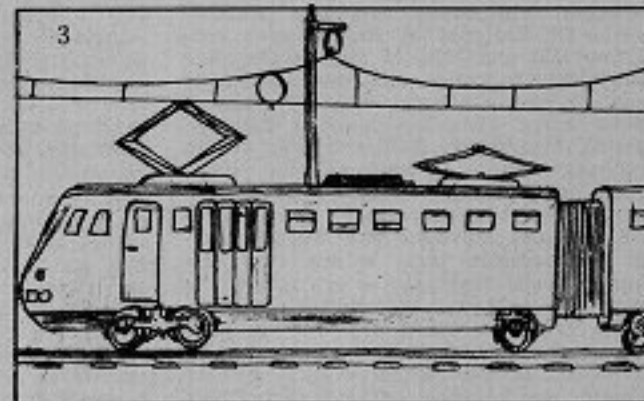
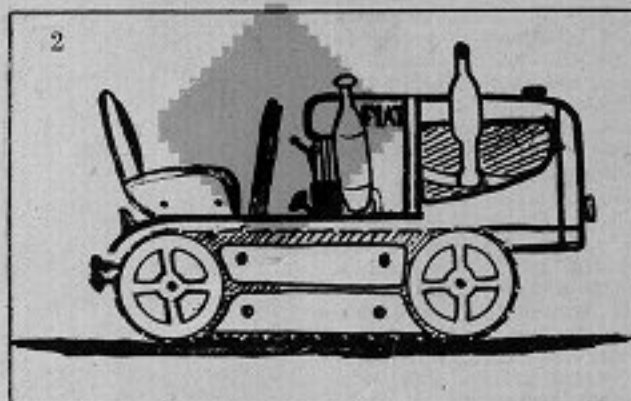
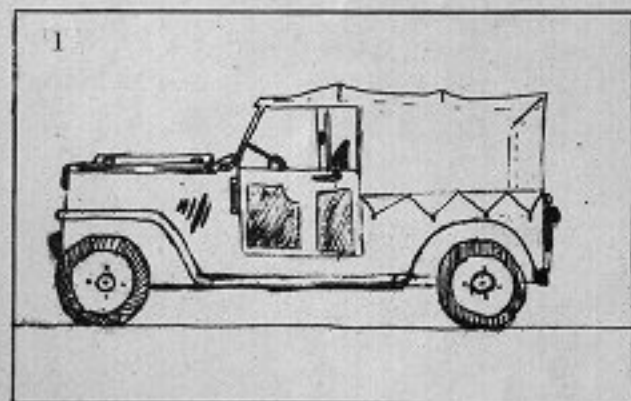
PIANTA PIANO TIPO



Con apposito manifesto 12 luglio, affisso in tutti gli Stabilimenti ed Uffici Fiat, sono state comunicate le norme per la prenotazione di 1425 alloggi da concedersi in affitto a dipendenti Fiat. Pubblichiamo alcune fotografie degli stabili e delle piante dei diversi tipi di alloggio. Le norme per la domanda sono così particolareggiate, che ognuno ha potuto attenersi chiaramente.

Per il suo Piano-Case la Fiat ha stanziato finora 8 miliardi di lire, per metà già impiegati. E' una grande opera di assistenza sociale, poiché il problema della casa è di essenziale importanza per tutte le famiglie dei lavoratori. E' un'opera in sviluppo. Infatti, altri 1000 alloggi verranno prossimamente costruiti nel quadro del programma del Piano.

CONCORSO "I BAMBINI E LE MACCHINE" I TRE PREMIATI



Una Commissione di 5 Allievi della Scuola Centrale Allievi Fiat - Giovanni Agnelli -, nominata dal Direttore Prof. A. Peroni, ha esaminato i numerosissimi disegni pervenuti da bambini e bambine, figli di dipendenti Fiat, per il Concorso di disegni di macchine indetto nel febbraio scorso da «Illustrato Fiat». Ai lavori della Commissione ha collaborato, come funzionario coordinatore, il Geom. Sambrotto Valente, Capo-Ufficio Tecnico Didattico della Scuola. I disegni sono stati raggruppati per età dei concorrenti, dai 5 ai 14 anni, e dalla classifica di punteggio sono risultati meritevoli di premio i disegni di questi 3 bambini:

1 Luigi, di anni 9, figlio di Alberto Tabacco (Filiale di Cagliari);
2 Luciano, di anni 12, figlio di Armando Saglietti (Sez. Grandi Motori);
3 Riccardo, di anni 9, figlio di Agostino Sutto (Motori Avio).
A tutti e tre è stato assegnato il premio in denaro di L. 25.000 affinché ognuno possa acquistare il regalo che preferisce.
Rallegramenti ai premiati, e grazie a tutti gli altri piccoli concorrenti che hanno volentiersamente partecipato al Concorso. «Illustrato» ringrazia anche i giovani giudici e la Direzione della Scuola.

CONCORSO ANTINFORTUNISTICO FIAT

La 2ª estrazione del 30 giugno, che ha concluso questo primo concorso - 127 premi - La «1100» al Capo reparto Ferrero della Spa, una «600» al Capo squadra Chiodi dell'OSA e una «600» all'operaio Meina della Ricambi

Il grande concorso antinfortunistico Fiat, indetto con la collaborazione dell'INAIL, è giunto alla sua conclusione. Indetto il 1° luglio 1955 — con un monte premi del valore di oltre 15 milioni — e dopo la prima estrazione semestrale del gennaio scorso, ha avuto luogo l'estrazione finale dei premi stabiliti, estrazione avvenuta alla presenza del Notaro Remo Morone, dei rappresentanti delle Direzioni Coordinamento Generale (che ha gestito il Concorso) e Personale, della Commissione Interna e delle Direzioni delle Sezioni Fiat.

I premi erano i seguenti:
1 Fiat 1100 (in palio tra i Capi reparto);
2 Fiat 600 (una in palio tra i Capi squadra e una tra gli operai);
36 motorette;
28 frigoriferi Fiat.

che la sorte ha destinato ai seguenti:
FIAT 1100: Giovanni Ferrero (capo - reparto Spa).

FIAT 600: Paolo Chiodi (capo - squadra OSA); Giorgio Meina (operaio Ricambi).

MOTORETTA: Baldassarre Vincenzo - Gualtiero Leone - Amabile Barberis - Giuseppe Nebiolo (OSA); Giovanni Fenoglio - Filippo Migliore (Fonderie); Giuseppe Seravalli - Vito Albione (Spa); Luigi Bassi (Sima); Gualtiero Depetris (Grandi Motori); Bruno Caracciolo (Materferro); Franco Fogliasso - Giuseppe Merlino (Vellivoli e Caselle); Franco Cordonatto (Avigliana); Sergio Catta (Prod. Ausiliare); Renato Gola (Ricambi); Bartolomeo Marengo (Sede Centrale); Angelo Filippelli (Marina di Pisa); Ernesto Cuoghi (Modena - già OCI); Giovanni Lurgo - Giovanni Balbi - Carlo Canuto - Giuseppe Turco - Dalmazzo Massé - Oreste Botallo (Ferriere Piemontesi); Ferdi-

nando Coscia - Ernesto Jacob - Angelo Franchino - Ugo Zappalato - Salvatore Drago - Luigi Spina - Augusto Garetto - Carlo Cairoli - Marco Aimo - Giuseppe Kanevori - Angelo Lazzaro (Automobili).

FRIGORIFERO: Giuseppe Tristano - Bartolomeo Bar (OSA); Pietro Incerti (Fonderie); Ettore Piccinini - Silvano Tamassone - Giuseppe Volpato (Spa); Alberto Russo - Chiodo Martino (Sima); Clemente Bonadè Bottino (Grandi Motori); Giovanni Bruccoli (Materferro); Arcangelo Catta (Vellivoli e Caselle); Michele Catta (Mot. Auto e Sanguone); Carlo Montabone (Avigliana); Lorenzo Vodoni (Prod. Ausiliare); Alfredo Poppa (Ricambi); Attilio Chiarandini (Sede Centrale); Mario Prunetti (Firenze); Giuseppe Castagnetti (Cameri); Soriano Palla (Marina di Pisa); Gastone Ascarei (Modena - già OCI); Emilio Rizzo (Modena - già CMU); Nicola Guidi Colombi (Ferriere Piemontesi); Marino Sassi - Mario Crova - Lilliano Moretti - Luigi Crespi (Automobili).

Sono ancora da vagliare ed esaminare le proposte singole presentate dalle varie Direzioni ed interessanti impiegati ed operai che durante lo svolgimento del concorso si sono distinti nell'opera antinfortunistica per:

- aver ideato dispositivi di sicurezza dimostratisi efficienti e di pratica attuazione;
- aver contribuito mediante segnalazione di pericolo o proposte di adeguati provvedimenti a migliorare le condizioni di sicurezza sul lavoro;
- aver effettuato salvataggio di persona od aver con la propria opera evitato gravi incidenti.

Sul prossimo numero dell'«Illustrato Fiat» pubblicheremo i nomi di questi meritevoli dipendenti Fiat.

Concorso tra le maestranze delle Filiali e Servizio Rimesse vetture

Come già preannunciato in precedenti numeri dell'«Illustrato Fiat», parallelamente al Concorso indetto tra le maestranze e capi degli Stabilimenti Fiat di produzione era stato lanciato l'anno passato anche un Concorso tra le maestranze e capi delle Filiali Italia e delle Rimesse vetture Sedi centrali, che si è chiuso al 30-6-56 assieme a quello degli Stabilimenti ed i cui premi sono stati estratti a sorte alla presenza dei rappresentanti degli Enti di cui sopra. Il numero dei premi, l'ammontare degli stessi ed i nomi dei fortunati vincitori sono qui di seguito riportati:

FRIGORIFERO: Chiabotto Tommaso (Filiale di Torino).

PREMIO DA L. 30.000: Bottani Mario (Milano); Rosso Giovanni (Torino).

PREMIO DA L. 20.000: Uccelli Armando (Firenze); Billato Cesare (Padova); Cairati Angelo (Varese); Penasa Benito (Padova); Perri Ugo (Roma); Pagetti Carlo (Pavia); Durigon Placido (Trieste).

PREMIO DA L. 10.000: Minozzi Angelo (Brescia); Amadio Francesco (Roma); Altero Pietro (Siena); Nicastri Francesco (Bari); Gobetti Carlo (Torino); Dalan Guido (Padova); Trubiano Leonardo (Pescara); Gattardo Pasquale (Napoli); Pante Giovanni (Milano); Landi Angelo (Varese); Scaglione Daniele (Torino); Inferrera Michele (Brescia); De Rosa Pasquale (Napoli); Falzetti Mario (Roma); Sorba Angela (SAT-Rimesse Vetture - Torino); Giavelli Giacomo (Torino); Tomasselli Antonio (Brescia); Orlandi Vittorio (Trieste); Scanzieri Angelo (Bologna); Lodroni Emilio (Pa-

vila); Fabbri Fernando (Torino); Maltinti Renato (Genova); Ferrara Angelo (Pescara); Gio. sué Franco (Roma); Cornarino Luigi (Torino); Benedetto Marco (Torino); Luchini Augusto (Roma); Testa Salvatore (Torino); Grandi Sergio (Bologna); Della Valle Luigi (Torino); Gennari Gaudenzio (Roma); Gino Franco (Varese); Zanonato Renato (Padova); De Blasio Edmondo (Roma); Bellesio Alberto (Torino); Bellet Anselmo (SAT-Rimesse Vetture - Torino); Vittori Vittorio (Roma); Monti Alfeo (Roma); Sina Bartolomeo (Milano); Chiabotto Tommaso (Torino); Faggetti Ercole (Milano); Castagna Giovanni (Brescia); Marchi Corrado (Firenze); Barberis G. Battista (SAT-Rimesse Vetture - Torino); Comacchi Luciano (Firenze); Ursella Esposito (Trieste); Civitico Antonio (Torino); Ferrario Enzo (Milano); Majore Vincenzo (Sassari); Gionetti Lorenzo (Roma).

ILLUSTRATO FIAT si associa al rallegramento ai vincitori di questo concorso. Ma non vanno dimenticati tutti gli altri della Fiat, che pur avendo ad esso partecipato, non sono stati favoriti dal sorteggio dei premi. Ognuno ha la soddisfazione di essersi associato alla sacrosanta campagna contro gli infortuni sul lavoro. Alla Fiat, grazie anche alle continue iniziative della Direzione, gli infortuni sono effettivamente diminuiti. Ma bisogna perseverare. Occorre la cooperazione di tutti. Che ognuno senta il dovere — anzitutto verso se stesso e la propria famiglia — di essere vigile al posto di lavoro, di attenersi scrupolosamente alle norme della prevenzione antinfortunistica, non stancarsi di metterle in atto, usare prudenza. Questo è il caldo appello che anche «Illustrato Fiat» a tutti i lavoratori rivolge.

Ecco alcuni dei vincitori:



Giovanni Ferrero (Spa).



Giorgio Meina (Ricambi).



Paolo Chiodi (OSA).



Giovanni Lurgo, Giovanni Balbi, Carlo Canuto, Giuseppe Turco, Dalmazzo Massé, Oreste Botallo (Ferriere).



Giuseppe Merlino (Vellivoli).



Giuseppe Seravalli, Vito Albione (Spa).



Franco Cordonatto (Ferriere Avigliana).



Baldassarre Vincenzo, Gualtiero Leone, Amabile Barberis, Giuseppe Nebiolo (OSA).



Ferdinando Coscia, Ernesto Jacob, Angelo Franchino, Ugo Zappalato, Salvatore Drago, Luigi Spina, Augusto Garetto, Carlo Cairoli, Marco Aimo, Giuseppe Kanevori, Angelo Lazzaro (Sez. Auto).



Giovanni Romagnolo, Luigi Pavan (Vellivoli).



Marino Sassi, Mario Crova, Lilliano Moretti (Sez. Auto).



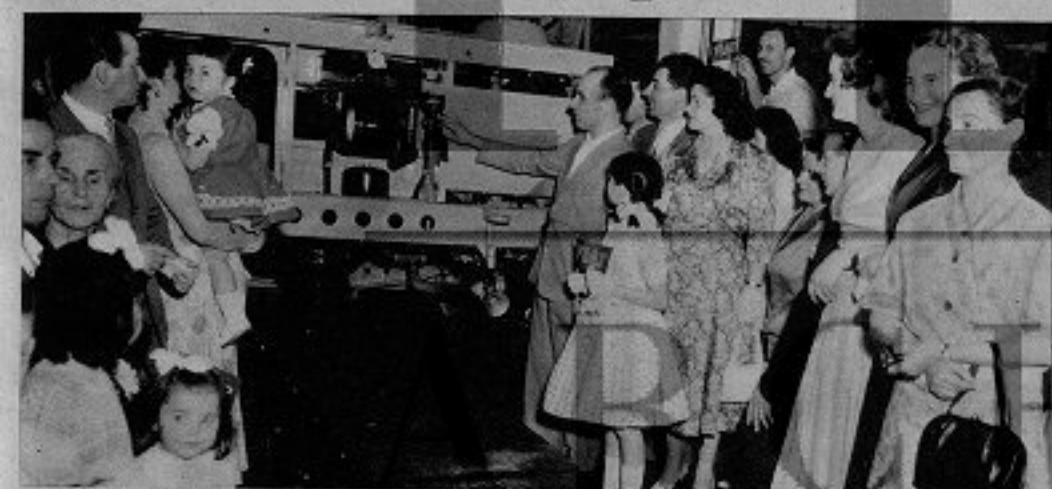
ALLA

Le visite dei familiari agli Stabilimenti Fiat hanno un successo magnifico. Dimostrano quanto vivo sia l'interessamento delle famiglie al lavoro, agli ambienti di lavoro dei loro cari. Sono manifestazioni spontanee dello « spirito di corpo » Fiat, dall'officina alla casa. Molte lettere ci sono pervenute al riguardo. In queste pagine pubblichiamo le foto della visita alla SPA, a proposito della quale un giovane dipendente, sposo giovanissimo, l'operaio Piero Cibinel, ci ha scritto:

« Domenica 8 luglio ho avuto la sensazione che il mio ambiente di lavoro non fosse solo la chiusa officina, destinata ad una parte estranea della vita, ma fosse un ponte della mia casa, come qualcosa che fosse anche mia. Grazie alla Fiat e agli Anziani Fiat per aver dato anche a me ed ai miei familiari tale gioia: è un grazie semplice, ma vivo e sincero. Sono contento e riconoscente ».

Ciò è ben sentito e ben detto. « Illustrato Fiat » lo ringrazia di essersi reso interprete del sentimento di tutti.

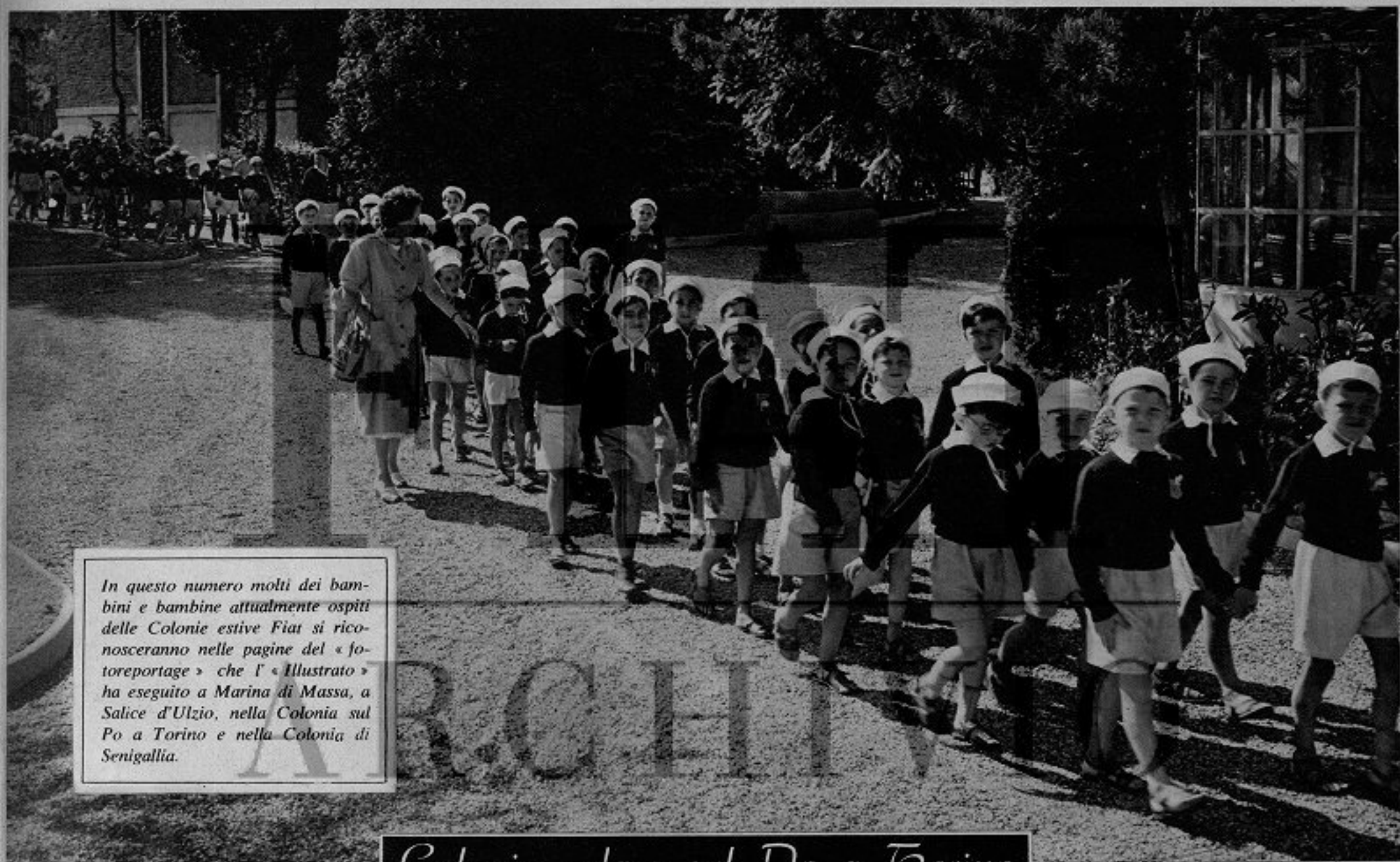




SPA



FOTOREPORTAGE BAMBINI FIAT



In questo numero molti dei bambini e bambine attualmente ospiti delle Colonie estive Fiat si riconosceranno nelle pagine del « fotoreportage » che l'« Illustrato » ha eseguito a Marina di Massa, a Salice d'Ulzio, nella Colonia sul Po a Torino e nella Colonia di Senigallia.

Colonia solare sul Po a Torino



NELLE COLONIE ESTIVE

(continua nelle pagine seguenti)

DALLA COLONIA DI MASSA

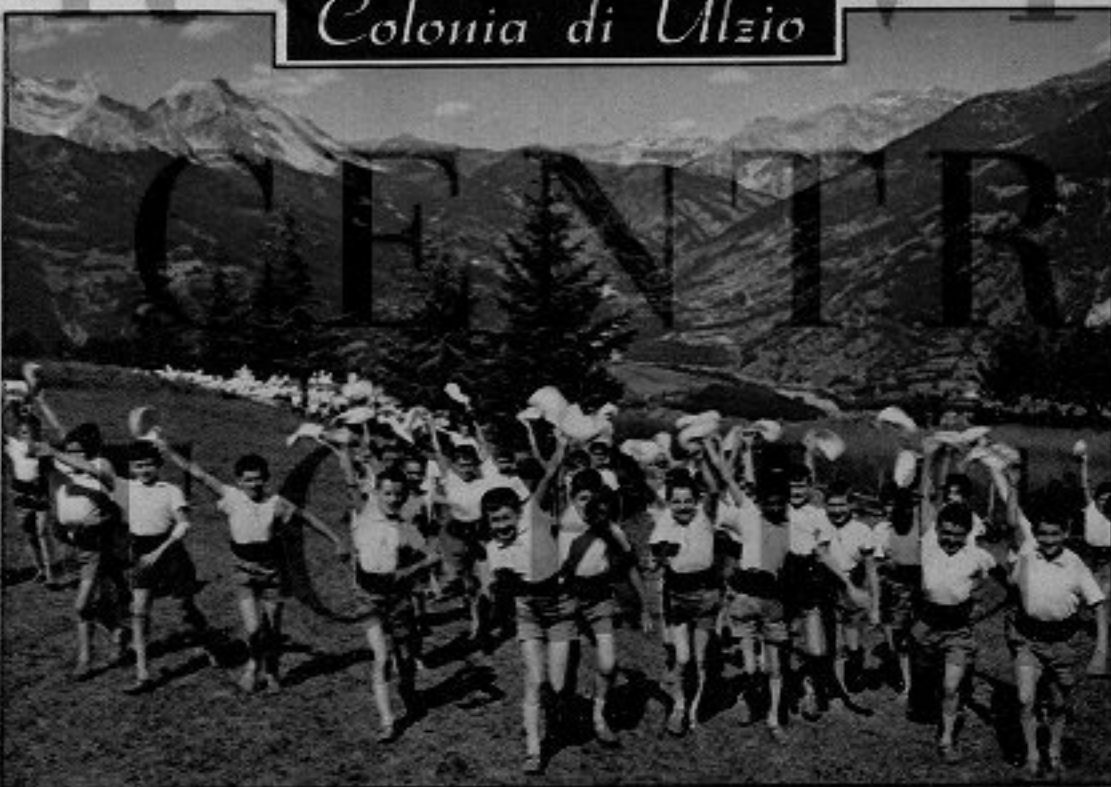
Numerose lettere di genitori pervengono anche al nostro «Illustrato» per attestare l'ottimo trattamento e la buona salute dei loro bambini ospiti delle Colonie estive Fiat. Tra le tante questa del dipendente Signor Conchin Danilo, che ha avuto la sua bambina a Marina di Massa:

«Non posso esimermi dal ringraziare la Direzione Fiat e la Colonia di Marina di Massa per la perfetta organizzazione nei più minimi particolari di detta Colonia. Mia figlia Eleonora, di anni 6, ne ha tratto enorme giovamento fisico, e non finisce dal decantare le vacanze trascorse a Marina di Massa. Ricorda con affetto la sua gentile Vigilatrice. Parla del vitto ottimo e abbondante e delle belle passeggiate in pineta. Prego di ricevere l'espressione di riconoscenza di un papà e mamma».



Bambine sulla spiaggia di Massa







Colonia Marina di Massa



I BIMBI DELLE FILIALI FIAT

La Sezione Previdenza ed Assistenza della Fiat ha provveduto ad usufruire della Colonia marina di Senigallia per la vacanza di centinaia di bambini e bambine di dipendenti delle Filiali Fiat di ogni parte d'Italia, ed anche di dipendenti dello Stabilimento Fiat di Cameri e dei Centri

Assistenza Motorizzazione Agricola di Bologna e Verona. In totale 371 piccoli ospiti, che stanno tutti benissimo. Il fotografo dell'«Illustrato Fiat» ne ha colti parecchi con il suo obiettivo. Moltissimi si riconosceranno, agli altri le nostre sensenze...



FILIALE DI MILANO



FILIALE DI VARESE



FILIALE DI PAVIA



FILIALE DI BOLOGNA



STABILIMENTO DI CAMERI



FILIALE DI BRESCIA



FILIALE DI NOVARA



AT AL MARE DI SENIGALLIA



FILIALE DI PADOVA



FILIALE DI BOLZANO



FILIALE DI ANCONA



FILIALE DI ROMA



FILIALE DI NAPOLI



FILIALE DI BARI



IL CENTRO ANTIDIABETICO

Il diabete è un disturbo del ricambio caratterizzato da glicosuria (presenza di zucchero nelle urine) e da iperglicemia (eccesso di zucchero nel sangue circolante). L'origine di questa entità morbosa risiede in una alterazione del normale meccanismo di utilizzazione degli idrati di carbonio (cosiddetti zuccheri), l'alterazione è quasi sempre collegata a disfunzioni del pancreas e del fegato.

Il diabete non curato determina un anormale accumulo di zucchero (glucosio) nel sangue a cui segue l'eliminazione di detto zucchero attraverso il rene e la comparsa di esso nell'urina.

La cura del diabete è essenzialmente

basata su due elementi:

1° - regolazione dell'apporto alimentare (cosiddetto regime dietetico);

2° - somministrazione di insulina (ormone formato dalla parte endocrina del pancreas), se la regolazione del regime dietetico non è sufficiente a normalizzare il disturbo.

E' importantissimo ricordare che il diabete non si manifesta in modo univoco in tutti gli individui, ma che ogni diabetico rappresenta un caso particolare che deve essere studiato e seguito dal Medico specialista, il quale — prima di stabilire il trattamento terapeutico — sottopone il soggetto ad una serie di esami chimico-clinici al fine di determinare la reale entità dell'alterazione.

Partendo da tali premesse, da tempo



Particolare del Laboratorio con l'apparecchiatura necessaria già pronta per l'esecuzione del dosaggio del glucosio nel sangue (Glicemia). La Glicemia è l'esame biochimico fondamentale per il controllo del diabetico.



La reazione del sangue nel diabetico tende a spostarsi verso l'acidità. Qui si vede l'attrezzatura necessaria per determinare la reazione del sangue e degli altri liquidi organici con un sistema esatto e moderno (potenziometrico).

è stato istituito presso la MALF un CENTRO ANTIDIABETICO la cui attività consiste:

- nell'individuare i casi ignorati di diabete;
- nello studiare il soggetto diabetico sottoponendolo ad una serie di esami specialistici (esami biochimici; esami clinico-funzionali, ecc.);
- nello stabilire un regime dietetico per ogni singolo caso;
- nel determinare e fornire gratuitamente la dose di insulina necessaria;
- nel seguire costantemente, mediante la glicemia (determinazione del glucosio nel sangue) e la glicosuria (determinazione del glucosio nelle urine) ed eventual-

mente anche attraverso altri esami, l'andamento del disturbo del ricambio; nel prestare la propria consulenza in tutti i casi in cui il soggetto diabetico venga colpito da qualche altra affezione.

Attualmente il CENTRO ANTIDIABETICO MALF assiste circa 1000 diabetici. Partendo dal presupposto che il diabete non è « malattia » nel senso comune della parola, bensì uno squilibrio nell'ambito di determinate funzioni organiche, il CENTRO ANTIDIABETICO MALF si propone — con l'assistenza ed il controllo continuo dei suoi assistiti — di mantenere il soggetto diabetico nelle migliori condizioni di salute al fine di assicurarli la normale capacità lavorativa ed il migliore rendimento.



La graziosa attrice tedesca Homy Schneider ha preso da poco la patente. E per il suo diciottesimo compleanno ha scelto come regalo una Fiat 1100 due posti, la cui linea elegante si addice alla sua giovanile bellezza.



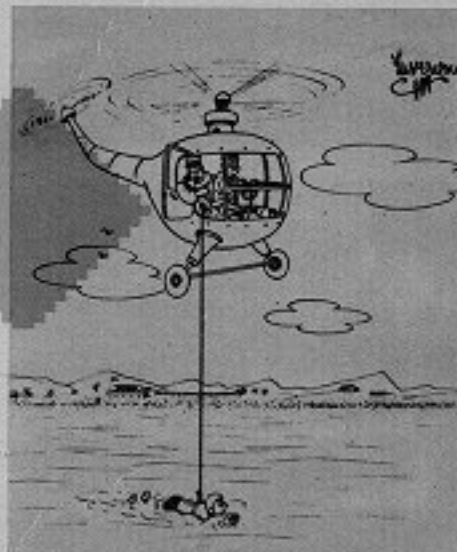
MELBOURNE - I Direttori della « C.K.D. (Australia) Pty. Ltd. », che effettua il montaggio della 1100, hanno riunito convivialmente i Tecnici della Fiat giunti colà da Torino. Nella fotografia, da sinistra a destra, i sigg. A. E. Fox, Virginio Prono, J. L. Plummer, R. J. Chapman, Ron Douglas, Bruno Ivaldi, Percy Rogers, Bruno Sala, E. Croysdill, Francesco Monteverde. I nomi in corsivo sono quelli dei nostri Tecnici. I Direttori che cordialmente li ospitarono sono tra i migliori esponenti del commercio automobilistico australiano.



LISBONA - La Fiat Portuguesa ci ha mandato questa foto del sig. José Pinto Pessoa (capo-officina della sua succursale di Porto) con il trofeo delle coppe da lui vinte in competizioni automobilistiche con vetture Fiat, trofeo che fa onore al suo spirito sportivo. Auguriamogli, ed auguri di nuove vittorie.



AUTOSTOP CON FRODE



SPIAGGE TROPPO AFFOLLETE. Il bagno dall'elicottero: — Uno... due, uno... due... tre... (Disegno di Laverne, « L'Illustré » di Losanna).



Elefantibus in India. (Da « L'Illustré » di Losanna).



SENZA PAROLE

La cittadina sul Mississippi alla quale Mark Twain ha dato fama

"LA CITTÀ DI TOM SAWYER"

Tutti sanno chi è Mark Twain, lo scrittore americano umorista e romanziere, i cui libri sono ancora oggi — a 46 anni dalla morte dell'avventuroso geniale Autore — letti in tutto il mondo. I suoi romanzi autobiografici «Le avventure di Tom Sawyer» e «Le avventure di Huckleberry Finn» fanno tuttora la gioia dei ragazzi americani, a tal punto che la cittadina di Hannibal sul Mississippi (nel Missouri) in cui quelle avventure sono ambientate e vivono i ricordi della giovinezza di Mark Twain è meta di continuo pellegrinaggio turistico prevalentemente giovanile. La

Kipling disse una volta agli Americani, a proposito di Mark Twain: «Non dimenticate che egli è il più grande uomo che sia sulla vostra sponda dell'oceano». Nel 1926 il Primo Ministro di Ceylon, sig. Bandaranaike, disse: «Come si fa a non amare un paese che ci ha dato Mark Twain?». La casa in cui ad Hannibal, nel 1839, andò a stabilirsi la famiglia Clemens e nella quale il giovane futuro Mark Twain, che contava allora 4 anni, rimase fino all'età di 17, è stata rimessa nello stato in cui era a quel tempo: persino il recinto di legno imbiancato a calce è stato fedel-

— voi non sapete dove sono le secche pericolose e vi si affida questo vapore con la vita di tutti quelli che sono a bordo? E' una vergogna, farò rapporto alla Compagnia!». Mark guardò calmo l'irato passeggero e gli rispose: «Ma se dove non ci sono...».

Lo pseudonimo «Mark Twain» non è altro che il grido che lanciava l'uomo alla sonda. «Mark twain» vuol dire letteralmente «marca due» e significava che la sonda indicava una profondità di due fathoms (circa 4 metri) di acqua. Questo grido non si ode più sul fiume. Con la sonda non occorre più l'uomo che sonda con la sagola. Nel museo accanto alla casa Clemens in Hannibal si può ammirare la enorme ruota di timone del vapore «Alec Scott» il cui pilota di una volta fu Mark Twain.

In un edificio (demolito nel 1954), che stava sulla via principale del paese, ed era sede del giornale «Missouri Courier», Mark Twain cominciò, all'età di 12 anni, ad imparare il mestiere di tipografo. Lavorava tutti i sette giorni della settimana e per compenso aveva una misera stanzetta per dormire, pensione inadeguata e una volta all'anno un abito fatto. Più tardi suo fratello maggiore, Orion, fondò un giornale concorrente, «Western Union», e Samuel si aggregò a lui. A 15 anni Mark Twain era un provetto tipografo ed un abile capo reparto. Fu in quell'epoca che cominciò a scrivere. I due giornali rivali finirono per unirsi sotto la testata di «Western Union and Courier» ed i fratelli Clemens lo stampavano nel salotto di casa loro. La tiratura era di circa 550 copie.

Per molti la storia di Hannibal comincia soltanto nel 1839, data dell'arrivo della famiglia Clemens in quell'abitato. Ma in realtà il villaggio esisteva da tempo. Gli storici locali affermano che il primo bianco a metter piede in quel luogo fu un frate francese, un certo Padre Hennepin; che accompagnò La Salle quando venne giù dal Canada per esplorare il misterioso West. Egli vi sbarcò dal fiume un giorno del 1679. Il primo residente stabile fu un certo Abraham Bird, che vi si stabilì nel 1818. Nel 1827 vi abitavano cinque famiglie e nel 1850 gli abitanti erano saliti a 30. «tutti sempre all'erta contro gli attacchi dei Pellirosse». Quando, nove anni più tardi, vi arrivavano i Clemens, il villaggio contava già quasi 1000 abitanti. Hannibal ha attualmente oltre 21.000 abitanti, 7.000 case, 8.000 telefoni, 5.300 automobili, 300 negozi e una banchina deserta, che serve ora come parcheggio alle automobili. Il nome «Mark Twain» appare su molte insegne di negozi e figura anche nel nome di qualche industria locale. Un ristorante, un teatro, una libreria, un albergo, una drogheria sono intitolati a Mark Twain. La cittadina vanta parecchie industrie, oltre quelle principali della pesca e dell'agricoltura.

Ma più dello spirito di Mark Twain aleggia su Hannibal quelli dei suoi ormai leggendari personaggi: Tom Sawyer, Huckleberry Finn, Becky Thatcher ed Indian Joe; tutti ritratti di persone che allora vivevano nel paese. Qualche loro discendente vi abita ancora. Sopra una collina prospiciente il vasto fiume sorge una bella statua in bronzo dei due ragazzi Tom Sawyer e Huck Finn. Oltre al Museo Mark Twain e alle case dove abitavano gli originali dei personaggi dei romanzi si possono visitare le caverne in cui, secondo uno dei romanzi, Tom Sawyer ed il suo inseparabile amico Huck Finn trovarono il tesoro nascosto da Indian Joe, e dove in un'altra occasione Tom e Betty Thatcher si smarrirono, rischiando di morire di fame.

Mark Twain nacque il 30 novembre 1835 a Florida, 40 km. a sud-ovest di Hannibal. Florida è rimasta quel piccolo villaggio che era, poco più di un posto di tappa sulla strada verso il West, quando John Marshall Clemens vi portò la sua famiglia dal Tennessee, sei mesi prima della nascita del suo famoso figlio. Mark Twain era



Mark Twain e Laura Hawkins.

uno di 7 figli ed era tanto gracile, dalla nascita, che nessuno credeva che sarebbe sopravvissuto. Curiosa coincidenza: quando egli nacque la cometa di Halley era visibile nel cielo, e lo fu di nuovo, 74 anni più tardi, quando Mark Twain morì.

La casa natale di Mark Twain era — ed è tuttora — una povera casupola di 2 stanze, troppo angusta per la famiglia di due adulti e quattro bambini. Ma prima del trasloco ad Hannibal nacque un altro figlio, Henry, e morì la figlia Margaret. Oggi le due stanzette, dai muri tirati a calce, contengono poche suppellettili: un orologio senza lancette, una ruota per filare, un organo a mantice ed un letto; roba che mai appartenne alla famiglia Clemens.



Il monumento a Tom e Huck, due protagonisti del celebre romanzo.

perché i mobili di essa erano stati venduti per pagare i debiti del giudice Clemens in un periodo di bassa fortuna a Hannibal.

La città di Hannibal ha ricordato il celebre Autore di «The adventures of Tom Sawyer» con un ponte attraverso il fiume e con un magnifico faro eretto nel punto in cui, nei tempi in cui Mark Twain era pilota sul Mississippi, una certa signora Holliday, l'originale della vedova Douglas in «Tom Sawyer», teneva ogni notte alla sua finestra una lampada accesa per guidare i piloti dei vapori.

Lo Stato di Missouri ha donato alla città una gigantesca statua in bronzo, che ritrae Mark Twain com'era negli ultimi anni della sua avventurosa vita. La statua sta nel parco, sulla riva del fiume che egli tanto amava. Sul piedestallo si legge: «La sua religione era l'umanità e tutto un mondo rimpiange la sua morte».



Tom e Huck di ritorno dopo 40 anni guardano ai loro piedi le scintillanti luci di Hannibal il fantastico teatro delle loro gesta.

chiamano «la città di Tom Sawyer», dal nome di quel ragazzo inventato da Mark Twain per raccontare se stesso ragazzo.

Sulla grande rivista americana «The National Geographic Magazine» la signorina Jerry Allen ha pubblicato un interessante curioso articolo, che rievoca la storia della cittadina Hannibal-Tom Sawyer, ovvero la giovinezza di Mark Twain. Egli si chiamava esattamente Samuel Clemens. Lo pseudonimo letterario «Mark Twain» lo prese dal linguaggio dei marinai del Mississippi, poiché egli fu anche pilota fluviale. Ma ecco, in gran parte, l'articolo.

Mark Twain passò gli anni della sua adolescenza ad Hannibal. Circa 70 anni or sono egli disse di ricordarsene come di «una bianca cittadina sonnecchiante nel sole di una mattina d'estate». Nei suoi ro-



Un caratteristico battello a vapore ai tempi di Tom e Huck.

manzi Hannibal diventa «St. Petersburg». Oggi è «la città di Tom Sawyer».

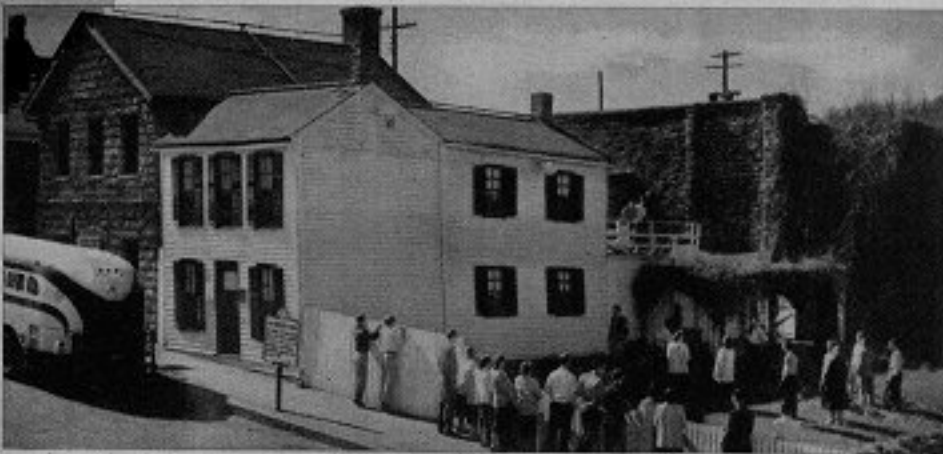
E' una piccola città tranquilla, fuori mano, non toccata dalle avio-linee e dove pochi treni e battelli si fermano; eppure attira sempre più visitatori che non le Hawaii. Nel 1955 vide 127.000 turisti. Non vi sono spiagge, né ritrovi notturni; i giovani e le giovani vi sono soggetti ad una specie di coprifuoco a partire dalle ore 22; eppure autopullman e vetture private vi riversano continuamente folle di persone attratte dal fatto che quelli sono i luoghi frequentati da Tom Sawyer e da Huck Finn. In un sol giorno arrivano mille bambini, alcuni fin dalla lontanissima New York. Quest'anno un treno speciale ne ha portati 1200 da St. Louis, che dista oltre 190 km.

mente ricostruito. Questo recinto figura in uno dei romanzi: l'astuto Tom Sawyer, che lo doveva imbiancare per ordine della zia, con uno stratagemma riuscì a far eseguire il lavoro dai suoi compagni di giuoco. Il padre di Mark Twain, John Marshall Clemens, era avvocato e giudice di pace ad Hannibal. Il vecchio edificio di legno in cui egli aveva il suo ufficio e l'aula nella quale dispensava giustizia minacciava di crollare corrotta dal tempo e dalle acque del fiume, che sovente straripavano. Volenterosi cittadini diedero il loro tempo, il lavoro e il terreno per smontare la casa e ricostruirla pezzo per pezzo in luogo più sicuro.

Nel passato Hannibal era stata un importante porto fluviale sul Mississippi. Vi approdavano i vecchi vapori a ruota e dagli snelli fumaioli. Caricavano o scaricavano tabacco e... schiavi. La città allora viveva del fiume. Nel 1847 i vapori portarono via dalla banchina di Hannibal merci per un valore complessivo di 1.200.000 dollari, cifra sbalorditiva per quell'epoca. Oggi un rimorchiatore con le sue chiatte, trasporta in un sol viaggio, merci per un valore doppio. Attualmente il traffico fluviale si svolge con potenti battelli azionati da motori Diesel e provvisti di radar, di sonda ad eco e di tutte le altre apparecchiature che rendono più spedita e sicura la navigazione. E' stata la stessa velocità dei battelli moderni a togliere ad Hannibal il suo commercio fluviale. Nei tempi di Mark Twain un vapore faceva, tra St. Louis e New Orleans, dieci viaggi di andata e ritorno all'anno; oggi lo stesso viaggio si compie in soli 10 giorni.

Anche i pericoli della navigazione fluviale sono diminuiti sul Mississippi. Su quella parte del fiume che è visibile dalla casa di un certo agricoltore, andarono perduti per naufragio 29 vapori. Ora, tra Baton Rouge e St. Paul, vi è un canale navigabile avente una profondità minima di circa 3 metri. La regolarità e la sicurezza del traffico sul Mississippi superiore sono assicurate da una serie di 26 dighe con relative chiuse. Una volta le caldaie degli antichi vapori, spinte al massimo per ottenere maggior velocità, sovente scoppiavano. Il fratello minore di Mark Twain, Henry, morì nel 1858 all'età di 20 anni per lo scoppio della caldaia del vapore «Pennsylvania» sul quale si era imbarcato come allievo economo di bordo, che la gente del fiume chiamava allora «mud clerk» ossia scrivano del fango.

Per un periodo della sua vita Mark Twain stesso fu pilota di vapore sul Mississippi. Conosceva a memoria tutti i passaggi sicuri. Si racconta che un giorno un passeggero alquanto pauroso gli disse: «Voi, giovanotto, conoscete senza dubbio ogni secca di questo maledetto fiume». «Neanche una!...», fu la sconcertante risposta. «Ma come? — gridò il passeggero



La più famosa casa di Hannibal, dove Mark Twain trascorse la sua infanzia.



Giusi Leone della Sez. Smobilizzi e Ricuperi, nella riunione del 1° luglio a Milano ha stabilito due nuovi record italiani: mt. 100 piani in 11" e 7/10. Detti tempi rappresentano prestazioni di valore mondiale. La stessa atleta ha pure assicurata la vittoria di metri 100 del Trofeo Agnelli alla Sede Centrale. A Giusi Leone i nostri migliori auguri per le prossime Olimpiadi.

Gite di 1 giorno per il periodo delle vacanze:

	Dependenti e familiari	Iscritti al Gr. Turismo
Lunedì 6 agosto: Cervinia	L. 900	720
Giovedì 9 agosto: Varazze	> 1.100	880
Sabato 11 agosto: Stresa	> 850	680
Lunedì 13 agosto: Rapallo	> 1.350	1.080
Giovedì 16 agosto: Gressoney	> 850	680
Sabato 18 agosto: Courmayeur	> 1.200	960
Lunedì 20 agosto: Ceresole Reale	> 900	720
Giovedì 23 agosto: Lugano	> 1.350	1.080
Sabato 25 agosto: Oropa	> 850	680

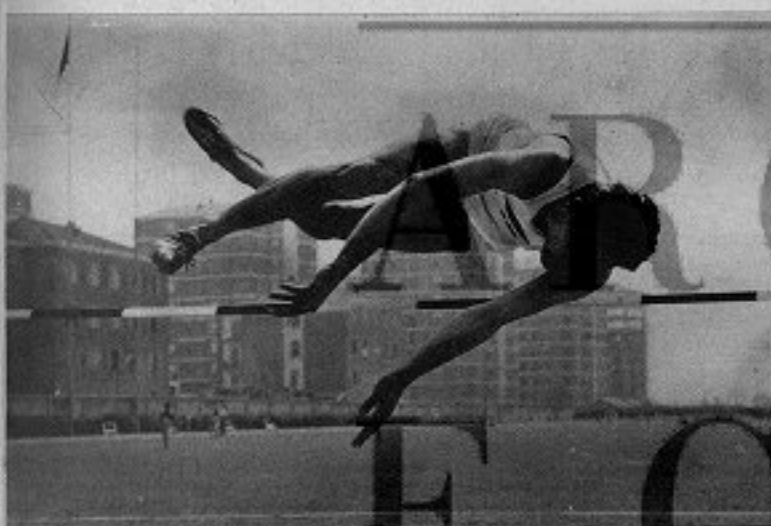
Tutte le domeniche e giorni festivi:

Lugano	L. 1.500	1.200
Locarno	> 1.500	1.200
Stresa	> 1.100	880
Como	> 1.350	1.080
Genova	> 1.350	1.080
Rapallo	> 1.550	1.240
Varazze	> 1.500	1.200
Montecarlo	> 3.000	2.400
Oropa	> 1.200	960
Cervinia	> 1.100	880
Courmayeur	> 1.400	1.120
Gressoney	> 1.250	1.000
Champoluc	> 1.350	1.080
Ceresole Reale	> 1.100	880
Gran San Bernardo	> 1.400	1.120
Tour dei 3 colli	> 1.900	1.520
Tour dei 4 colli	> 1.700	1.360
Sag. S. Michele (pom.)	> 600	480

Gite di due giorni:

5-6 agosto - 12-13 agosto: La Gardesana	L. 10.300	9.270
15-16 agosto: Lago di Ginevra	> 9.500	8.550
18-19 agosto: Nizza - Cannes	> 9.300	8.370
15-16 e 19-20 agosto: St. Moritz	> 9.500	8.550

XXII° TROFEO I VINCI



Romano Guidotti (Ricambi) salto in alto e mt. 400



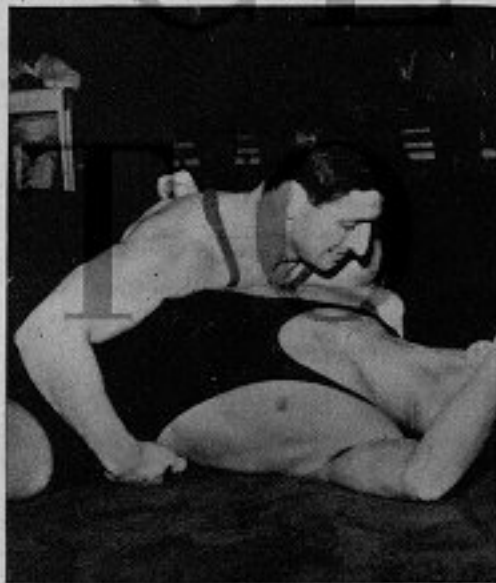
Paschetto-Peretti-Bertola-Matteuzzi (Ricambi) staffetta svedese



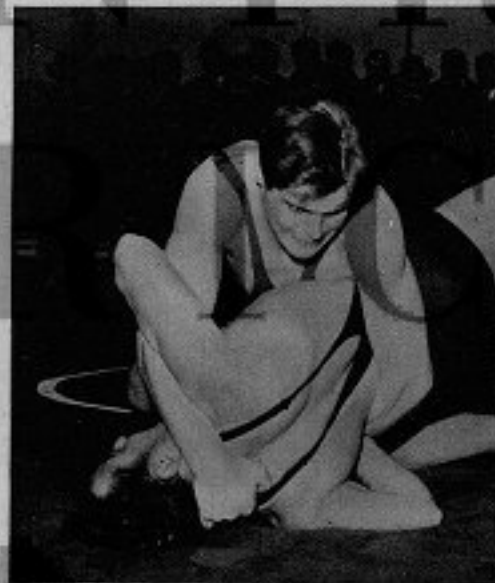
Alda Rossi (Sez. Auto) lancio del peso.



Alberto Randi (Ricambi) cat. sino a 62 Kg.



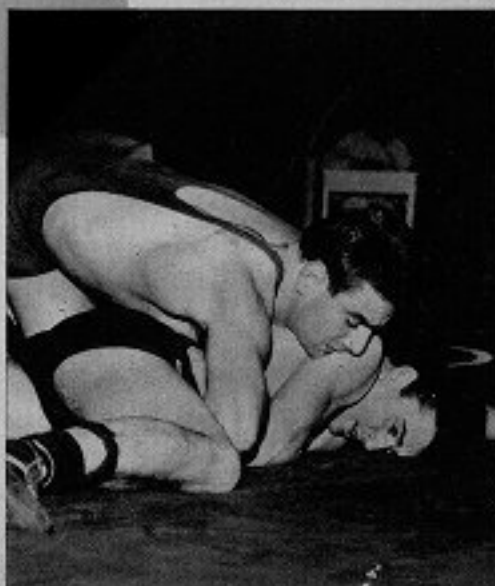
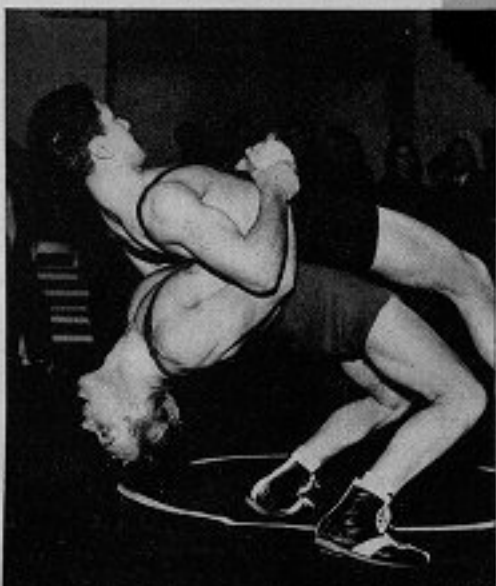
Giuseppe Pirazzoli (Sez. Auto) cat. sino a 16 kg.



Bruno Garzola (Ricambi) cat. sino a 83 kg.



Piera Fassio (Spa) salto in lungo.



Gite di tre giorni:	Dipendenti e familiari	Iscritti al Gr. Turismo
15-16-17 agosto:		
Firenze - Pisa	L. 14.000	12.600
15-16-17 agosto:		
Ginevra - Chamonix	» 15.800	14.220
23-24-25 agosto:		
Venezia	» 14.000	13.320
6-7-8 agosto, 12-13-14 e 15-16-17 agosto:		
St. Raphael	» 15.500	13.560
12-13-14 e 15-16-17 agosto:		
Dolomiti	L. 16.300	14.670
19-20-21 agosto:		
Isola d'Elba	» 16.400	14.760

Gite di quattro giorni:

16-19 agosto:		
Lucerna - Zurigo	L. 23.000	20.700
5-8 e 15-18 agosto:		
Austria - Tirolo	» 22.000	20.800
12-15 e 15-18 agosto:		
Germania - Svizzera	» 24.500	22.050
12-15 e 15-18 agosto:		
Jugoslavia	» 23.500	21.150

Gite di cinque giorni:

5-9, 12-16 e 15-19 agosto:		
Francia - Svizzera	L. 27.000	24.300

Crociera di 5 giorni:

14-18 agosto:		
Crociera di 5 gior. sui T/s «Andrea Doria» «Cristoforo Colombo»:		
Genova, Cannes (Nizza), Napoli, Capri, Genova; Classe turistica (cab. a 2 o 4 posti - Alberghi di 2° cat. superiore)	L. 24.000	21.600

NB.: Supplemento giornaliero per gite di due o un giorno nel periodo di ferragosto (dal 12 al 19) per persona, L. 500

Tassa passaporto collettivo (da uno a tre giorni) L. 300

Tassa passaporto collettivo (superiore a tre giorni) L. 1.300

Le iscrizioni si ricevono presso la Cassa del CENTRO - C. Moncalieri, 18 - Tel. 60.098 e si chiuderanno non appena raggiunto il numero dei posti disponibili.



La Presidenza e la Direzione Generale Fiat hanno ricevuto e premiato i Campioni d'Italia di società delle Squadre del C. S. Fiat di Atletica leggera femminile e Lotta greco-romana.

EO AGNELLI

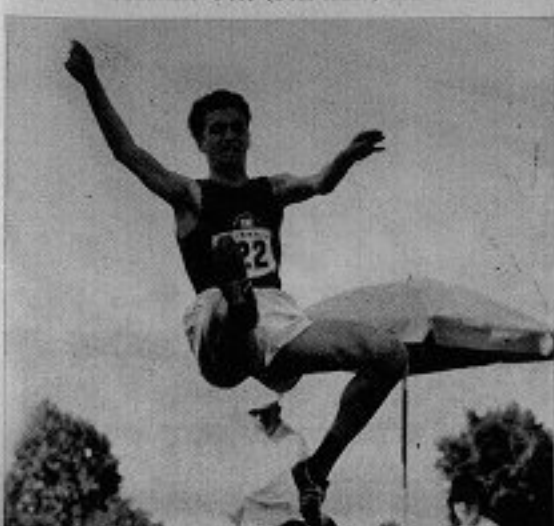
ITORI



Giacomo Peppicelli (Ricambi) mt. 1500 e 3000



Maurizio Gori (Sez. Auto) mt. 100.



I tennisti della Sezione Auto: da sinistra Bocardo, L. Bernardini, l'incaricato sportivo Brigo, Borgo e C. Bernardini.



La quadrella delle Ferriere: Valfrè, Gindro, Rubatto e Delpiano.



La terna della Sez. Auto: Laget, Montabone e Burlasio.



La squadra di pallavolo della Spa: da sinistra l'add. sportivo Geom. Gabbiani, Alessio, Ferri, Officeloso, Valentino e il Dott. Pistamiglio cons. sezionale. In basso: De Albertis, Macor e Carapelle.



I pescatori della Sez. Auto: da sinistra Martini, Scaleno, Marchino e Viassone. In basso: Poncino, Cerchio e Barisio.

PISCINE ESTIVE FIAT

(Corso Moncalieri n. 334)

Le Piscine Fiat di corso Moncalieri numero 336 sono state aperte il 21 giugno e resteranno aperte sino al 9 settembre p.v. Esse sono state dotate di nuovi servizi di Bar e Ristorante e di Cabine a rotazione.

ORARIO D'APERTURA e QUOTE

Giorni feriali: (turno unico) ore 10,30-19

Interi L. 150

Ridotti L. 100

Tesserati 10 bagni L. 1.100 (validi esclusivamente nei giorni feriali).

Giorni festivi: Onde dare la possibilità di una maggiore e più ordinata affluenza sono stati stabiliti i seguenti turni:

1° turno: ore 9-13 - 2° turno: ore 14-19. Le quote per i giorni festivi sono le seguenti:

— Posto in spogliatoio a rotazione per un turno L. 150

— Posto in spogliatoio a rotazione per tutto il giorno L. 250

— Posto in cabina per tutto il giorno L. 300

(I posti in cabina saranno assegnati sino ad esaurimento completandola con un massimo di sei persone).

RIDUZIONI ED INGRESSI GRATUITI

1) Ai bambini di statura inferiore al metro è concesso l'ingresso gratuito sempreché fruiscano del posto assegnato all'adulto che li accompagna; ogni adulto potrà accompagnare un massimo di due bambini.

2) Nessuna riduzione è concessa ai ragazzi di statura superiore al metro.

3) I Dipendenti nei giorni feriali dopo le ore 17 potranno fruire dell'ingresso ridotto.

4) I ragazzi, figli di dipendenti, che intendono nuotare potranno frequentare l'apposito corso di nuoto per loro istituito iscrivendosi presso la nostra Cassa (L. 1.000) ogni venti lezioni compreso l'ingresso in Piscina).

Potranno accedere alle Piscine: Dipendenti dell'Azienda e loro familiari, nonché i Dipendenti delle Aziende collegate in possesso di documenti comprovanti la loro qualità (tessera di riconoscimento della fabbrica, libretto Maf, tessera Centro Sportivo Fiat).

P.S. - L'accesso alle piscine è favorito dalla nuova linea cittadina automobilistica n. 52 sbarrato che fa servizio tra il Pioccardo e corso Grossotto (percorrenza: Pioccardo - corso Moncalieri - corso Massimo d'Azeglio - corso Vittorio Emanuele - Porta Nuova - corso Galileo Ferraris - via Cernaia - Porta Susa - piazza Statuto - corso Principe Oddone - Stazione Dora - via Stradella - corso Grossotto).

CLASSIFICA GENERALE TROFEO AGNELLI

Dopo le gare di sci, regolarità moto, regolarità auto, bocce, pallavolo, tennis, pesca.

Serie A

1. Automobili	punti	540
2. Ponderie	»	504
3. Spa	»	435
4. Ricambi	»	415,33
5. Ferriere	»	405
6. Sede Centrale	»	291,33

Serie B

1. Grandi Motori	punti	493
2. Officine Sussidiarie Auto	»	448
3. Avio	»	441
4. Materiale Ferroviario	»	348
5. Sima	»	332
6. Ausiliarie	»	301

NOTIZIE DI CASA

CULLE

27 febbraio, OLGA, figlia di Mario GIULIANI (Stab. Auto) - 12 marzo, AMALIA, figlia di Nicola PANA' (Stab. Auto) - 31 marzo, MAURIZIO, figlio di Napoleone GOBBATO (Sede Centrale) - 5 aprile, DIANA, figlia di Francesco MARCHESELO (Fonderie) - 10 aprile, ROBERTO, figlio di Edoardo PRANDI (Stab. Auto); ANTONIO, figlio di Enrico SPECCHIO (Sede Centrale) - 15 aprile, EGIDIO, figlio di Umberto PISTONE (Stab. Auto) - 18 aprile, ANNA, figlia di Ambrogio LUSSO (Grandi Motori) - 20 aprile, MARCO, figlio di Cavallo FILIBERTO (Fonderie) - 23 aprile, MICHELE, figlio di Matteo RIPOLI (Stab. Auto) - 25 aprile, ALBA MARINA, figlia di Guido ARMELLINI (Stab. Auto) - 27 aprile, MARCO, figlio di Dante CAVAGNERO (Spa) - 29 aprile, LUCIA, figlia di Pietro SPALATRO (Sede Centrale) - 30 aprile, MARINA, figlia di Eugenio PORTA (Sima); RENATO, figlio di Alessandro ZAMBON (Stab. Auto) - 1 maggio, MARCO, figlio di Danilo BECCATI (Offic. Caselle) - 2 maggio, LUCIA, figlia di Alfredo COPPOLA (Grandi Motori); LUCIANO, figlio di Giulio CABRAS (Fonderie); MARCO, figlio di Umberto COMOLI (Stab. Auto); GIANFRANCO, figlio di Giacomo BRUSCOLINI (Stab. Auto) - 5 maggio, ONOFRIO, figlio di Nicola RICCIUTI (Ricambi) - 7 maggio, MARIA ROSA, figlia di Ferruccio RUSSO (Fonderie); MARIO, figlio di Anello FRANCHINO (Stab. Avigliana); FLAVIO, figlio di Carlo GRIFFERO (Stab. Avigliana) - 8 maggio, SERGIO, figlio di Luigi BALSAMO (Stab. Auto) - 9 maggio, MARISA, figlia di Luigi FERRACIN (Fonderie); PAOLO e ROSANNA, figli di Sisto BORTIGNON (Stab. Auto); 10 maggio, MAURIZIO, figlio di Paolo ORLANDINI (Stab. Auto) - 11 maggio, LAURA, figlia di Mario MAGGIOLLO (Ricambi); CLAUDIO, figlio di Secondino MERLO; MAURO, figlio di Ernesto GATTO (Grandi Motori); SILVANA, figlia di Rocco SEGNAN (Fonderie); GIUSEPPE, figlio di Luciano PIZZONARO (Stab. Auto); MARILENA, figlia di Gino GUALTIERI (Stab. Auto); ADRIANO, figlio di Rosa VALFRE' CAPRA (Sede Centrale) - 12 maggio, GIUSEPPINA, figlia di Bartolomeo MARTINENGO (Stab. Auto); GRAZIELLA, figlia di Giuseppe GRANDE (Stab. Auto) - 13 maggio, PATRIZIA, figlia di Vittorio SCUCIMARRA (Fonderie); ANTONIO, figlio di Rolando FELLETTI (Stab. Auto); MARIO, figlio di Enrico PAPINO (Stab. Auto) - 14 maggio, DIEGO, figlio di Luigi VINPROLA (Stab. Auto) - 15 maggio, LUCIA, figlia di Giuseppe AVANZO (Grandi Motori); ALINA, figlia di Vincenzo RUSSO (Sima); GIORGIO, figlio di Marino TONELLO (Fonderie); CLAUDIO, figlio di Gino CALAFATI (Sede Centrale); BENVENUTA, figlia di Donato DI MICHELE (Off. Suss. Auto); SILVIO, figlio di Andrea PASANO (Spa) - 16 maggio, PIROENZO, figlio di Vincenzo ARTINO (Sima); VILMA, figlia di Vilmo ROSTICCI (Sima); GIANPIERO, figlio di Ernesto RIVA VERCELLOTTI (Stab. Auto) - 17 maggio, PIERA, figlia di Nicola BARAVALLE (Stab. Auto); LUCIA, figlia di Giuseppe GIUSTI (Stab. Auto); MARIO ANGELO, figlio di Sisto POMPEI (Sede Centrale) - 18 maggio, ANNA MARIA, figlia di G. Battista RUFFINO (Fonderie); ALESSANDRO, figlio di Guido FORNO (Fonderie) - 19 maggio, CARLA, figlia di Domenico OSSOLA (Fonderie); ANNA MARIA, figlia di Sebastiano PAGLIARANI (Stab. Auto); CLAUDIO, figlio di Franco MARCHI (Stab. Auto) - 20 maggio, STELLA MARIA, figlia di Mario GIORDANA (Off. Suss. Auto); LOREDANA, figlia di Roberto VERA (Ricambi); SERGIO, figlio di Camillo BENENTE (Grandi Motori); ROSELLA, figlia di Aldo CERA (Stab. Auto); MAURA, figlia di Delino ANTONIETTI (Stab. Auto) - 21 maggio, DANIELA, figlia di Adriano MANOLINO (Sima); MAURIZIO, figlio di Adelmo MONTAGNESE (Stab. Auto); LUCA, figlia di Stefano ROBINO (Grandi Motori); LUCIA, figlia di Tarcisio MANASSI (Off. Suss. Auto) - 22 maggio, FABRIZIO, figlio di Ottorino BOSCOLO (Fonderie); ANTONIO, figlio di Luigi DEVOTO (Fonderie); ERNESTO e CARLO, figli di Ernesto SANFELICE (Stab. Auto); PATRIZIA ADRIANA, figlia di Luciano GOLZIO (Sede Centrale) - 23 maggio, CLAUDIO, figlio di Alfredo DOMENIGHETTI (Fonderie); LUCIANO, figlio di Pietro GIORIO (Grandi Motori); MARCO, figlio di Cesare BORRATINO (Spa); CORRADO, figlio di Ottorino SAVOIA (Stab. Auto); GIANNI, figlio di Oscar GREGORICH (Off. Suss. Auto) - 24 maggio, GIUSEPPE, figlio di Angelo DE MARTIN (Filiale di Torino); GIORGIO, figlio di Luigi GIORDA (Fonderie); ROBERTO, figlio di Marino RISPENZI (Fonderie); ANDRIANA, figlia di Corradino CIGLIUTI (Sede Centr.); MARIA ANTONIETTA, figlia di Michele BRERO (Sede Centrale); IRRENE, figlia di Carlo CHIESA (Fonderie); ANGELA, figlia di Luigi GIOVANDO (Stab. Auto); DOMENICO, figlio di Antonio BORDESE (Sede Centr.); LAURA, figlia di Giovanni AGHEMO (Off. Suss. Auto) - 25 maggio, ANNA MARIA, figlia di Salvatore GIORDANO (Stab. Auto) - 26 maggio, TIZIANA, figlia di Umberto MARINELLO (Fonderie); MAURO, figlio di Giovanni SAMPO' (Fonderie); WALTER, figlio di Mario FIORE (Sede Centrale) - 27 maggio, EDI ADELINA, figlia di Remigio CIOCCA (Sima); RENATO, figlio di Placido LABRUTO (Fonderie); DANIELA, figlia di Raffaello MIOLA (Stab. Auto); PATRIZIA, figlia di Enrico CAUDA (Stab. Auto); CATERINA, figlia di Aldo LICCIARDELLO (Sede Centrale); BRUNO, figlio di Giuseppe VACCHETTA (Off. Suss. Auto) - 28 maggio, CLAUDIO, figlio di Giorgio BOTTA (Offic. Caselle); DANIELA, figlia di Stanislao CERNA (Fonderie); IRMA, figlia di Teobaldo SERRAVALLE (Prod. Ausiliarie); ORIETTA, figlia di Giovanni MOSCHINI (Stab. Auto) - 30 maggio, ROSELLA, figlia di Dario DASSANO (Stab. Prod. Ausiliarie); GUALTIERO, figlio di Nello PITTON (Grandi Motori); WALTER, figlio di Giovanni COMERRO (Spa); GIACOMO, figlio di Agostino BADELLINO (Stab. Prod. Ausiliarie); MASSIMO, figlio di Secondo PERONA (Stab. Auto) - 10 giugno, MARIA ANGELA, figlia di Renato GAMBÀ (Filiale di Torino); MARIA GRAZIA, figlia di Giuseppe ELENA (Ricambi); CINZIA, figlia di Giuseppe GIANOTTI

(Fonderie); MAURO, figlio di Luigi CAUDERA (Fonderie); PAOLO, figlio di Luigi PALAZZO (Off. Suss. Auto); ANNA, figlia di Ida PERINCIOLO PACCOTTI (Fonderie); LAURA, figlia del geom. Edoardo ARRHIGHI SCARPONI (Sess. Costruzioni); SERGIO, figlio della rag. Maria BLAZINA CONTINI (Off. Suss. Auto) - 2 giugno, MARIO, figlio di Spiridione LADISA (Fonderie); SILVANA, figlia di Natale BRUNATTO (Stab. Avigliana); RENATO, figlio di Giuseppe GIANOLIO (Sede Centrale) - 3 giugno, LUISELLA, figlia di Giuseppe BALMA (Offic. Caselle); ANNA, figlia di Fortunato POSSAMAI (Sima); ORNELLA, figlia di Luigi ODDENINO (Stab. Avigliana) - 4 giugno, MICHELINA, figlia di Vincenzo MORRA (Fonderie); MAURO, figlio di Costanzo MORRA (Fonderie); MARISA, figlia di Libera SANTORIS AIMO (Sess. Costruzioni); IVAN VALERIO, figlio di Giovanni GHELLER (Stab. Prod. Ausiliarie); MARISA, figlia di Giacomo AIMO (Stab. Prod. Ausiliarie); PIER LUIGI, figlio di Giuseppe TAGARELLI (Stab. Auto); LAURA, figlia di Ermenegildo PIA (Stab. Auto); SERGIO, figlio di Bernardo PERONE-CACCIAPUOCO (Sede Centrale) - 5 giugno, PATRIZIA, figlia di Luigi BINKELLO (Fonderie) - 6 giugno, DANIELA, figlia di Mario MICELI (Sede Centrale); OLGA, figlia del geom. Camillo PIPITONE (Stab. Fonderie) - 7 giugno, ROBERTO, figlio di Giovanni NEIROTTI (Fonderie); MARIA, figlia di Giuseppe MARCIALE (Off. Suss. Auto); GIOVANNI, figlio di Fernando PONZANO (Fonderie) - 8 giugno, ENRICO, figlio dell'ing. Adelchi MASSA (Off. Suss. Auto); PIETRO, figlio del p.i. Michele RUSSO (Sede Centrale); UGO, figlio di Mario FALCOMBELLO (Stab. Avigliana); CLAUDIO, figlio di Ercole PELLEGRINI (Fonderie) - 9 giugno, SERGIO, figlio del p.i. Ferdinando CHIORINO (Materferro); ROSARIO, figlio di Albano ANGELO (Stab. Velivoli); CARLA, figlia di Angelo FAMIGLIO (Grandi Motori); DANTE, figlio di Roberto CATTIBINI (Grandi Motori); CARLA, figlia di Renato CASTELLANO (Fonderie); MARIA ROSA, figlia di Mario ROSA (Stab. Auto); ROSANGELA, figlia di Alfonso ARDESI (Stab. Auto); ANGELO, figlio di Ferdinando MIEGGE (Sede Centrale); SERGIO, figlio del p.i. Ferdinando CHIORINO (Materferro) - 10 giugno, LUCIANO, figlio di Giov. Maria PESSIONE (Fonderie); ALFREDO, figlio di Vincenzo CAIONE (Stab. Auto); VANNA, figlia di Azelio BOSUSCO (Stab. Auto); ANGELO, figlio di Aurelio ARTUFFO (Stab. Auto) - 12 giugno, MAURIZIO, figlio di Eraldo BOVIO (Grandi Motori); CLAUDIO, figlio di Arturo PERUZZELLI (Fonderie); SANDRO, figlio di Aldo MANCARI (Fonderie) - 13 giugno, MARIO, figlio di Giovanni RIGHI (Filiale di Torino); LOREDANA, figlia di Franco BESSO (Stab. Auto); MARIA, figlia di Giovanni Battista GALLARATO (Stab. Auto) - 14 giugno, DARIO, figlio di Francesco MORIZIO (Stab. Auto); MARCO, figlio di Giovanni DOLINO (Stab. Velivoli) - 15 giugno, BRUNA, figlia di Caterina BIANINO RICATTO (Sede Centrale); EMANUELA, figlia di Maddalena e Giovenale MELLANO (Stab. Auto); FLAVIA, figlia del dr. Ferdinando FALCONE (Spa); ROBERTO, figlio del geom. Luigi BERA (Fonderie) - 16 giugno, SERGIO, figlio di Franco VIGHETTO MANSARA (Stab. Auto); DANILLO, figlio di Oscar GARELLA (Filiale di Torino); WALTER, figlio di Michele AUDENINO (Spa); PATRIZIA, figlia di Lino REGAZZI (Stab. Auto) - 17 giugno, FRANCO, figlio di Giov. Battista DURETTO (Spa) - 18 giugno, PATRIZIA, figlia di Ermilio SPONTON (Fonderie) - 20 giugno, PATRIZIA, figlia di Augusto GHISLANDI (Fonderie) - 23 giugno, ANNA MARIA, figlia di Maria Rosa MARELLA AGUGLIA (Stab. Auto); LAURA, figlia di Rosalia PAGA DONADIO (Stab. Motori); RENATO, figlio di Carla GUARALDO ROSSOTTO (Sima) - 25 giugno, GABRIELLA, figlia di Carlo ZAPPÀ (Sess. Costruzioni); UGO, figlio di Mario FISSORE (Stab. Auto).

NOZZE

Della Sede Centrale: ing. Ludovico CANELOTTO; ing. Marcello BADAMI; Adele VENUTI; Carla POSSATI; Franco CLERICO; Anna ONESTI; Renato TONATO; p.i. Gabriele FINATI; Franco QUAGLIA; Aldo BRUSA; Antonio DE SIMONE; Benvenuto BARATTI. Della Stabilimento Automobili: Maria TURCO; Giuseppe CANELLI; Lucia ORBERTO con Giovanni COTTINO (Stab. Motori); Luciana GIROLA con il geom. Luigi PAGLIARI; Iris PRATESI con Mario LAY; Stefanino PASTORE; Giancarlo BATTISTONI; Guido BADOGLIO; Giovanni BONO; Andrea SEMINARIO; Angelo GALLO; Francesco PIAZZANO. Della Sezione Fonderie: Bartolomeo MARENGO; Remo CAVALLINI; p.i. Pietro ORCIELLO. Della Sezione Materiale Ferroviario: Pietro ALDERA. Della Stabilimento Grandi Motori: Mario MILANO; Pier Carlo BEROGGIO; Gian Paolo SCARABELLO; Renzo DE SIMONI. Della Stabilimento Produzioni Ausiliarie: Giuseppina AGAGLIATE. Della Stabilimento Motori: Felice ACCOMASSO; geom. Luciano TROJA; Francesca LEANZA con Rino BERGESIO. Della Sezione Costruzioni: Cesare PONCINI. Della Officine Sussidiarie Auto: Maria Carla MARGAGLIA con il p.i. Ugo MORINO (Stabilimento Prod. Ausiliarie); Renato RAMELLO; p.i. Giuseppe MAIOCCO; p.i. Rinaldo GAMBÀ. Della Sezione Stabilimenti Avigliana: geom. Eligio MARENGHI; Lidia SAVIOLI. Della Stabilimento Fonderie: ing. Lorenzo OZELLA; Luigi CASTELLANO; Maria Teresa TASSONE; geom. Luigi ZANANTONI. Della Sezione Spa: Angelo PORCELLANA; Maria VECCHIO. LUTTI Ottavio CAVALLI (Sede Centrale) - Antonio REVELLI; Andrea VIETI (Officine Sussidiarie Auto) - Guglielmo PERETTI; Giuseppe MERLO; Giulio BOSTICCO; Andrea TABCA; Giacomo RACCA; Guglielmo PERETTI (Fonderie) - Carlo QUAGLIA (Fonderie) - Vittore COSTANZO; Domenico VIOLA (Sess. Metalli) - Giovanni BALDO (Spa) - Gaspare SALASSA (Prod. Ausiliarie) - Alfredo PUFFIONE (Ricambi) - Enrico RONCO (Sima) - Enrico MOMO; Giovanni FONT; Umberto TURA; Maria GIULIANO (Premi fedeltà). La madre di Vittore BERTAZZINI; la madre del dr. Mario SATTI; il padre della

ILLUSTRATO FIAT

NOSTRE «STELLE AL MERITO»

In occasione della ricorrenza della Festa della Repubblica italiana sono state consegnate, a Ginevra e a Copenaghen, due Stelle al Merito del lavoro ad esperti tecnici della Fiat in servizio presso le Filiali svizzere e danese.



Michele Romano, alla Fiat dal 1916, è da 28 anni alla «Fiat-Suisse» con funzioni di Ispettore tecnico. Alla competenza professionale unisce quell'autentico entusiasmo, che anima tutti gli uomini Fiat e che all'estero è particolarmente sentita.

Il cav. Ernesto Campeotto, è capo Officina alla «Nordisk Fiat» di Copenaghen. Anzianità Fiat 30 anni. Ecco la motivazione della sua «Stella al merito»: «Per la sua perizia tecnica, per la sua educazione e per i suoi elevatissimi sentimenti nazio-

nali e familiari, è uno dei migliori e meglio considerati elementi della comunità italiana qui residente. Da parecchi anni fa parte del Consiglio di Presidenza della «Società Italia» di mutua assistenza tra gli italiani dimoranti in Danimarca».

A Romano e a Campeotto, anche a nome di tutti i loro amici di Torino, le congratulazioni e gli auguri dell'«Illustrato Fiat».



Elena Ambrosino e Anna Maria Canestri, figlie di dipendenti Fiat Spa, rispettivamente 1° e 2° della loro categoria al Concorso Nazionale di Stenografia a Viareggio.



TRESSCORE - Gruppi di mutui Fiat inviati dalla MALF alle cure termali.



BOARIO TERME - Un gruppo di mutui Fiat in cura alle Terme di Boario.

NELLE FAMIGLIE



VILLAR PEROSA - Anziani dell'Officina Esperienze e carrozzeria Mirafiori.



CERTOSA DI PESIO - Gita del personale del Reparto manutenzione «SIMA» e loro familiari.



CALUSO - Il personale del Laboratorio Chimico Grandi Motori e loro familiari in gita a Caluso. Con essi il Capo Servizio Ing. Simonetti.



ASSISI - Il personale della Filiale Fiat di Siena con i familiari, guidati dal Direttore comm. Raimondo Camosci, hanno effettuato una piacevole gita in Toscana e in Umbria. Sosta sul Lago Trasimeno e poi ad Assisi: la fotografia è stata scattata dinanzi a S. Maria degli Angeli.



CAGLIARI - Il Personale della Filiale di Cagliari e i loro familiari hanno effettuato una gita aziendale a S. Caterina di Pittinuri e a S. Leonardo. Ecco il gruppo dei giganti fotografato presso il caratteristico celebre Nuraghe di Losa.



CAPRERA (Sardegna) - Una gita del personale della Filiale di Sassari a La Maddalena-Caprera (Tomba di Garibaldi). Al centro l'ing. Carlo Ferretti direttore di quella Filiale Fiat.



ALBA - Gli Anziani Fiat degli Stabilimenti Avio.



8 MILIONI

Presentiamo Vincenzo Cavallero — che ha vinto 8 milioni compilando esattamente una schedina del «Totip» — con la sua famiglia. E' un dipendente Fiat, operatore all'officina alluminio dello Stabilimento Fonderie. Ha il diploma di geometra. Apprese la lieta notizia entrando al lavoro lunedì mattina 16 luglio, al ritorno da Luserna San Giovanni dove era andato a trovare la moglie e il bambino. Il Cavallero è un uomo con la testa a posto. Pur manifestando la comprensibile soddisfazione per la bella vincita, ha continuato nel suo lavoro. I suoi colleghi ed amici lo hanno festeggiato cordialmente. «Illustrato Fiat» si associa alla felicitazione.

ATTENZIONE AGLI IMBROGLIONI!

Il Gruppo Anziani Fiat ci segnala che individui sconosciuti e inqualificabili si presentano a vedove di Anziani Fiat per estorcere denaro, magari vendendo indumenti che dicono inviati da parte dell'Assistenza Fiat a condizioni di prezzo eccezionali. Altri, sotto il pretesto di fare un album d'onore per ciascun Anziano, chiedono anticipi di denaro.

Il Gruppo Anziani non ha mancato di denunciare tali inescusabili fatti alle Autorità competenti, e attraverso il nostro Giornale vuole ora mettere in guardia tutti gli anziani e i loro familiari. Non versare denaro per nessuna ragione a chiunque si presenti con qualsiasi pretesto, e ciò vale non soltanto per gli Anziani ma per tutti i dipendenti Fiat. Infatti per nessun motivo la Fiat manda i suoi incaricati nelle abitazioni per proporre acquisti, contributi, od altro.

Stiano dunque in guardia i dipendenti ed i loro familiari, e se qualcuno si presentasse loro lo segnalino immediatamente al Commissario di P. S. e al Gruppo Anziani Fiat.

CONSIGLI DEL MEDICO COME UTILIZZARE LE VACANZE ANNUALI

Ci si avvicina alle cosiddette ferie estive e ritorna pertanto di attualità il problema dell'utilizzazione migliore di queste vacanze.

Premettiamo che il riposo annuale è assolutamente necessario per conservarsi in buona salute: quindi non siamo d'accordo con chi pensa di utilizzare le vacanze dedicandosi ad altri lavori fisici ed intellettuali, anche se di natura estranea a quella dell'abitualità lavorativa.

Il periodo di ferie ragionevolmente corrisponde con il mese più caldo dell'anno, quando cioè riesce più gravoso l'attendere a qualsiasi attività lavorativa; anche per questa ragione è da evitare quindi di passare da un'attività all'altra, che, anche se piacevole, è sempre da considerare pregiudizievole alla propria salute.

Per coloro che vivono abitualmente in città e sono costretti a lavorare in ambienti chiusi le ferie estive devono rappresentare un periodo di riposo, di ristoro, di immagazzinamento di nuove energie indispensabili per attendere per tutto il resto dell'anno alle proprie occupazioni; per cui il miglior modo di utilizzarle è quello di allontanarsi dalla città per andare in un luogo qualsiasi ove ci sia dell'aria pura ed ossigenata, del verde dei prati o degli alberi, del confortevole panorama e soprattutto tutt'intorno molto silenzio e tanta tranquillità.

Ciò che giova alla salute è il vivere, sia pure per poche settimane, lungi dai luoghi abituali, il vedere visi nuovi, il godere della pace e del silenzio della natura, il respirare aria pura, l'abbandonarsi ad un ozio fisico ed intellettuale, il dimenticare i propri affari e le inerenti inevitabili preoccupazioni.

Per chi è sofferente e desidera utilizzare le vacanze in modo che esse possano tornare di giovamento alla sua malattia, non possono essere dati consigli generici.

In questo caso sarà prudente che ciascuno si rivolga al proprio medico curante. Difatti per ogni affezione può esservi una indicazione esatta, o per lo meno più favorevole, in rapporto all'altitudine, alla pressione atmosferica ed agli altri fattori climatici.

Per coloro che vanno a trascorrere le vacanze in una delle tante stazioni idrotermali di cui è piena l'Italia, ricordiamo che la scelta della località termale va fatta con molta cautela e non a caso, come spesso avviene, tanto per seguire la moda o gli amici.

Anzi, a proposito di amici, vi diamo un consiglio: cercate di andare a passare le ferie ove vi siano le minori probabilità possibili di incontrare amici. Eviterete di ritrovarvi con la mente e con i discorsi, nell'ambiente abituale, quello da cui dovete allontanarvi se volete ricreare il vostro spirito!

don. ENZO

V A R I E T A'

NOTERELLA ASTRONOMICA

Nei prossimi mesi di agosto e settembre il pianeta Marte si troverà — rispetto alla Terra — in condizioni eccezionalmente favorevoli per essere osservato e tali da attirare l'ammirazione anche dei non astrofili.

Come è stato accennato in qualcuna di queste noterelle, Marte è il pianeta della famiglia solare che segue la Terra in ordine di distanza dal sole: rappresentando il sole come una palla di 1 metro circa di diametro la Terra veniva raffigurata in una nocciola di 1 centimetro di diametro distante 120 metri dal sole e Marte come un pisello di 5 millimetri di diametro a 180 metri dal sole. Quando nel loro giro intorno al sole la nocciola (Terra) e il pisello (Marte) vengono a trovarsi dalla stessa parte la loro distanza, in questa raffigurazione risulta intorno a 60 metri, che nella realtà vengono a rappresentare qualche cosa come 78 milioni di Km. Questa posizione si ha ogni due anni circa nelle cosiddette «opposizioni ordinarie»: si hanno invece ogni tanto delle «grandi opposizioni» nelle quali i due pianeti, per circostanze particolari dovute alla forma ellittica della loro traiettoria intorno al sole, vengono a trovarsi molto più vicini fra loro: queste grandi opposizioni si hanno ogni 15 e ogni 17 anni. L'ultima si è avuta nel 1941 e ricorre benissimo che vedendo spuntare a prima sera dietro Superga, quel disco rosso e sfavillante, non erano pochi quelli che credevano si trattasse di un grande incendio sulla collina e non si convincevano della assicurazione «che era una stella» se non quando la vedevano a poco a poco alzarsi nel cielo.

Marte che in agosto dell'anno scorso si trovava a 400 milioni di Km. dalla Terra, si sarà progressivamente avvicinato, a 30 milioni in luglio e 63 in agosto (in agosto spunterà la sera fra le 20 e le 21). In settembre avrà il massimo del suo roseggiante splendore raggiungendo il 7 settembre la distanza minima di circa 57 milioni di Km.

A fine luglio Venere che è stata «stella della sera» per vari mesi riappare come «stella del mattino» sorgendo perfino alle 2½, e raggiungendo allora il suo massimo splendore (tanto per curiosità Venere si trova in luglio a 54 milioni di Km.; su per giù alla stessa distanza di Marte). In ottobre (precisamente all'alba del 25 e 26) Venere la si vedrà molto vicina a Giove. Verrà la pena di alzarci presto quelle mattine e dare uno sguardo a levante per ammirare quei due splendidi astri vicinissimi fra loro.

YPSILON

L'ANGOLO DEL FILATELICO

RIUNIONI SETTIMANALI

Si ricorda che durante tutto il prossimo mese di agosto le riunioni serali settimanali e quelle domenicali dei giovani saranno sospese per le ferie annuali.

Tali riunioni riprenderanno il primo martedì sera del mese di settembre e la prima domenica del mese stesso per i giovani.

NOVITA' DEL MESE

Italia

Nessuna novità da segnalare.

S. Marino

E' stata emessa la serie «Fauna canina» di posta ordinaria com-

prendente 10 valori.

Trattasi di una bella serie riprodotte 10 razze di cani su sfondo a diversi colori.

Vaticano

Prossimamente sarà emessa una serie di due valori commemorante Sant'Agostino.

CONCORSO FILATELICO

Su quanti francobolli emessi in Italia è effigiato Dante Alighieri? Indicare i vari francobolli.

Fra coloro che avranno inviato al Centro Culturale Fiat entro il 31 agosto 1956 la soluzione esatta verranno sorteggiati dei premi messi in palio dal Servizio Stampa Fiat.



GIOCHI

PROBLEMA DI SCACCHI

N. 28 - Inedito di E. Defourny
NERO (pezzi 4)



BIANCO (pezzi 10)

Il Bianco muove e dà matto in due mosse.

Mandare la soluzione a: Ing. Defourny presso «Illustrato Fiat», Corso Giovanni Agnelli 200, Torino, entro il 20 agosto. Specificare l'indirizzo e Sezioni di appartenenza. Fra i solutori saranno sorteggiati premi.

CRUCIVERBA



Orizzontali: 1. Moglie di Orfeo - 8. Coal comincia una preghiera - 10. Arguzia - 12. Fibra tessile - 13. Sono in terra - 14. Enna - 16. Ha scritto la «Vestale» - 19. Uccello australiano - 21. Città delle Puglie (sicilia) - 22. Lontani dalla patria - 23. Grandi martelli di ferro - 25. La nota che riscalda - 27. New York - 29. Crittogramma dell'uva - 30. Quadrupede... col pigliama - 33. Sono nel sale - 34. Preposizione articolata - 36. Ricovero - 37. Le ha il baco - 38. L'autore del «Cirano di Bergerac» - 43. Lettera greca - 44. Il mare francese - 46. Magistrato che difendeva i diritti della plebe - 48. Riparo delle fiere - 49. Pronome personale.

Vericali: 1. Il modo dell'esistere - 2. Gesso passeraceo - 3. Costume - 4. Uno stato asiatico - 5. Mezzo dito - 6. Comune in provincia di Frosinone - 7. Famosa matrona romana - 9. Fratello di Giacobbe - 11. Articolo - 15. L'eroe di Trafalgar - 17. Mezzo tratto - 18. Antica divinità egiziana - 20. Possessivo - 23. Uccello... sulle torri - 24. Goriola - 26. Non ecclesiastico - 28. Affermazione straniera - 31. Una bevanda - 32. Una provincia piemontese - 35. Fiume della Spagna - 39. Un po' di trambusto - 40. Fiume e dipartimento francese - 41. Nota bene - 42. Numero pari - 45. Congiunzione telegrafica - 47. Il nichel.

SOLUZIONE GIOCHI DEL NUMERO PRECEDENTE

PROBLEMA SCACCHI N. 27

1. B. Cd3 - e7 minaccia 2. Db7 - c6

matto.

Se N. 1...

R x Cd4 - scacco al R bianco

2. Ce7 - f5 matto

T x Db7 2. Cd6 x Tb7 >

A x Te4 2. Cd6 x Ae4 >

Tb5 - b6 2. Db7 - d5 >



SORTEGGIATI PER IL PREMIO

SILCI Nello - Grandi Motori - BALDASSI Filippo - Sez. Lubrificanti - MAGGINI Fulvio - Sez. Auto - Off. 20 - Geom. LONGO Silvio - Grandi Motori.

ILLUSTRATO FIAT

DIREZIONE E COMITATO DI REDAZIONE:
DIREZIONE STAMPA E PROPAGANDA FIAT
Torino, Corso Giovanni Agnelli 200
(Distribuzione gratuita)

Registrazione presso il Tribunale di Torino
in data 3-12-55 - Respons. Giovanni Delavade
Stampato dalla SEL - Stabilimento SATET
Torino, via Villar, 2

MODA

Il gran successo della stagione estiva è stato ottenuto dalle ampie gonne colorate. Queste divertenti campane dondolanti sui rigidi «jupons» di nylon sono le regine delle «boutiques» eleganti. Esse piacciono a tutte le donne. Sono pratiche, eleganti e hanno il pregio (non certo comune) di ringiovanire.

Vi insegniamo a formare un completo utile e simpatico unendo alle gonne di ispirazione folcloristica, bustini di vario gusto e stile. Di giorno portate una camicetta semplice con piccolo collo e maniche 3/4; per pomeriggio basterà un bustino con grande scollatura a punta; la sera danzerete con un bustino più modellato che darà alla solita gonna l'aspetto di un ricercato abito da sera. Acquistate tela di cotone colorata e combinate voi stesse le gonne «1956». Bastano alcuni metri di gallone o nastri colorati. Divertitevi a disporre con gusto questi ornamenti, che potranno anche essere di paglia e otterrete gonne di ottimo gusto.

Ricordate che si confezionano anche gonne con tessuti a righe bianche e blu e bianche e rosse che un tempo servivano esclusivamente per le livree dei domestici.

Oggi tutto è permesso, basta saper portare con disinvoltura ed eleganza questi abiti che, in fondo, sono delle stranezze.

Chi proprio vuol fare l'originale potrà indossare sottane composte da tessuto quadrato alternato a tessuto rigato. Questa è una moda ispirata ai grembiuli da lavoro delle contadine olandesi.

In tema di colori non ci sono dubbi: essi debbono essere vivaci e accostati con grande audacia.

Tutta la personalità della donna viene rivelata nella scelta del colore preferito. Sappiamo in partenza che le bionde prediligono i colori pastellati, mentre le brune volano per i toni accesi.

Non si faranno sbagli inserendo nel guardaroba estivo numerose sottane. Non sono naturalmente da

escludere quelle diritte e sportive. Queste ultime si portano con camicette «stile uomo» di colore intenso.

Altre gonne fortunate sono infine quelle cosiddette a calice rovesciato, le più indicate per i bustini a vita alta.

ANNA VANNER

(disegno di ATA DE ANGELIS)



Due camicette per una gonna di pesante tela bianca. La camicetta sportiva, a righe tabacco su fondo bianco, si porterà al mattino. Per pomeriggio camicetta bianca, nel medesimo tessuto della gonna e vistosa cintura di lino turchese montata su capretto bianco.



Estate 1956 - Abito estivo formato da gonna ampia e bustino aderente. Cotone bianco a righe blu scuro e limone. (Mod. G.M.G., Torino).

COSÌ VIVE UN GRANDE ZOO

La Germania possiede 22 zoo, il più vecchio è quello di Berlino, che esiste da 111 anni.

I profitti che si possono ricavare da uno zoo sono considerevoli. Prima della guerra quello di Berlino rendeva 3 milioni di marchi all'anno (circa 450 milioni di lire). Ma anche le spese sono ingenti: una giraffa, ad esempio può costare da 11.000 a 13.000 marchi (più di 1 milione e mezzo), un elefante indiano 14.000 marchi (2 milioni) ed uno africano anche di più. Per fortuna gli zoo non sono sempre costretti a comperare gli animali. Possono anche scambiarli, sfruttando gli allevamenti fortunati.

Caro anche il vitto di uno zoo. Quello di Berlino spende circa 5 milioni all'anno. Il menu comprende una lista di 80 diverse qualità di cibi gran parte dei quali piacciono anche a noi: banane, pomodori, uva passa, burro, insalata, vino, cipolle, datteri e fichi. Gli elefanti si nutrono di pane, verdura, mele, limoni, banane e rape. Le scimmie di pane, frutta, insalata, fagioli, noci, pomodori, patate bollite, avena e cipolle. Asini, cavalli e zebre mangiano pane, verdura e ghiande. I cerbiatti sono ghiotti di ghiande e castagne, i cigni di granaglie e cavoli. Gli animali feroci si nutrono esclusivamente di carne equina.

Ogni zoo ha la sua specialità, di cui va superbo. Quello di Francoforte è fiero delle sue giraffe, alte soltanto un metro e mezzo, ma di una razza rarissima scoperta nel 1801. Quello di Monaco è famoso per la sua gabbia di scimmie, particolarmente vivaci. Quello di Berlino possiede il più moderno allevamento di elefanti. Questi indizi e illustrazioni sono prese da «Costanze» (Amburgo) (reportage fotografico allo Zoo di Berlino).



Il giorno dell'approvvigionamento del cibo allo zoo è il lunedì. Gli autocarri percorrono i viali dello zoo, guidati dall'addetto al nutrimento degli animali il quale distribuisce equamente gli 80 differenti generi di cibo; a seconda dei gusti. (foto 1)

Un vero divertimento per il pubblico sono le foche. Le 60 libbre giornaliere di aringhe necessarie a nutrirle, costituiscono la maggior spesa per l'amministrazione dello zoo. (foto 2)

Ogni venerdì si pulisce la vasca delle foche. Occorrono 6 ore per svuotare e riempire nuovamente la vasca, 2 ore per ripulirla. (foto 3)

I menu per gli uccelli sono appetitosi: frutta per i sudamericani, pesci per i cormorani, carne per i marabù, insalate ed avena per i più piccoli; in tutto 40 cibi «à la carte», perché gli uccelli sono assai difficili da accontentare. (foto 4)

2000 metri quadrati dello zoo sono riservati ai leoni. Questo paradiso delle fiere è separato dalla zona riservata al pubblico da un fossato pieno d'acqua largo 8 metri e mezzo. (foto 5)

Toilette dell'orangutano. (foto 6)



Gli innamorati sono sulla panchina

*Et sur le banc d'un jardin solitaire
je vis une servante avec un militaire...*

Questi versi («e sulla panchina di un giardino solitario — io vidi una domestica con un soldato...») sono tra i più popolari di François Coppée. Li rievoca Guermantes su «Le Figaro» per constatare che gli amori si sono sempre visti sulle panchine dei giardini pubblici, dei parchi, dei viali; ma non alla stessa maniera, in così grande numero e così visibilmente come oggi. La coppia tradizionale, simbolica, era quella della servetta o della balia seduta accanto ad un dragone.

Ora, se le servette sono meno numerose di una volta, le balie sono quasi del tutto scomparse con le loro ampie cuffie a nastri e i larghi busti; e i soldati hanno oggi altre occupazioni, altre ambizioni: la balia non è più il loro genere. In compenso vediamo molte altre coppie, che sulle panchine si sentono come a casa loro e lo danno bene a vedere. Non poche di queste coppie hanno tale diritto di occupazione perché sono costrette a prolungare il fidanzamento nei giardini pubblici non trovando una casa in cui alloggiare il loro matrimonio.

Gli innamorati stanno sulle panchine; e i fidanzati agitati si rifugiano nell'automobile o nelle «surprise-parties» di cui le vere sorprese sono talvolta riservate ai genitori, che non vi assistono... I costumi hanno guadagnato in libertà ciò che il pudore perde in costrizione. Nel 1890 Paul Bourget condannava come un grave errore «le vane e puerili delizie» messe in pubblico; ma oggi dovrebbe attenuare certe sue sentenze: «Solo una donna appassionatamente innamorata può perdonare una familiarità fisica davanti a testimoni, e pur sempre non resta ferita...». Ma a questo riguardo le «donne ferite» devono essere

diventate legioni, perché non ci si è mai tanto baciati sulle panchine e per le strade; e che le strade siano più o meno frequentate, più o meno illuminate non influisce su quegli slanci appassionati. Abbracciarsi in pubblico sembra ormai l'atto più naturale del mondo, ed infatti ciò finisce per diventare naturale.

Il cinema ha dato l'esempio: i baci in primo piano fanno il finale di molti film che dovrebbero andare a finire bene poiché si fermano lì. Come non imitare quel che tante vedette ammirate compiono sotto gli occhi del mondo, e non baciarsi sotto i lampioni cittadini come sotto i riflettori di Hollywood? Quei duetti, così frequenti, rendono ancor più commoventi certe solitudini.

Talvolta si scorge una ragazza sola su una panchina, e che non aspetta nessuno, davvero sola con i suoi pensieri. L'ultima che io ho veduta mostrava una fronte grave, lo sguardo chino, di una immobilità di statua. Era bella nel suo silenzio meditativo: sorella popolare di quella Vergine, dal corpo disperato, che Michelangelo distese su una tomba nella Cappella dei Medici.

MINIME

10 miliardi di spettatori frequentano, in un anno, le 100.000 sale cinematografiche del mondo. Così una statistica dell'UNESCO. I più assidui sono gli inglesi (media per abitante: 25 volte all'anno) seguiti dai Neozelandesi (18 volte) dai Canadesi (17 volte) e dagli Americani del Nord (13 volte all'anno).

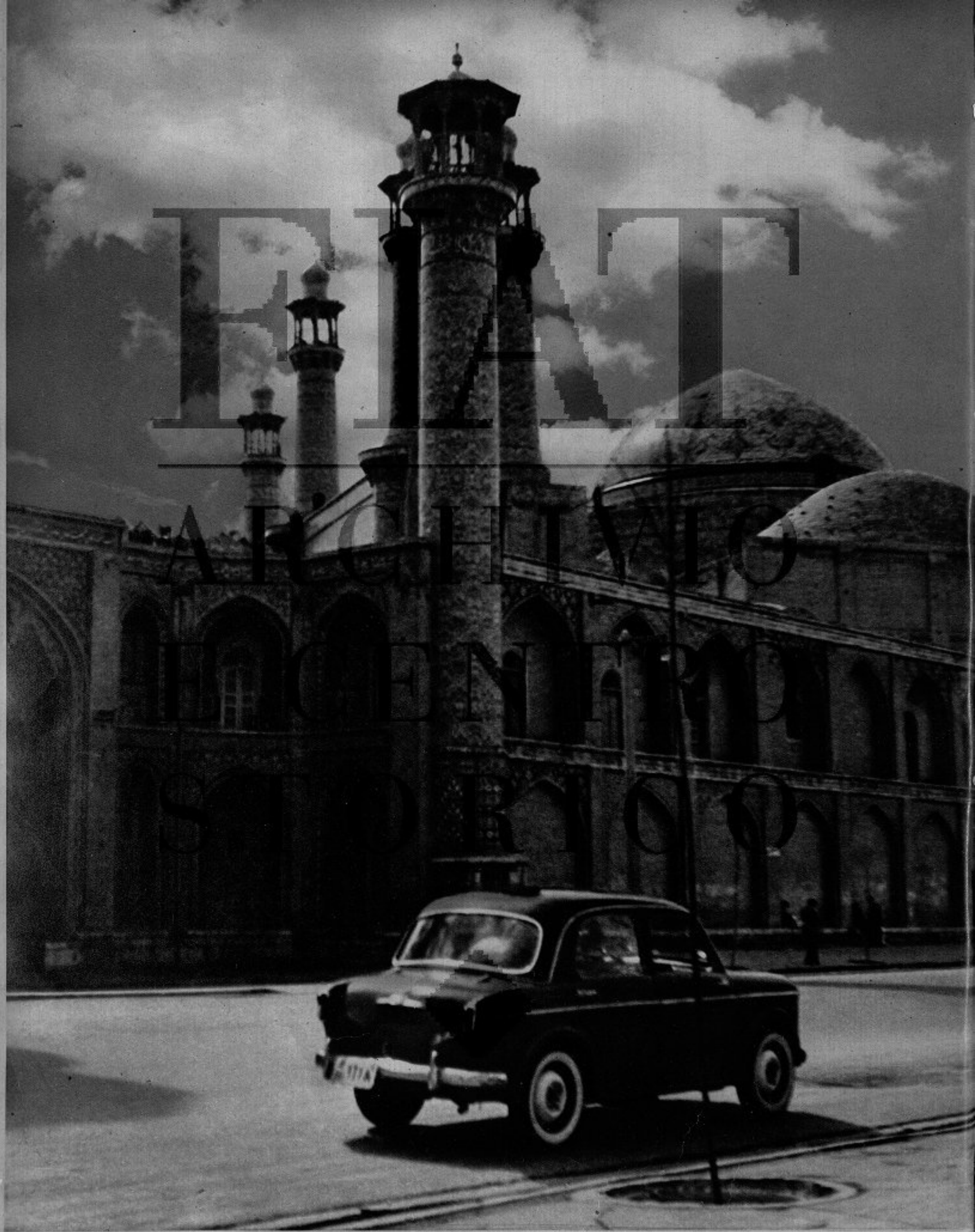
Non si romperanno più pellicole durante le proiezioni cinematografiche, grazie ad un nuovo tipo di film, il «Cronar», al tempo stesso più sottile e più resistente.

La velocità di fabbricazione dei dischi è stata quadruplicata polverizzando la materia prima in una matrice invece di pressarla in una macchina.

VA DA 50 ANNI



GIAVA - Questa è una macchina Fiat del 1904! La vettura che nel 1939 ha partecipato al giro dell'Isola di Giava si trova presso la Fiat-Java a Diakarta, ed è sempre in buone condizioni di marcia.



LA FIAT TV E LA MOSCHEA