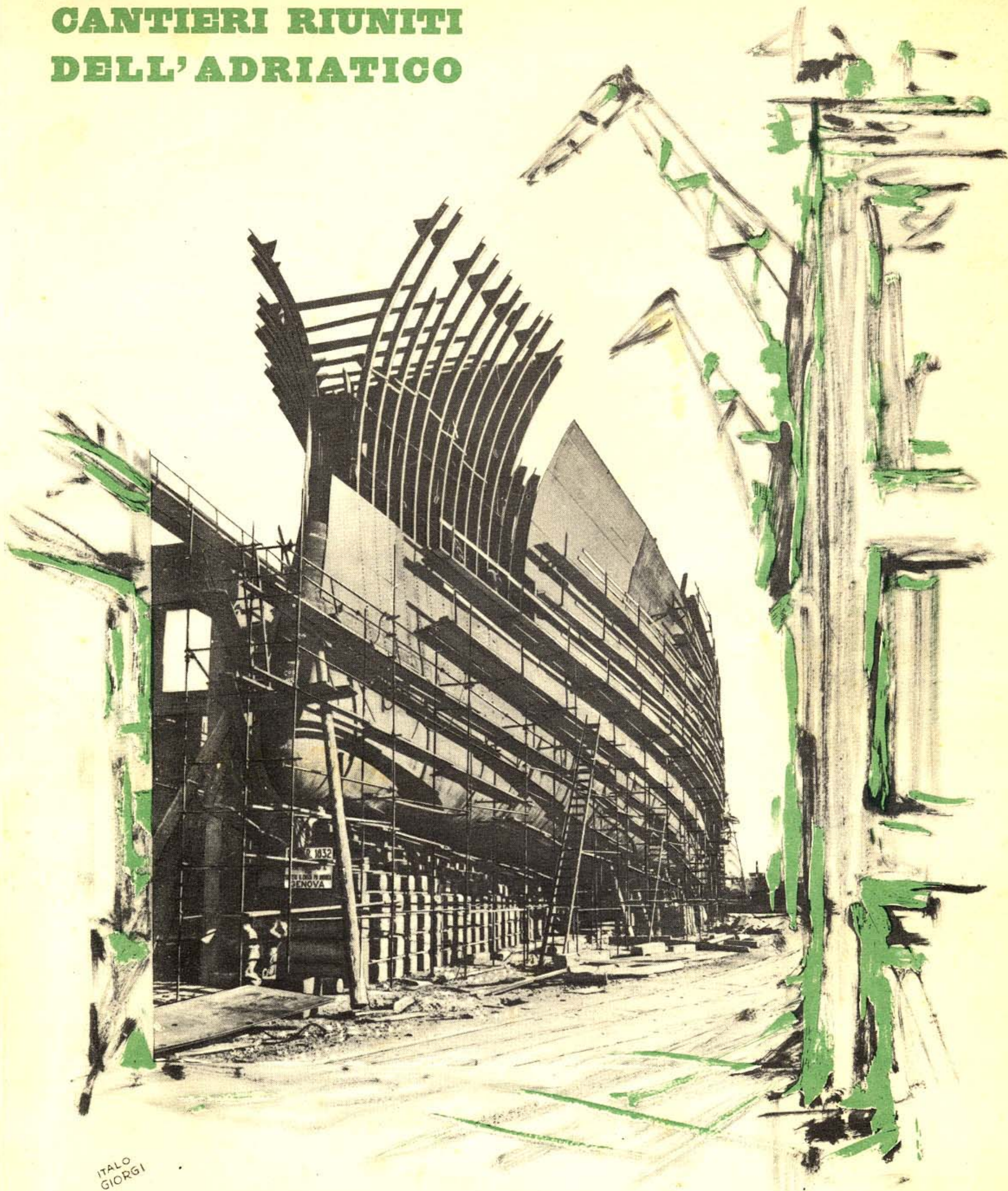


CANTIERI RIUNITI DELL'ADRIATICO



ITALO
GIORGI

BREVE STORIA

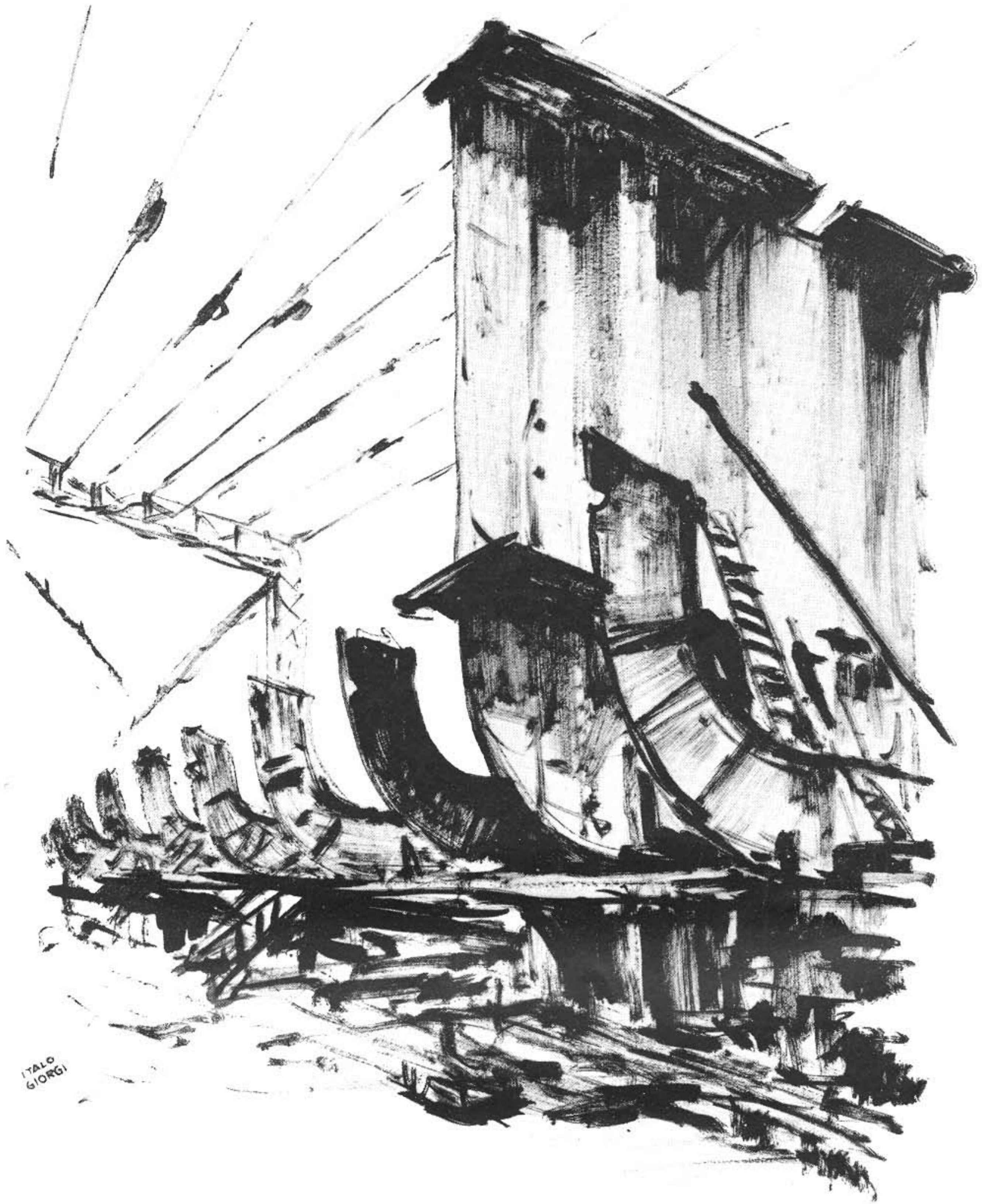
CANTIERI RIUNITI DELL'ADRIATICO

TRIESTE - MONFALCONE

I Cantieri Riuniti dell'Adriatico sono sorti il
16 giugno 1930 dalla fusione delle tre società:

Stabilimento Tecnico Triestino - Trieste	1857
Cantiere S. Rocco - Muggia	1857
Cantiere Navale Triestino - Monfalcone	1907

tre complessi industriali dediti alle costruzioni
navalmeccaniche, dai quali essi hanno ereditato
tradizioni secolari e preziosa esperienza.



ITALO
GIORGI



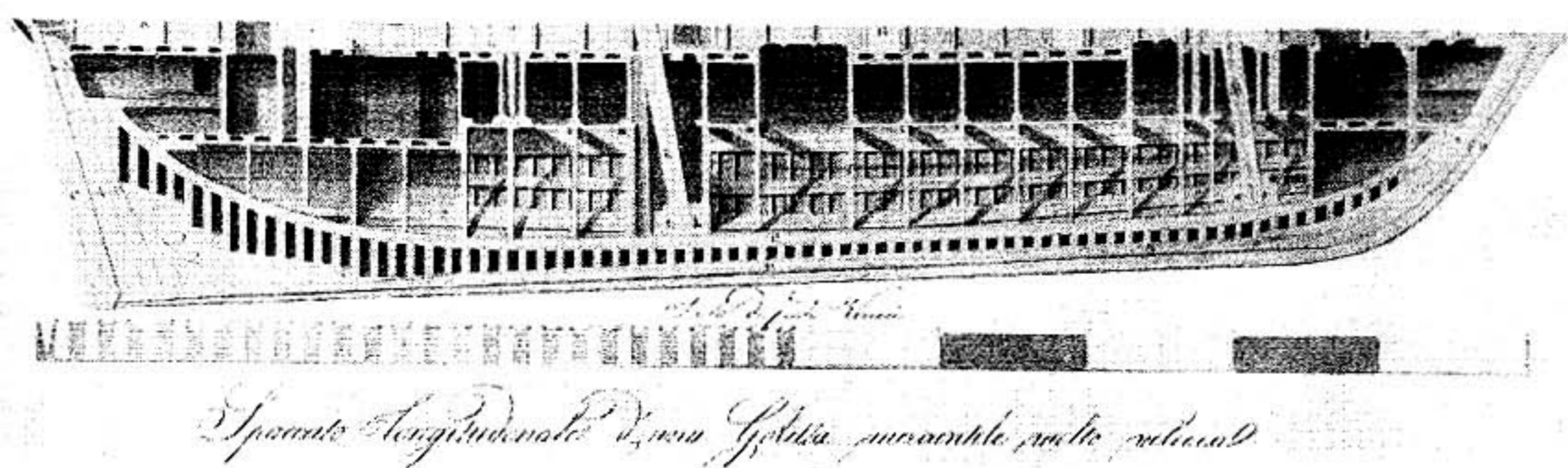
CENT'ANNI FA Trieste viveva la sua adolescenza di emporio marittimo. Lungo le strade d'Europa che terminano sul versante adriatico scivolava una sempre più impetuosa corrente di mercanzie, di manufatti, ansiosi di andare verso lontani lidi, Africa, Levante, Estremo

Oriente e Americhe. Se risale a quel periodo la fondazione dei primi cantieri navali triestini considerati in senso organico, e dalla cui ossatura sono sorti quelli attuali, con ormai un secolo di ininterrotta attività, bisogna scendere nelle profondità del tempo per ritrovare le radici della vocazione triestina per l'arte navale. Le storie narrano infatti che la città ebbe una propria marineria fin dagli oscuri secoli del medioevo, con un permanente pugno di calafati e carpentieri, e già allora v'era uno «squero» su cui raddobbare le barche e impostarne di nuove. Lo squero triestino venne fondato — secondo quanto riferisce il Gerolami in un suo acuto studio storico — nel 1558, dalla confraternita di San Nicolò, detta dei marinai, cui erano affiliati i cittadini che in un modo o nell'altro traevano sostentamento dal mare: con la pesca, la navigazione, il contrabbando marittimo, l'arte navale.

Era il tempo di legni più che modesti, e di pochi bastimenti, sufficienti al trasporto dei romei che, provenienti dai paesi alpini, scendevano a Trieste per cercarvi imbarco per la Terra Santa, per il Santuario di Loreto, per Roma: traffico marginale, estraneo al trasporto di mercanzia, dominato da Venezia. Fu solo con il decadere lento della potenza di Venezia, agli albori del Settecento, nonchè con l'affermarsi di un nuovo ordine politico in Adriatico per l'accresciuta influenza degli Absburgo, che Trieste e Fiume venivano dichiarati da Carlo VI (1717) porti franchi, sicura premessa alla loro futura espansione.

Anni di rapide, folgoranti affermazioni: nel 1720 la «Compagnia Orientale» fonda un grosso cantiere triestino, diretto da valenti tecnici a capo di uno stuolo di operai specializzati arruolati prevalentemente a Fiume, nel Napoletano e in Liguria. È rimasto nella storia il nome del primo bastimento prodotto nel cantiere: il «Primogenito», varato nel 1722.

Appartiene a quella medesima epoca un altro evento importante: l'acquisto da parte dello Stato dello squero della «Compagnia Orientale» e la sua conversione in «Arsenale», dove



saranno impostate le prime unità della futura flotta, mentre ai bisogni della marineria restava l'antico squero di San Nicolò. Quasi contemporaneamente il Governo imperiale istituiva un «Ospizio», destinato ad accogliere e istruire i giovani desiderosi di dedicarsi alla professione di costruttori navali.

Novello impulso alle costruzioni navali triestine veniva nel 1740 dall'opera saggia ed energica di Maria Teresa, succeduta al padre sul trono d'Austria. Erano registrati a quell'epoca a Trieste 15 velieri di oltre 100 tonnellate, 7 fra le 50 e le 100 e 26 legni di stazza inferiore, in tutto una cinquantina di velieri per circa 3500 tonnellate.

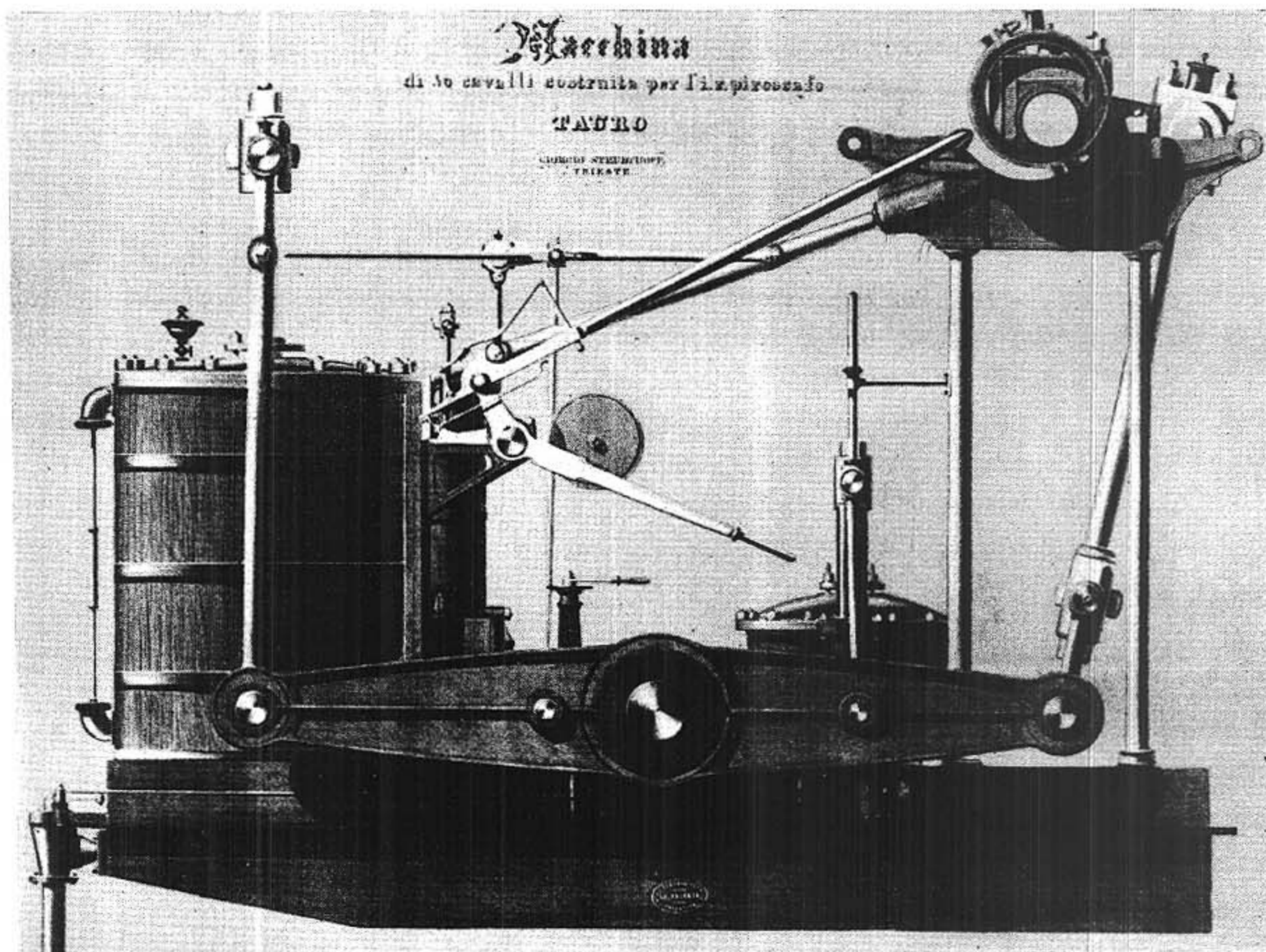
Ultimo locatario dello squero San Nicolò risulta essere stato il costruttore navale Odorico Panfili, trasferitosi a Trieste da Rovigno d'Istria; il suo nome resterà a lungo nelle storie dei cantieri adriatici, arriverà quasi sino all'età nostra. Odorico Panfili concepì di creare un cantiere più vasto e di maggiore potenza; lo avviò a una forte, crescente attività — era noto come Squero Nuovo — che si interruppe solo ai primi anni dell'Ottocento, con le vicende belliche napoleoniche. Ma più avanti, i figli Giuseppe e Vincenzo riprendevano l'attività sulle orme del padre, al punto che il cantiere non aveva braccia bastanti a tenere il passo con le incalzanti commesse. Vi è una data fondamentale in questa attività: nel 1818 lo Squero Panfili costruì, su disegno inglese, per un commerciante americano, la prima «vaporiera» triestina, il «Carolina». Altra grande data: undici anni dopo il Panfili costruiva il «Civetta», primo natante ad essere mosso da un nuovo mezzo di propulsione, l'elica, inventata a Trieste da un geniale tecnico, Giuseppe Ressel. Dovevano passare ventiquattro anni prima che i vapori del Lloyd cominciassero ad adottarla al posto delle ingombranti ruote.

Ma ormai eravamo a una svolta decisiva nel campo della navigazione; intorno al 1840 lo Squero Panfili accresceva la sua potenzialità e perfezionava le sue tecniche, e in un decennio operosissimo costruiva una trentina di scafi per il Lloyd di Trieste, mentre fiorivano in città, moltiplicandosi, le aziende artigiane chiamate a collaborare nella costruzione di navi, sorgevano botteghe di provetti velai e intagliatori, e officine di fabbri e di tornitori, vivaio di maestranze specializzate la cui fama doveva affermarsi ed espandersi ben oltre i confini.

È di quel periodo l'incontro della città con un uomo che doveva dare un'eccezionale evoluzione all'arte navale e meccanica: il capitano di lungo corso *Giorgio Simeone Strudthoff*, nato a Brema e arrivato in Adriatico al comando di un brigantino danese. Trovata moglie a Trieste e qui stabilitosi, il cap. Strudthoff nel 1822 divenne socio tacito di suo cognato, l'ottico Giacomo Manzioli, con il quale gestiva un'officina meccanica, prima nella parte vecchia della città, poi nel 1835 al Passeggio S. Andrea.

Nel 1839, Giorgio Simeone Strudthoff divenne titolare della ditta «G. S. Strudthoff» che sarà il nucleo primo di quello «Stabilimento Tecnico Triestino» destinato ad assurgere, in anni successivi, a rinomanza mondiale. Va tenuto conto che proprio allora il Lloyd Triestino — nato nel 1836 — dava vita a una fitta rete di servizi marittimi regolari e periodici tra l'Adriatico e il Levante, creando anche un'organizzazione meccanica di sempre più largo respiro che poi doveva diventare il famoso Arsenale del Lloyd, costruttore di piroscafi in ferro e in acciaio.

Ma il ciclo delle feconde iniziative, in quei tempi fortunati e di grande prosperità economica per l'emporio adriatico, non era ancora esaurito: nel 1839, non lontano dallo stabilimento Strudthoff, un intraprendente veneziano, Gaspare Tonello, faceva sorgere uno Squero sul cui perimetro più tardi doveva affermarsi il glorioso cantiere San Marco. Il Tonello por-



1851

Lo Stabilimento STRUDTHOFF produce la sua prima macchina alternativa marina

tava sui metodi empirici le prime nozioni scientifiche, dando all'arte navale un indirizzo moderno. Era un uomo di eccezionale valore il Tonello, tecnico valentissimo, titolare della cattedra di costruzioni navali presso l'Accademia di commercio e nautica di Trieste, fondata da Maria Teresa ancora nel '700. Lo Squero San Marco, da lui inaugurato il 21 marzo 1840, aperse una nuova epoca nell'arte delle costruzioni navali triestine, segnandola con un'orma incancellabile.

Poi l'evento portentoso che schiude alla navigazione quasi un nuovo mondo, accrescendo illimitatamente le possibilità dei traffici marittimi: l'apertura del Canale di Suez, che consentirà di congiungere l'Atlantico e l'Indiano attraverso la scorciatoia del Mediterraneo. Nuove strade ferroviarie nel Continente, per avvicinare al mare il flusso delle merci, e una nuova quasi insperata arteria aperta alla navigazione; quindi un bisogno sempre più pressante di navi, navi sempre più grandi, potenti, veloci.

Comparirà a Trieste in questo periodo così propizio a tutte le iniziative marittime un altro personaggio di rilievo, l'ingegnere Robert Whitehead, inglese, il quale sarà chiamato a dirigere lo stabilimento degli Strudthoff, dove costruirà la prima macchina marina realizzata nella Regione, e quindi il primo impianto di propulsione ad elica e la prima caldaia cilindrica. L'epoca del legno poteva considerarsi tramontata, così quella della vela che cedeva il posto al trionfo del vapore.

Si è già detto che il brillante affermarsi di questa multiforme attività a Trieste era non solo favorita dalla fortunata congiuntura dell'emporio, allora in pieno sviluppo e ricco di fermenti, ma anche perchè era l'unica industria meccanica in tutta la Venezia Giulia e nelle altre zone litoranee dell'Adriatico.



GIORGIO SIMEONE STRUDTHOFF

Le alterne vicende del «San Marco»,

Lo Squero San Marco fondato nel 1839 dal professore di costruzioni navali Gaspare Tonello, dopo un'alternata attività, durante la quale venne prima ceduto al commerciante Giuseppe Bousquet, poi, preso in affitto, in parte dalla Società di Navigazione del Lloyd Austriaco, e dal 1850 in parte requisito dalla Marina Militare Austriaca, passò nel 1860 di proprietà esclusiva di Giuseppe Tonello, fratello del fondatore Gaspare, scomparso nel 1849. Allo Stabilimento San Marco, come allora venne denominato dal nuovo proprietario, si costruirono per un decennio navi di considerevole mole per quei tempi. Gli edifici centrali in muratura che poi rovinarono nel 1945 per opera dei bombardamenti aerei, risalgono a quel periodo.

Con la morte di Giuseppe Tonello, gli eredi cedettero lo Stabilimento alla Società Navale Adriatica per costruzioni di navi, appositamente costituitasi.

Il verificarsi di una crisi economica mondiale costrinse la Società a chiudere nel 1875 lo Stabilimento.

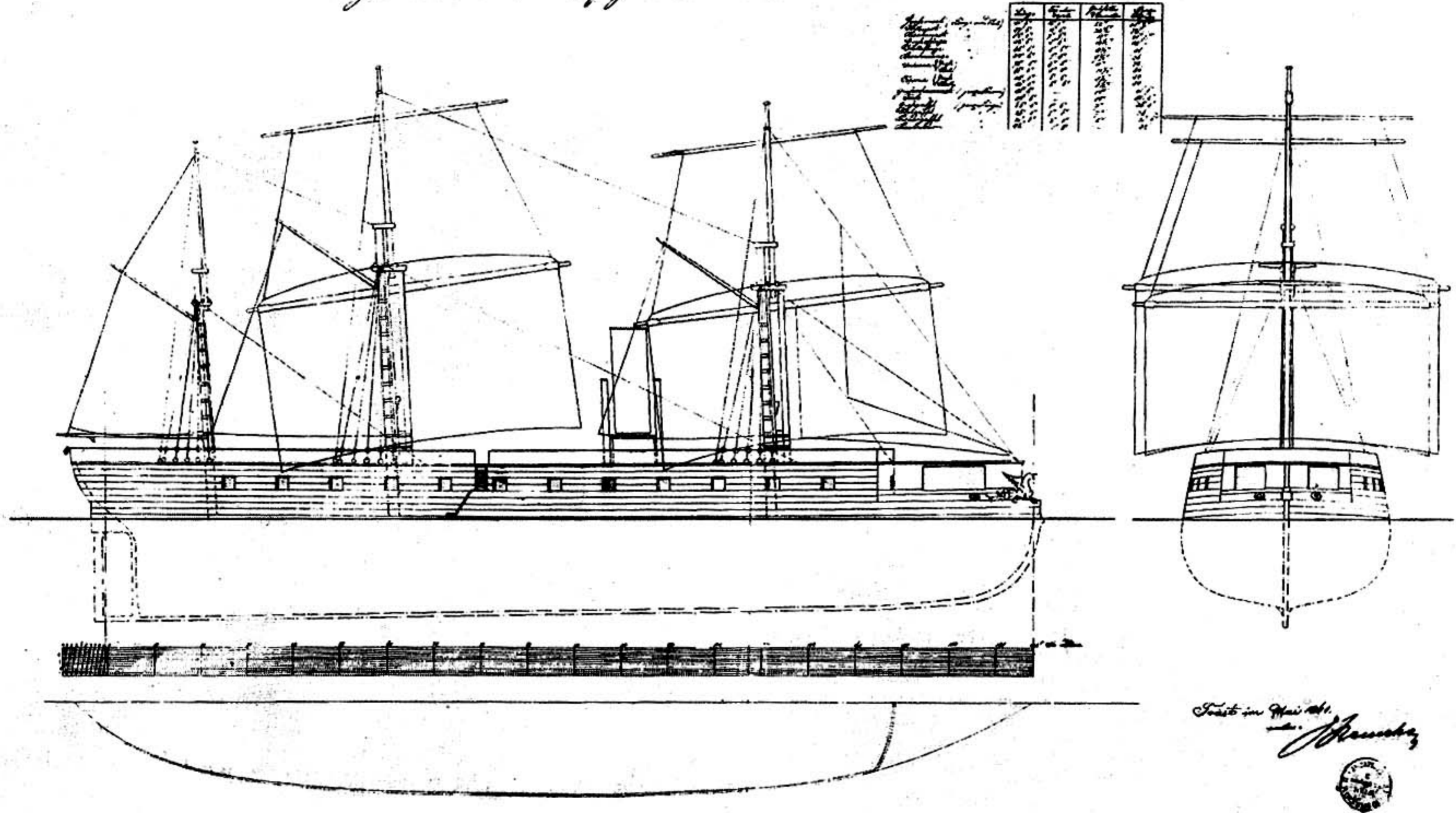
Nel 1898, lo Stabilimento Tecnico Triestino, superata la grave crisi grazie alle sue molteplici attività, navale e meccanica, decise l'acquisto del San Marco nel quale, ampliato e riattrezzato, venne concentrata la costruzione in serie delle unità militari.

Per un lungo corso di decenni — sino al fatale 1914 — il cantiere costruì in prevalenza navi da guerra fornendo allo scomparso impero gran parte della sua possente flotta, comprese le famose «dreadnought» tipo «Viribus Unitis». Quest'arte di costruire navi da battaglia troverà, in tempi a noi più vicini, ulteriori affermazioni, quando dagli stessi scali scenderanno in mare, per la bandiera italiana, le corazzate «Vittorio Veneto» e «Roma», gli incrociatori «Trieste», «Fiume», «Garibaldi», «Attendolo» e «Cadorna».



IL CANTIERE S. MARCO NEL 1860

Segel Plan S. M. Panzerfregatten 2. Klasse, "Trache" & "Salamander".

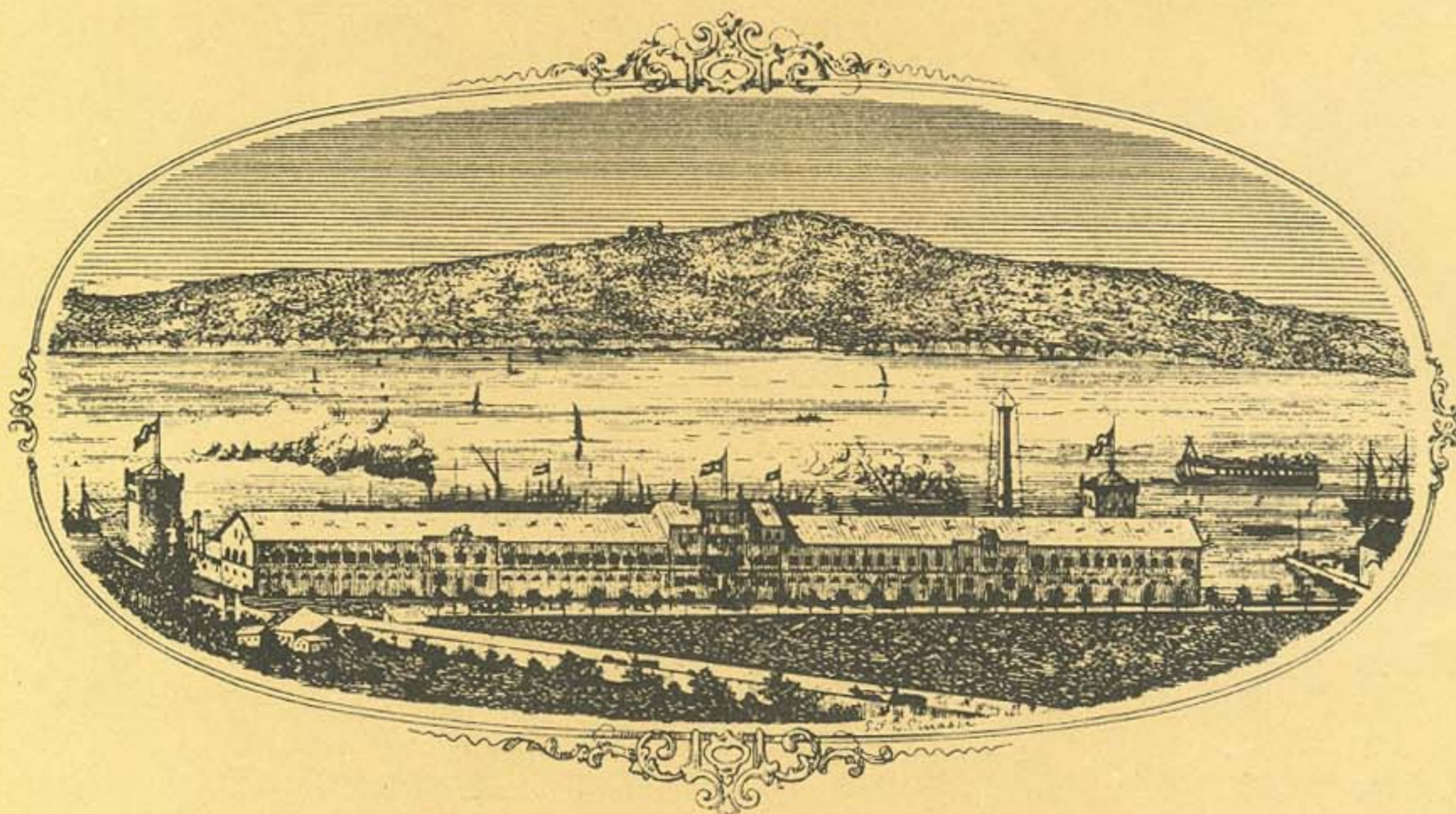


1861

Piano della velatura delle pirocorvette corazzate «DRAGO» e «SALAMANDRA» costruite al Cantiere S. Marco



GASPARE TONELLO



*Il sottoscritto si onora d'invitare
V. S. al varamento della S. R.*

PIRO-FREGATA CORAZZATA

JUAN DE AUSTRIA

*che avra luogo, tempo permettendo, il giorno 26
del corrente alle ore 9. antimeridiane nel suo*

CANTIERE a S MARCO.

DESCRIZIONE DELLA PIRO-FREGATA

Lunghezza 230 piedi e 7 $\frac{1}{2}$. pollici
Larghezza 44 " 4 "
Altezza 27 " 6 "
Dislocamento 3650 tonnellate
Cannoni 35 di grosso Calibro
Forza della macchina, 650 Cavalli
Peso della Corazza 16000 centinaja
Equipaggio 520 uomini.

F. Tiani del lavoro dell' S. R. Capo Ingegnere navale

Sig. GIUSEPPE ROMAKO

Dirigente all'esecuzione del lavoro l' S. R. Ingegnere navale

Sig. GIUSEPPE FINK

Trieste li 22 Luglio 1862.

Giuseppe Car. Tonello.

20 aprile 1857:

nasce lo Stabilimento Tecnico Triestino

Dopo la morte del fondatore della Fabbrica Macchine S. Andrea, Giorgio Simeone Strudthoff, avvenuta nel 1846, i fratelli Guglielmo, Giorgio, Augusto e Edoardo, continuarono sotto la guida del maggiore di essi, Guglielmo, la ditta paterna.

Desiderosi di sviluppare maggiormente l'Azienda, estendendo l'attività di questa anche alle costruzioni navali, i fratelli Strudthoff bisognosi di capitali, associarono i commercianti e banchieri locali, Pasquale Revoltella, Edmondo Bauer nonché la ditta Reyer & Schlik.

Il 20 aprile 1857 venne pertanto costituita la Società «Stabilimento Tecnico Triestino» che oltre alla Fabbrica Macchine S. Andrea comprese la fonderia di Muggia nonché il Cantiere San Rocco in allestimento sull'opposta sponda del Vallone di Muggia, laddove il golfo si incunea tra la città e il lembo della costa istriana.

Lo Stabilimento Tecnico Triestino per il crescente numero di commesse, specie per la Marina Militare, potenziò notevolmente il cantiere San Rocco e la Fabbrica Macchine Sant'Andrea. Nel 1860, vennero annesse al Reparto di Sant'Andrea un'officina calderai e una vasta fonderia in sostituzione di quella che era stata chiusa a Muggia.

Nell'epoca in cui le navi in legno stavano tramontando e andava sempre più diffondendosi l'impiego del ferro anche per gli scafi di velieri, il Cantiere San Rocco costruiva diversi vaporini in ferro fra i quali vanno ricordati il «Colibri», il «Re Davide» e il «Custoza», varati nel 1860.

La prima importante costruzione tutta in ferro del San Rocco per committente estero, fu la corvetta corazzata a torri «Idilajeh» (1870) per la Marina da guerra turca.

Tutti gli apparati motori per le costruzioni del San Rocco erano opera della Fabbrica Macchine S. Andrea.

Nel 1875, con la chiusura del San Marco per mancanza di lavoro, il Cantiere San Rocco diveniva l'unico grande cantiere triestino, eccetto l'Arsenale del Lloyd di proprietà della Società di navigazione stessa.

San Rocco e Sant'Andrea, intanto, procedevano di pari passo con la continua evoluzione tecnica della nave in ferro, che segnava il definitivo tramonto della vela.

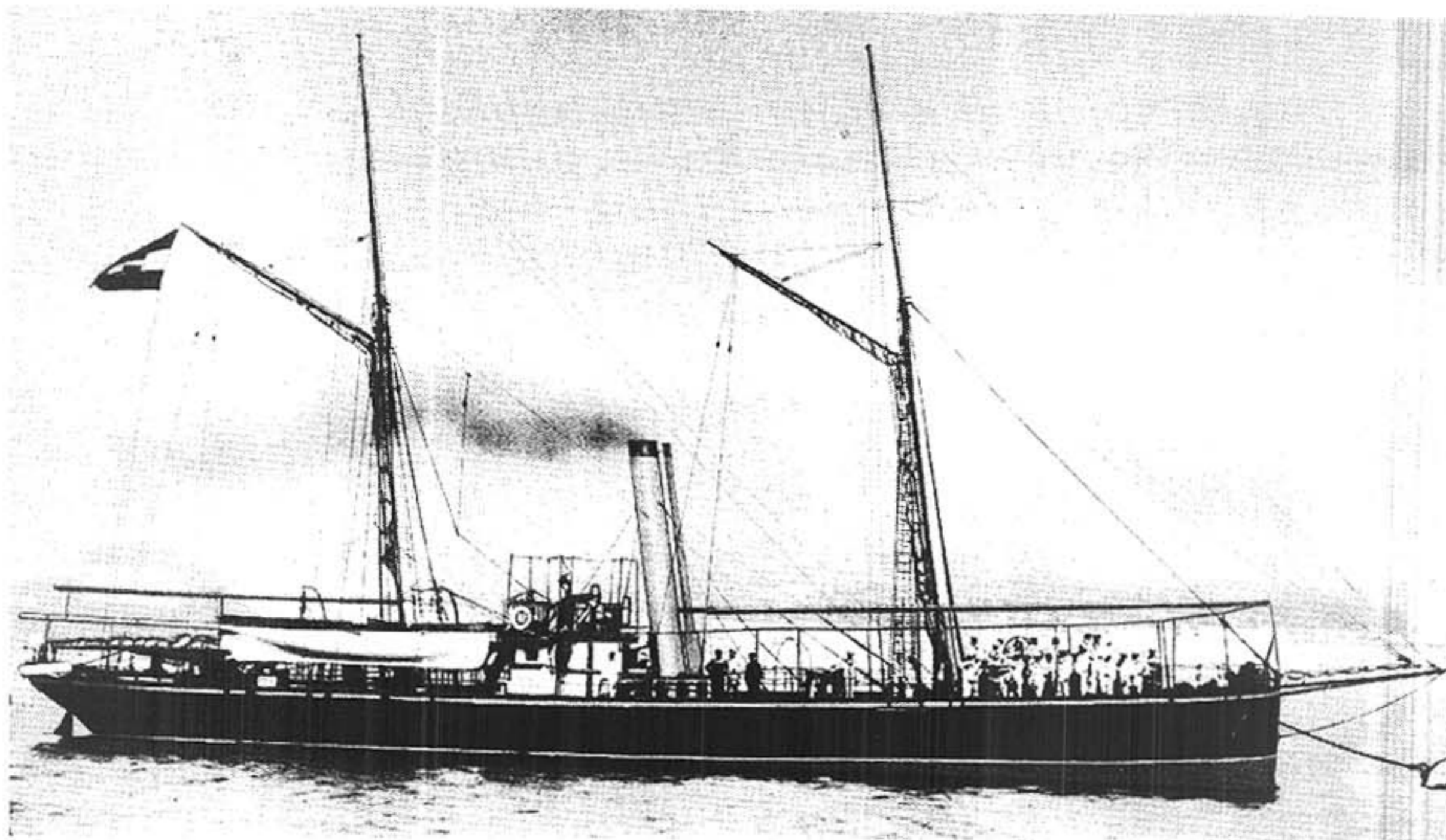
A Sant'Andrea, superati i tempi delle primitive macchine a vapore, lo Stabilimento entrava ormai nella fase delle macchine composite. La prima di queste data dal 1872.

Sugli scali del San Rocco dove si susseguirono le costruzioni di navi per la Marina Militare, nel 1892 venne costruito il primo piroscalo con doppio fondo e chiglie di rullio.

Lo «Stabilimento Tecnico Triestino» nell'intento di sistemare l'azienda in maniera adeguata agli impegni che lo sviluppo evolutivo imponeva, nel 1896 acquistava il San Marco da oltre venti anni inoperoso.

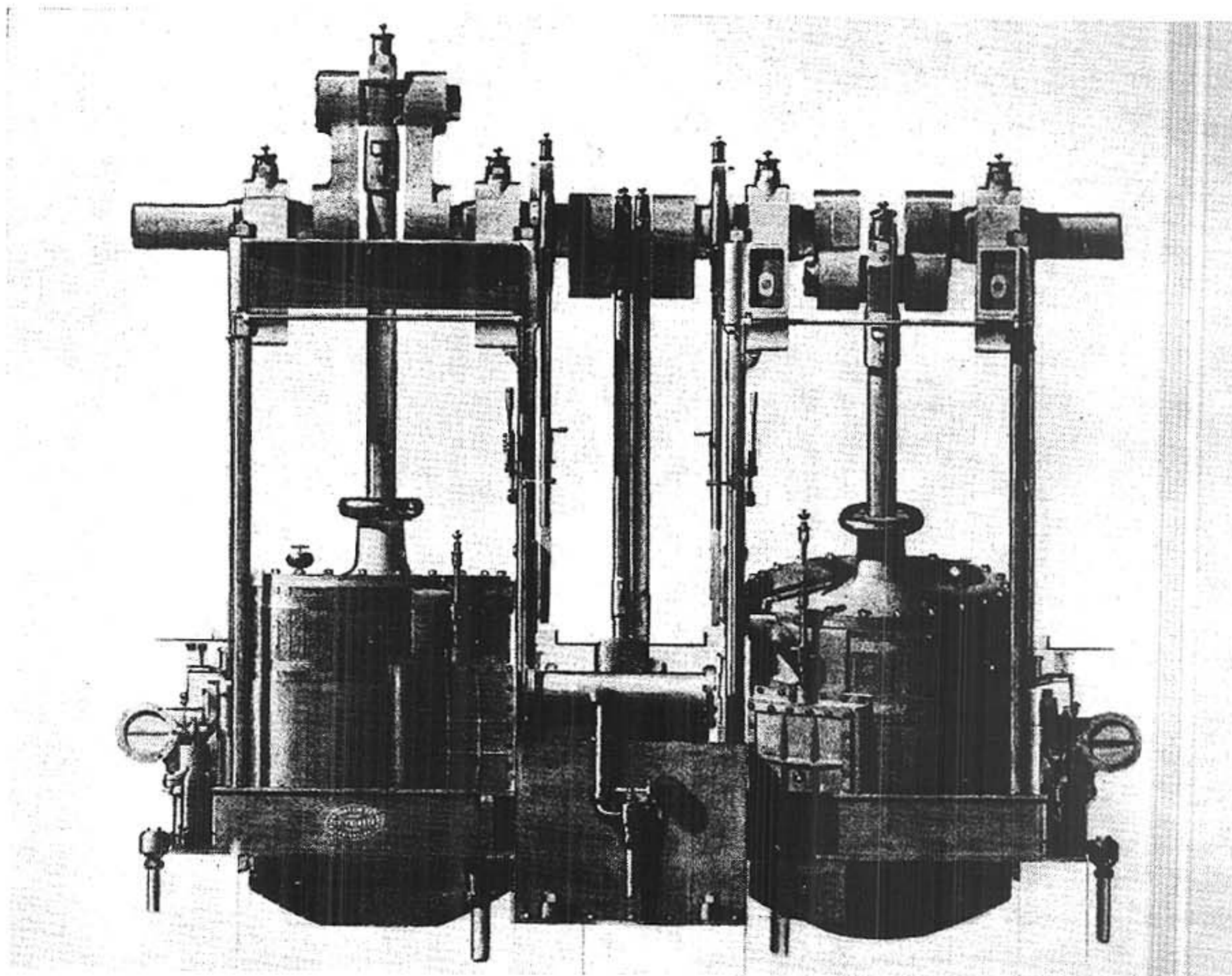
L'acquisto era importante, in quanto lo Stabilimento Tecnico Triestino disponeva di un solo cantiere, il San Rocco, che, tutt'altro che ideale sotto diversi aspetti, esposto come era in piena battuta di hora, limitato alla stretta area appiè della collina, privo di possibilità di venire in seguito congiunto alla rete ferroviaria a vantaggio dei costi d'esercizio, si trovava pregiudicato in ogni suo sforzo tendente a mettersi al passo con i cantieri concorrenti. Con l'acquisto, l'ampliamento e il potenziamento del Cantiere San Marco, con il simultaneo rimodernamento della Fabbrica Macchine Sant'Andrea, lo «Stabilimento Tecnico Triestino» diveniva il complesso navalmeccanico più poderoso dell'Adriatico.

Mentre al San Marco venivano concentrate tutte le attività, allora dedicate quasi esclusivamente alla produzione in serie di unità per la Marina Militare, il San Rocco veniva adibito per i lavori di raddobbo.



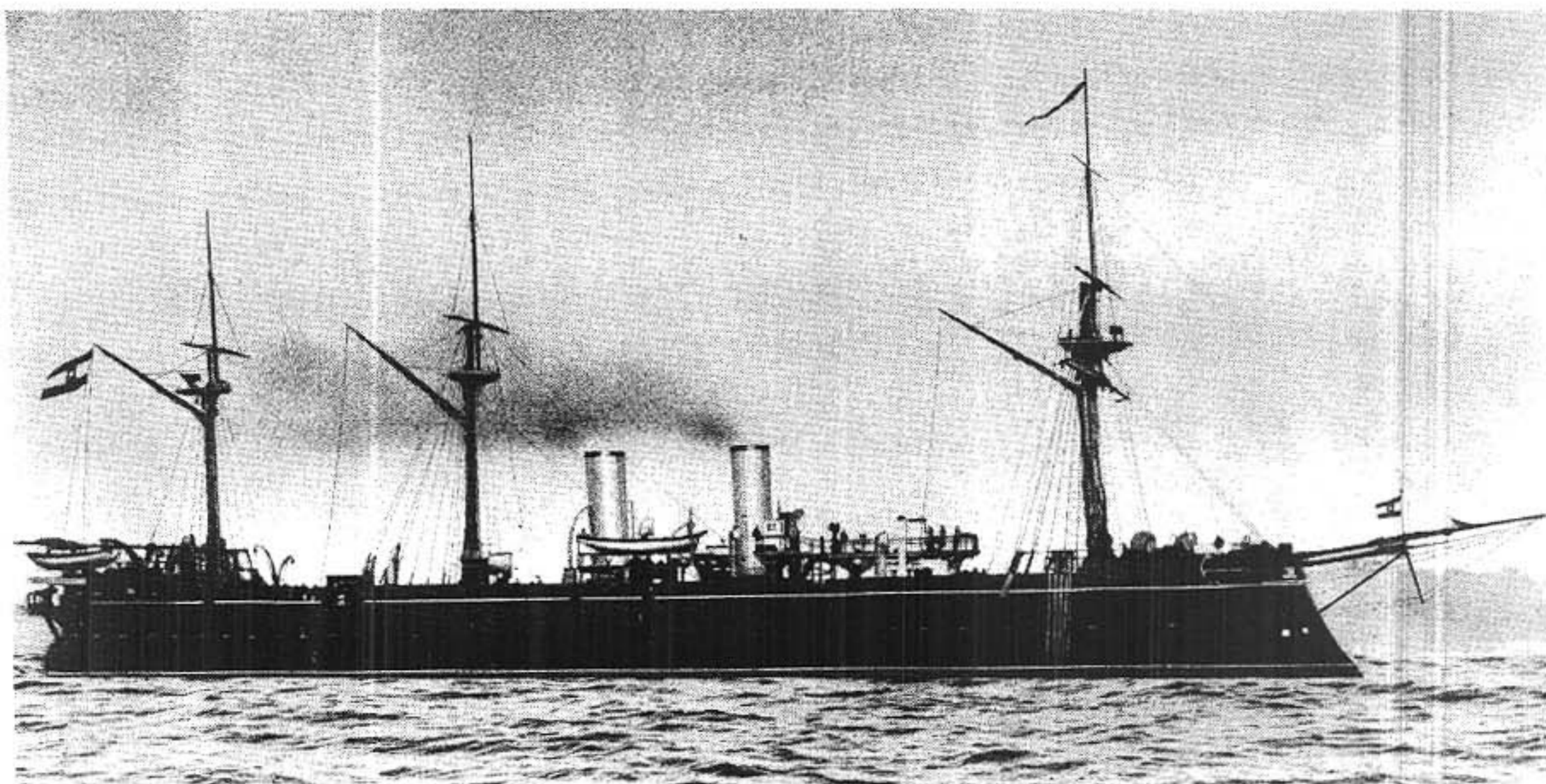
1860

Con la cannoniera «GEMSE» di 380 t.d. ha inizio al Cantiere S. Rocco la lunga serie di costruzioni per le marine militari



1862

Alla Fabbrica Macchine S. Andrea viene costruita la macchina a cilindri orizzontali per la corazzata «PRINCIPE EUGENIO»

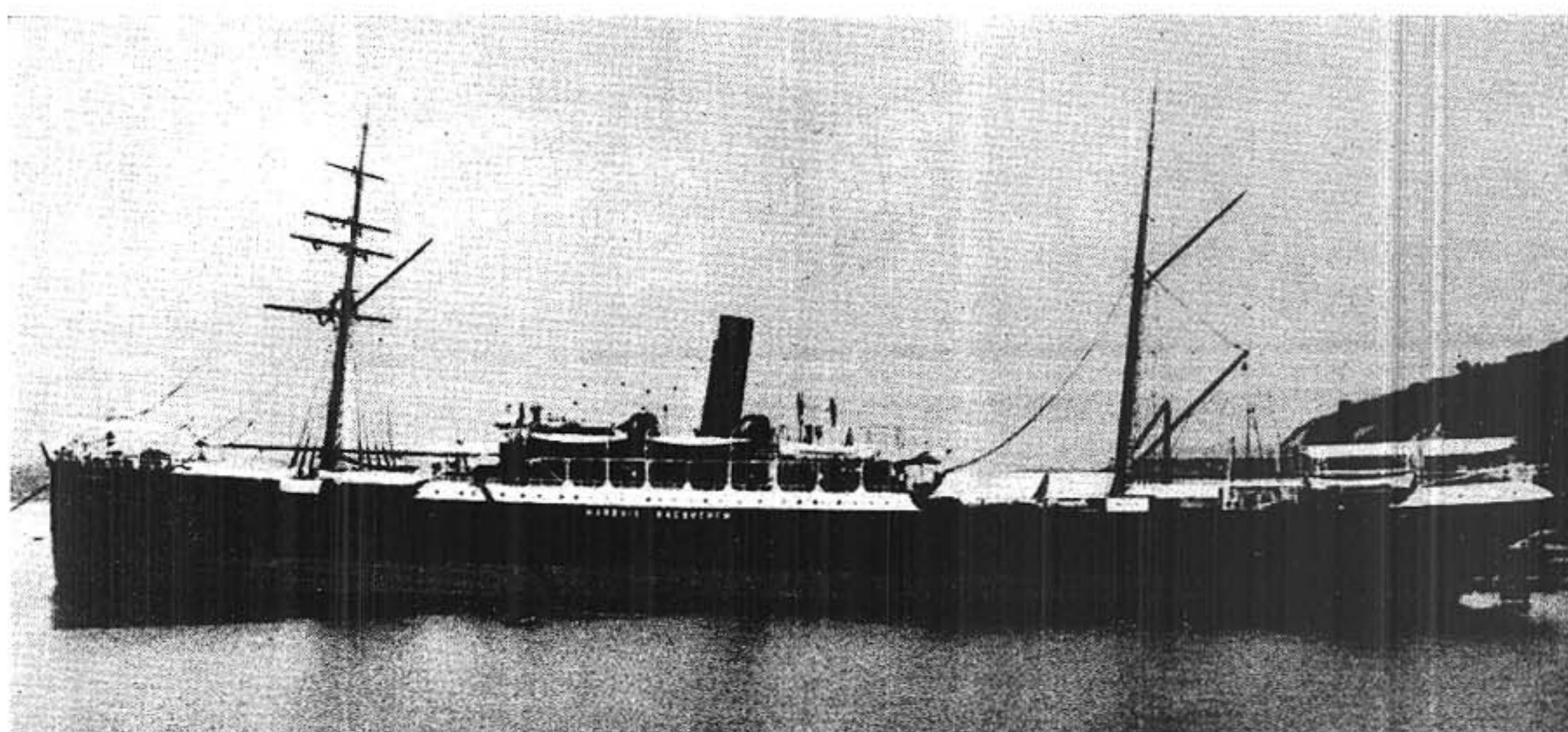


1875

Il Cantiere S. Rocco costruisce la corazzata «TEGETTHOFF» la cui macchina alternativa a vapore di 7.200 cv. con un cilindro di bassa pressione del diametro di mm. 3,175 (il più grande costruito) viene prodotta a S. Andrea

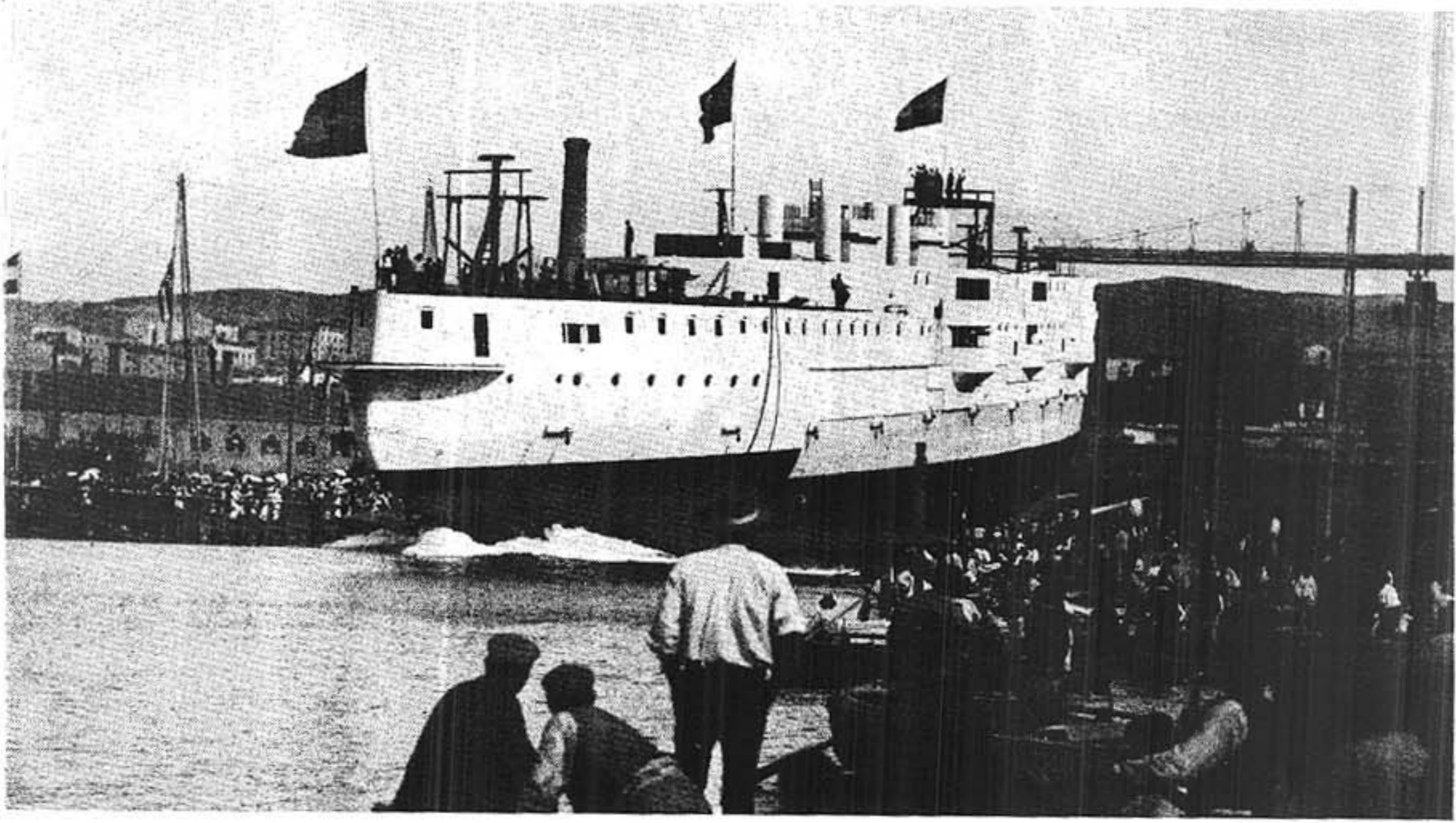
La grande crisi mondiale succeduta agli albori del secolo ventesimo all'alta congiuntura degli anni precedenti, non interessò, sia, l'Arsenale del «Lloyd», occupato com'era a produrre per la sola Società madre, che lo «Stabilimento Tecnico Triestino», il quale, per la completezza dei suoi reparti meccanici e navali, poté proseguire nelle sue attività indisturbato anche in grazia alle costruzioni di naviglio per la Marina Militare.

Degna di particolare menzione l'attività costruttiva svolta in quegli anni dalla Fabbrica macchine, dove nel 1906 uscivano i primi motori marini a benzina e petrolio e le prime turbine a vapore del tipo Parsons.



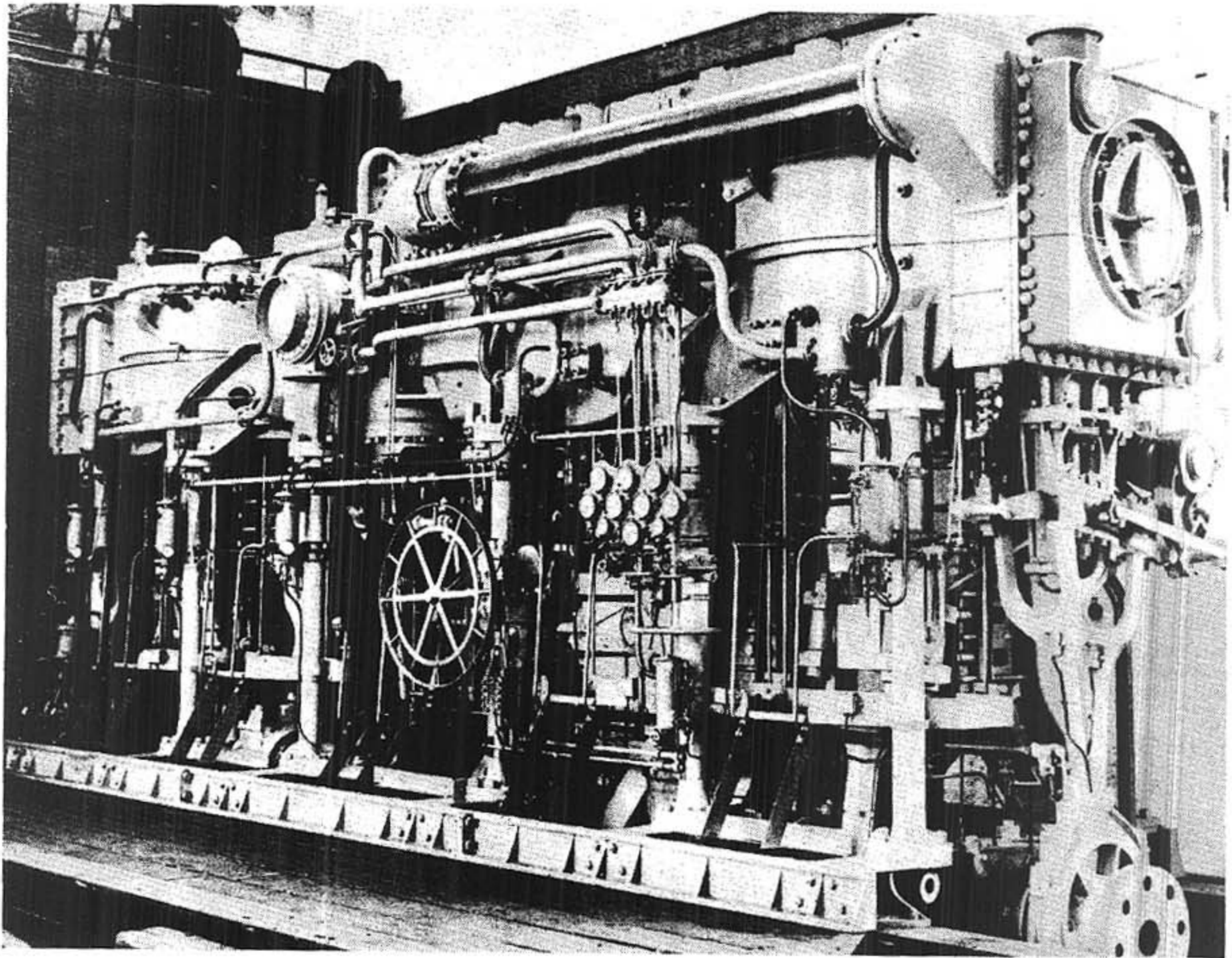
1894

Il piroscalo «MARQUIS BACQUEHEM», di 4.396 t.s.l., prima nave munita di impianto elettrico costruita al Cantiere S. Rocco



1900

Cantiere San Marco - Varo della corazzata «HABS-
BURG» di 8.340 tonn. di dislocamento



1900

Una delle due macchine principali della corazzata «HABS-
BURG» costruite dalla Fabbrica Macchine S. Andrea

Nel 1907 sorge il Cantiere Navale Triestino

Ed ecco nel 1907 sorgere a Monfalcone, nella baia di Panzano, un nuovo cantiere navale, che, per i criteri di modernità e di larghezza cui s'ispirarono i fondatori, ben presto doveva assumere un ruolo di primaria importanza non solo sulle sorti dell'industria navale triestina, ma anche sulla vita economica di tutta la Regione.

Il merito dell'iniziativa appartiene alla famiglia Cosulich, oriunda da Lussinpiccolo. Come tutti gli armatori liberi del tempo, consci della crisi che mise fine al regno della vela, i fratelli Callisto, Alberto e Fausto Cosulich, proprietari di tre grossi velieri e di un piroscalo di 1.200 tonnellate, si trasferirono nel 1889 da Lussino a Trieste. Il grande emporio, allora in crescente sviluppo, offriva ben altre possibilità che non l'isoletta nativa, in declino per il tramonto della vela e inaccessibile al progresso industriale.

Con l'andar degli anni i fratelli Cosulich rigeneravano decisamente la loro flotta, sostituendo uno ad uno i velieri con piroscali di vario tonnellaggio, fino a stabilire, nel 1900, una linea regolare per il trasporto di merci fra Trieste e l'America settentrionale.

Poi, dall'esercizio di servizi puramente commerciali, essi istituirono linee per emigranti e passeggeri di classe, e infine, ammaestrati da una lunga esperienza e consci della congiuntura del momento, concepivano l'idea di allargare la loro attività, estendendola al campo affine delle costruzioni navali.

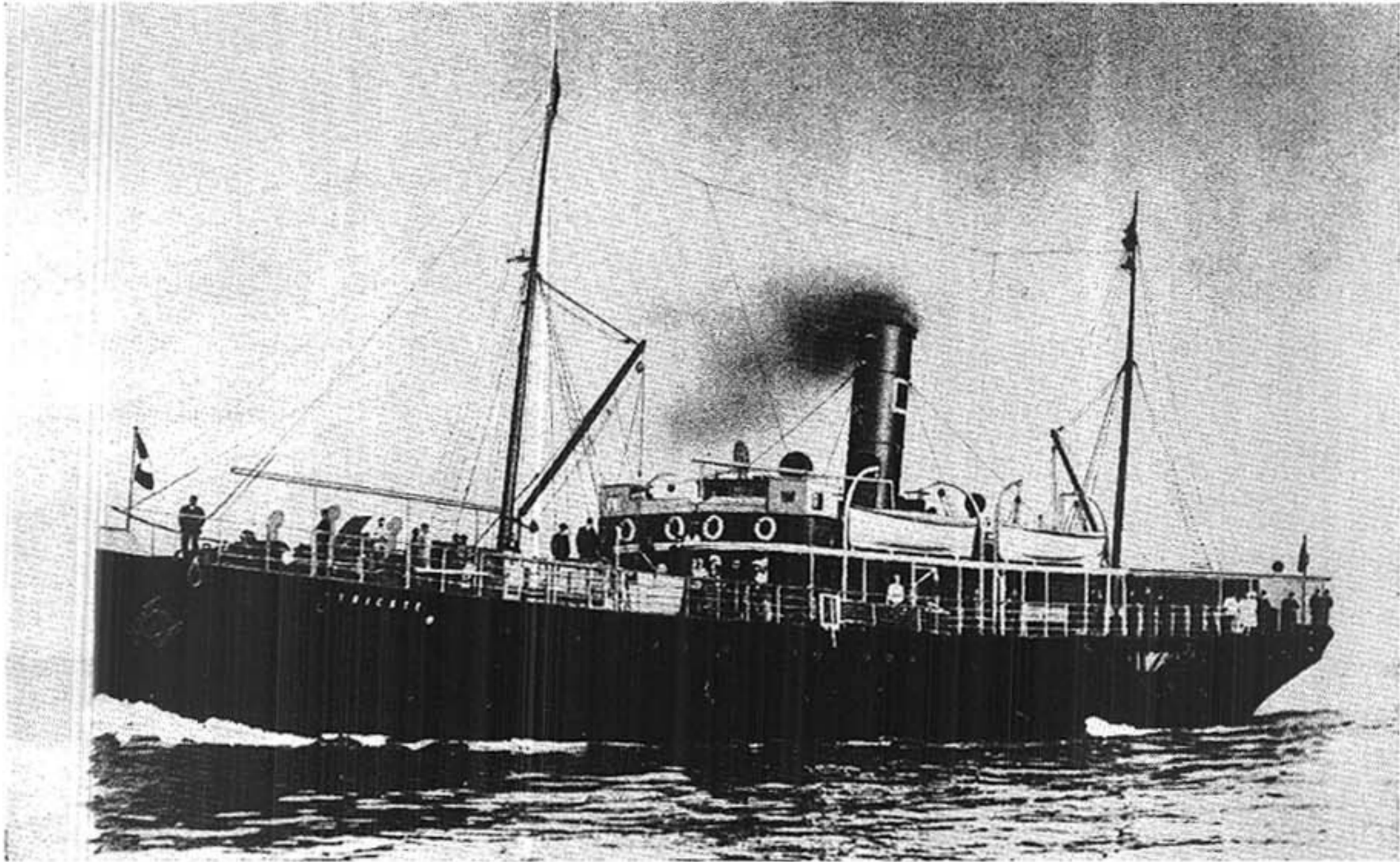
Preso la decisione, i fratelli Cosulich non perdettero tempo a tradurla in atto: nel primo trimestre del 1907 diedero inizio ai lavori di sondaggio e dragaggio nella baia di Panzano, che alla realizzazione del loro piano presentava aspetti ideali, sia per la posizione geografica che per le vaste arce disponibili al riparo delle mareggiate.

Ben presto cominciarono a delinearsi gli scali, a sorgere le prime officine. Il 3 aprile 1908 il Cantiere poteva dirsi pronto per la produzione. Per la sua gestione, era stata costituita una società per azioni, denominata «Cantiere Navale Triestino», retta dai fratelli Callisto ed Alberto Cosulich quali soci fondatori e concessionari.

Difettando la Regione di personale tecnico e di maestranze specializzate, venne scelto un direttore tecnico nella persona dell'ingegnere navale James Steward, la cui competenza era nota nel campo cantieristico internazionale. Sotto la direzione tecnica dello Steward, di un ingegnere capo nella persona di Andrea Munroe e la guida di un nucleo di capi ed operai britannici, indispensabili all'addestramento delle maestranze locali, il Cantiere di Monfalcone si mise subito all'opera.

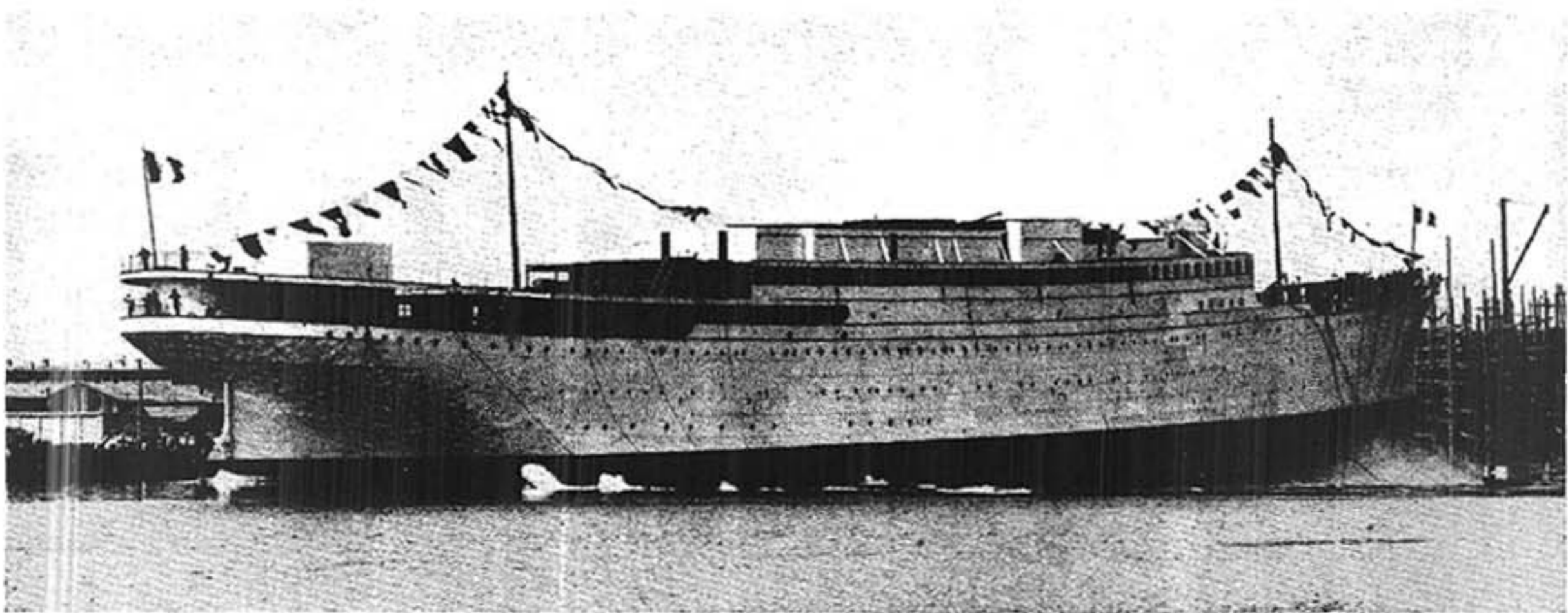
La prima unità fu un piroscalo della stazza lorda di 900 tonnellate, che il 20 ottobre dello stesso anno 1908 scendeva in mare con il nome augurale di «Trieste».

Gli sviluppi sempre più intensi e la notevole produzione raggiunta dal nuovo cantiere ebbero grande, decisiva influenza sull'economia dell'intera Regione, ma in particolare sulle sorti della cittadina di Monfalcone, che se nel 1908 contava meno di 4000 abitanti, i quali vivevano in grandissima parte di pesca e di agricoltura, in soli quattro anni poteva quadruplicare la sua popolazione, trasformandosi così da sonnolenta borgata di provincia in una ridente ed operosa cittadina industriale.



1908

Il piroscafo «TRIESTE» di 900 tonnellate di stazza lorda, prima costruzione del Cantiere di Monfalcone



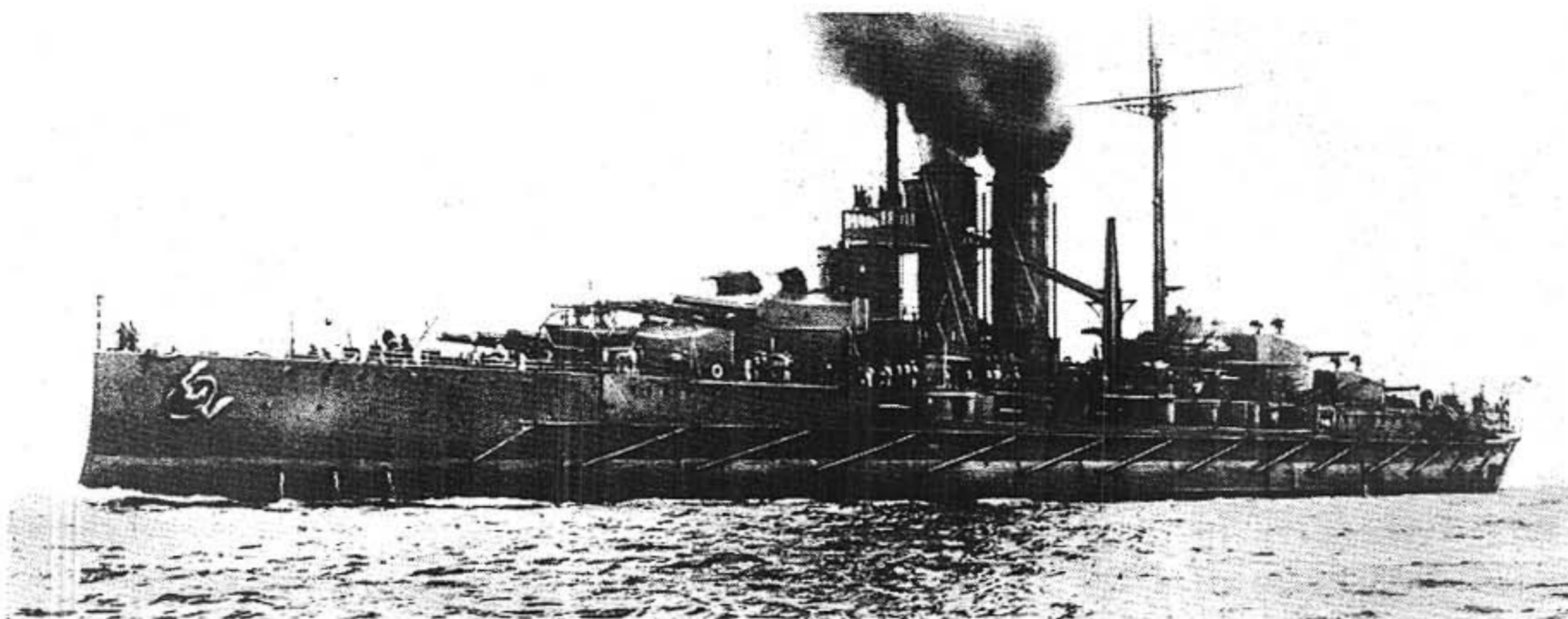
1911

Cantiere Navale Triestino di Monfalcone - Varo del transatlantico «KAISER FRANZ JOSEF» di 13.000 tonnellate di stazza lorda, poi «PRESIDENTE WILSON»

Nel periodo in cui sorgeva il «Cantiere Navale Triestino», la produzione del San Marco, si manteneva attivissima. Terminata nel 1912 la costruzione in serie delle navi da battaglia di 20.000 t.d., il cantiere non cessava la sua attività, e proseguiva nella produzione di ogni sorta di naviglio sottile e ausiliario per la Marina Militare nonché di importanti unità per la Marina Mercantile, fra cui il grosso piroscafo da carico «Nimrod» di 6.800 t.s.l.

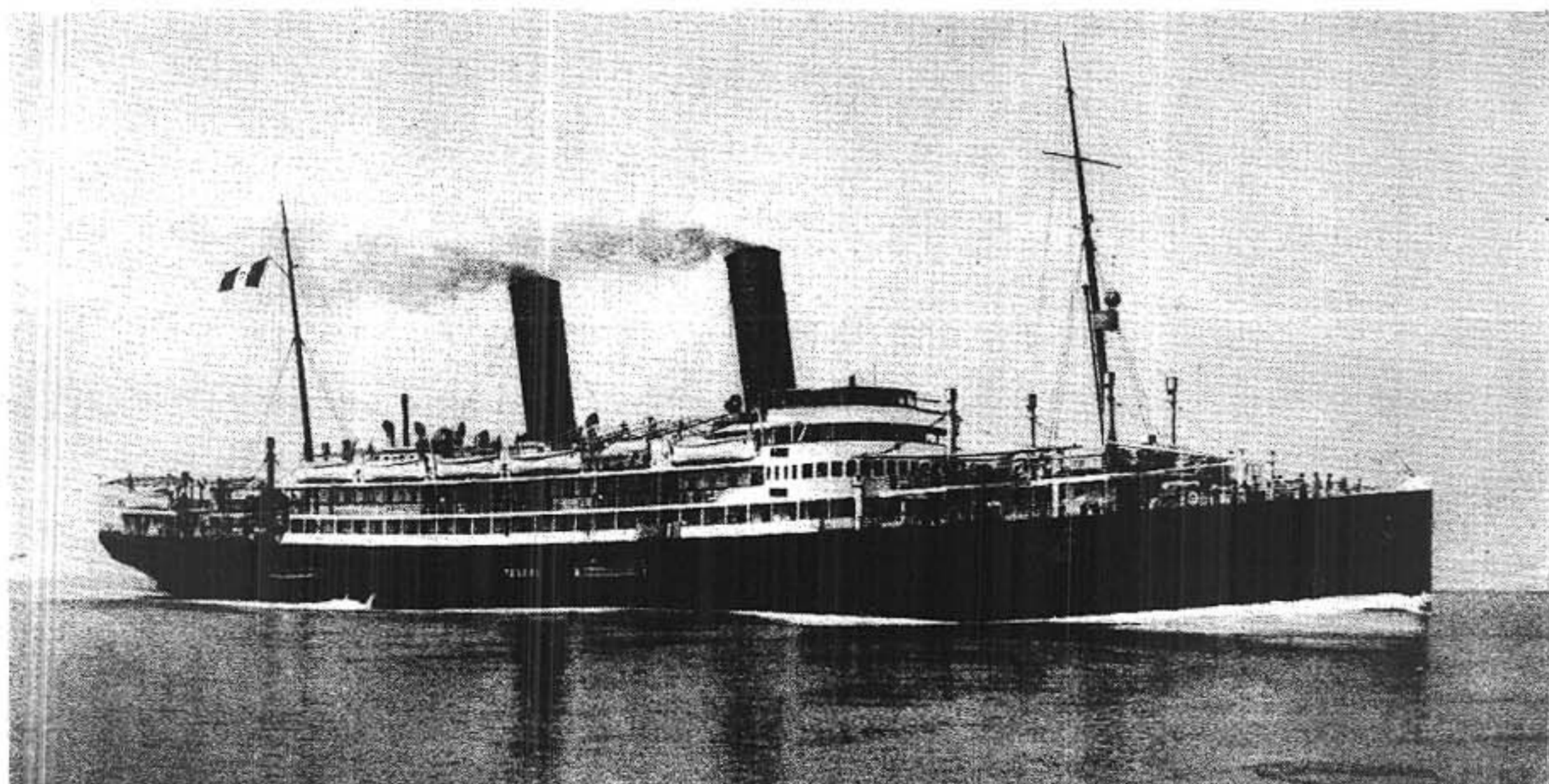


CALLISTO COSULICH



1912

La corazzata «VIRIBUS UNITIS» di 20.000 tonnellate di dislocamento, costruita al Cantiere S. Marco



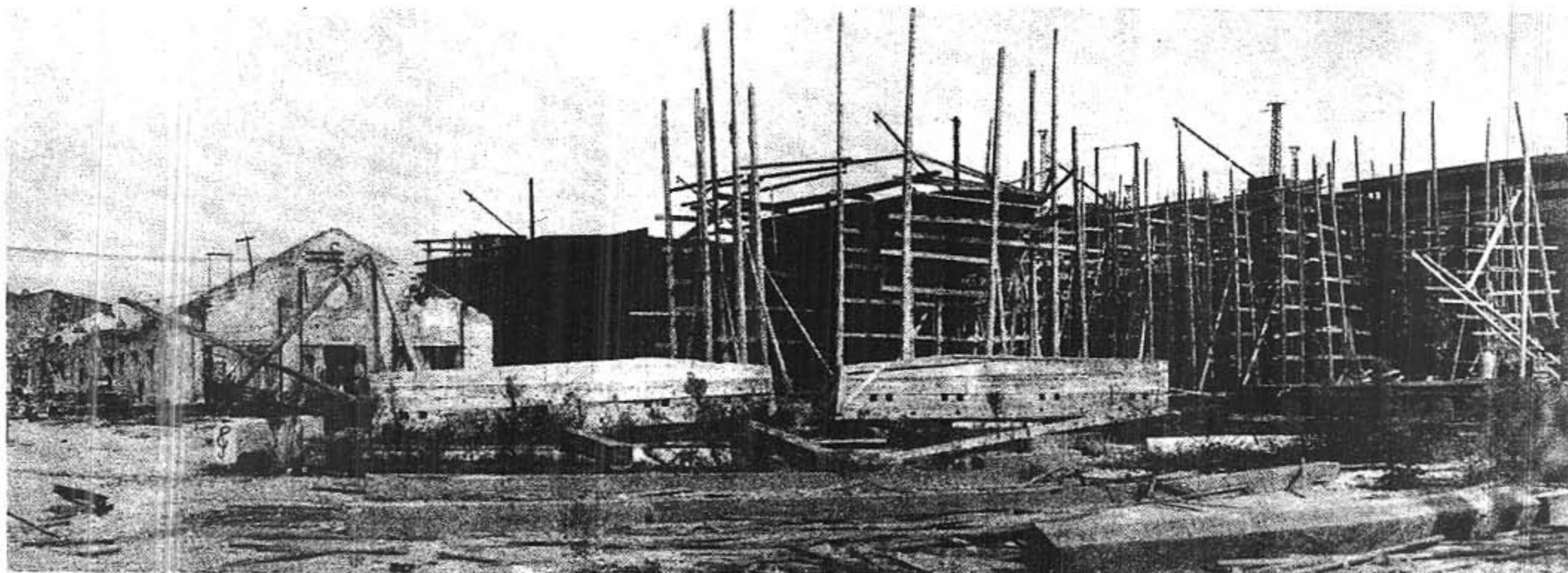
1913

La più grande nave mercantile costruita nel Cantiere S. Rocco fu il «GABLONZ», poi «TEVERE», di 8.448 t.s.l.

Poichè l'Arsenale del Lloyd, non era adeguato alle crescenti esigenze costruttive che si delineavano con lo sviluppo delle costruzioni navali favorite dalla legge sulle sovvenzioni mercantili, la Direzione del Lloyd decise di assicurarsi la cointeressenza sul Cantiere San Rocco, che lo Stabilimento Tecnico Triestino, dati gli importantissimi impegni del Cantiere San Marco verso la Marina Militare, pensò di riattrezzare modernamente per riprendere la costruzione di navi mercantili.

Il Cantiere San Rocco era vincolato fin dal 1898 in una serie di lavori di manutenzione e riparazione.

Venne così costituita nel 1910 la Società anonima «Cantiere Navale San Rocco» di condominio del Lloyd e dello Stabilimento Tecnico Triestino.



La prima guerra mondiale

La guerra, scoppiata nell'agosto del 1914 e specie l'intervento italiano del 1915, recarono un comprensibile allentamento nella produzione di scafi e macchine, tanto più che gran parte dell'attrezzatura meccanica dello Stabilimento di Sant'Andrea era stata trasferita nel 1915 al cantiere fluviale di Linz di proprietà dello Stabilimento Tecnico Triestino.

Mentre al San Rocco ed al San Marco il lavoro cominciava a trascinarsi via via più a rilento, per il crescente ritardo nell'afflusso dei materiali da costruzione, il Cantiere Navale di Monfalcone con l'intervento dell'Italia nel conflitto, venne a trovarsi in prima linea.

Ogni tentativo di salvare il salvabile a Monfalcone fu vano, tutti gli scafi sugli scali, fra i quali il transatlantico «Cosulich» di 14.200 t.s.l., subirono danni irreparabili, l'uragano di fuoco che si scatenò nel monfalconese distrusse quasi completamente tutte le attrezzature del cantiere.

Alla fine del primo conflitto mondiale, l'instancabile tenacia dei fondatori del Cantiere di Monfalcone non venne meno al cospetto di tanta rovina, rivelatasi nella sua immane realtà.

I fratelli Cosulich, con ammirevole lena e incrollabile fiducia, si accinsero alla ricostruzione dello Stabilimento. In meno di due anni il Cantiere risorgeva dalle macerie in piena efficienza e, attrezzato modernamente, si schierava tra le più forti e produttive unità industriali della nuova Italia. Il 17 giugno 1920 avvenne il primo varo della ricostruzione.

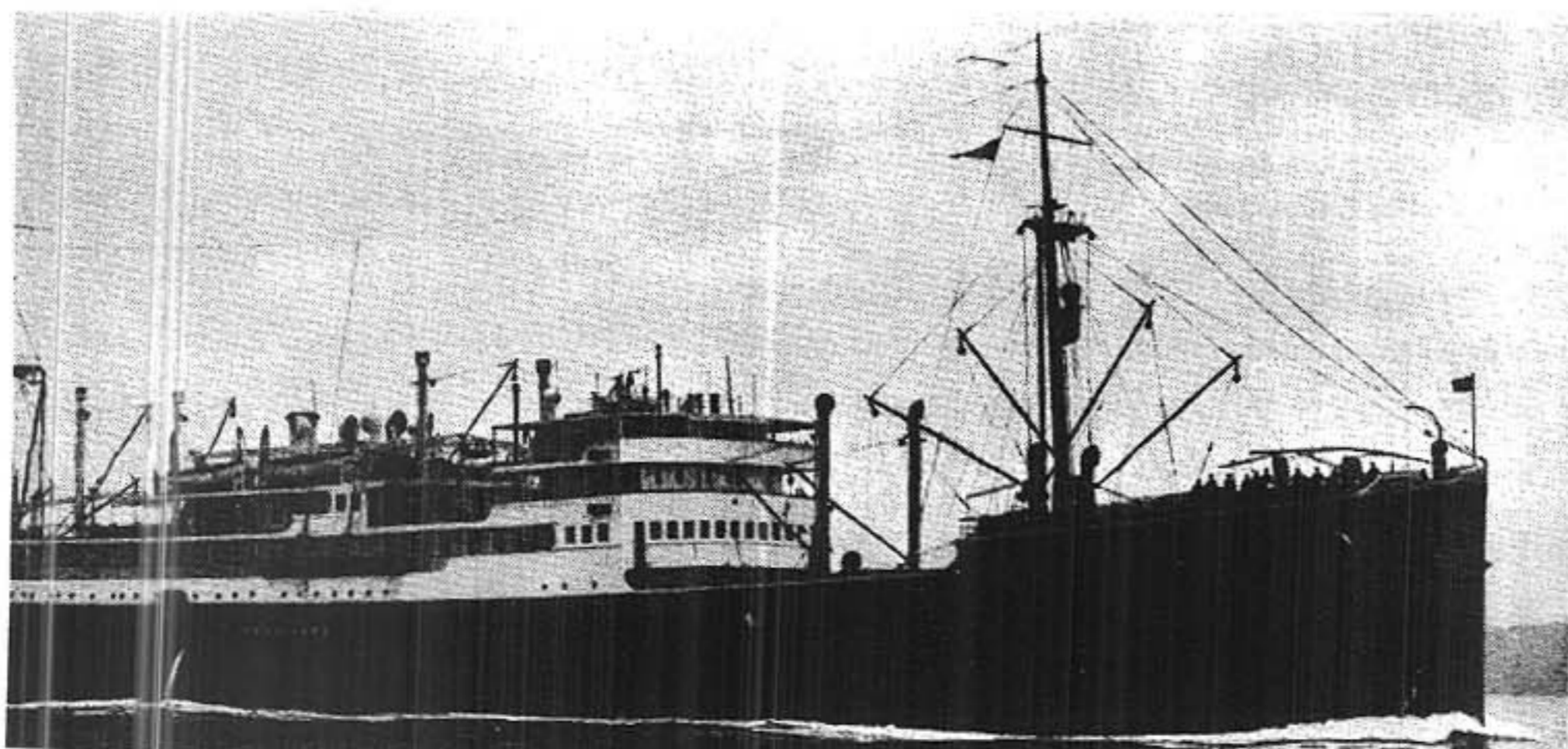
La lunga guerra aveva recato perturbazioni in tutti i settori della vita politica ed economica delle Nazioni europee, provocando un allarmante arenamento dei traffici.

Dovunque navi in disarmo ritirate dai traffici e dalle linee, sospese e fortemente ridotte le commesse per nuove costruzioni. La crisi delineatasi nel 1921, si fece gravissima nell'anno successivo. I Cantieri giuliani dovettero ridurre di quasi il cinquanta per cento le maestranze.

A scongiurare il pericolo di dover continuare sulla incresciosa via delle riduzioni del personale, ed evitare la minaccia di dover forse sospendere ogni attività qualora le condizioni avessero continuato a peggiorare, i Cantieri giuliani presero l'iniziativa di ricorrere ad alcune attività sussidiarie.

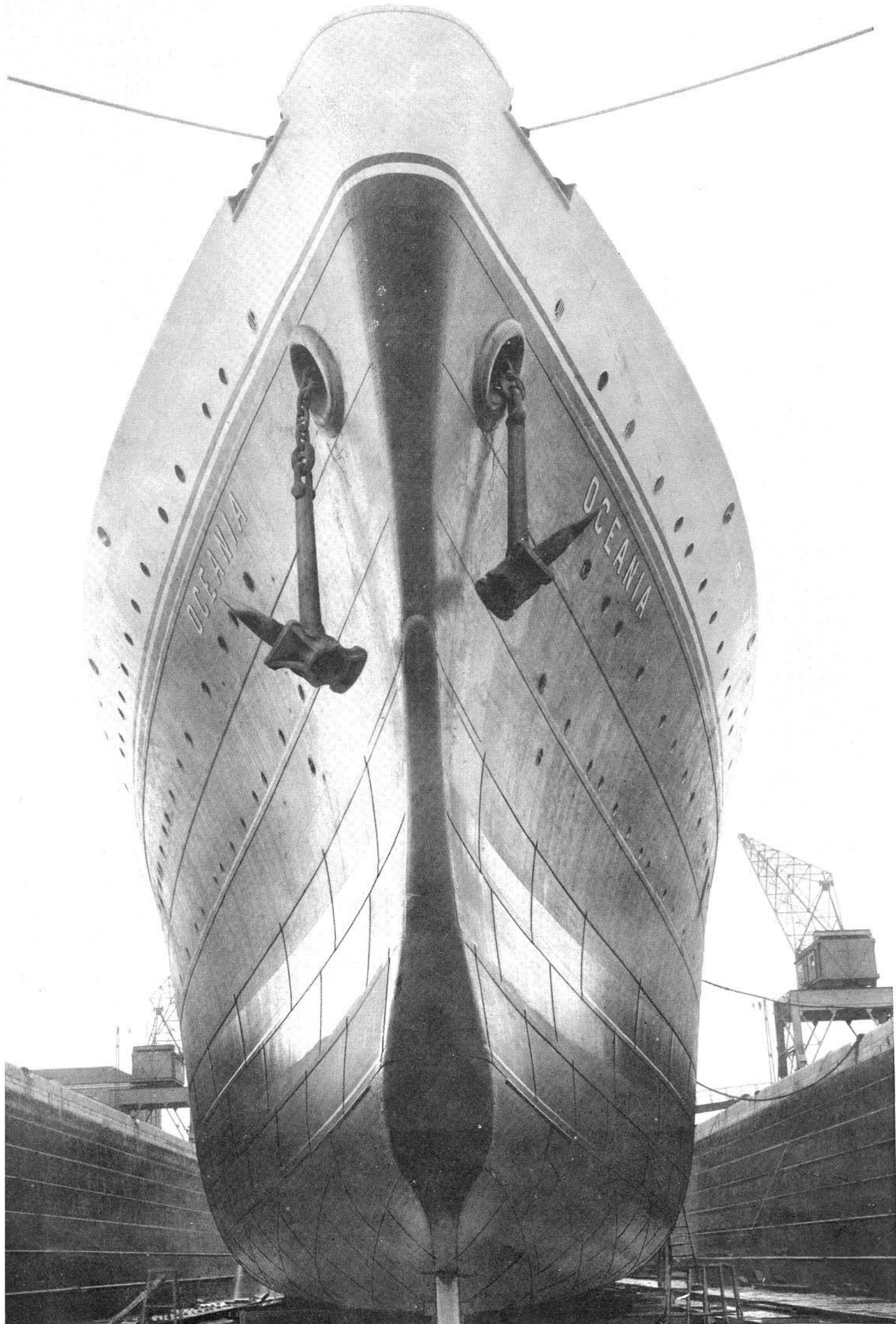
Vennero così costituite a Monfalcone: 1920 : **Officine Ferroviarie**. 1923 : **Officine Elettromeccaniche**. 1924 : **Officine Aeronautiche**.

A Trieste, annesse al Cantiere San Marco: 1923 : **Officine Ponti e Gru**.



1925

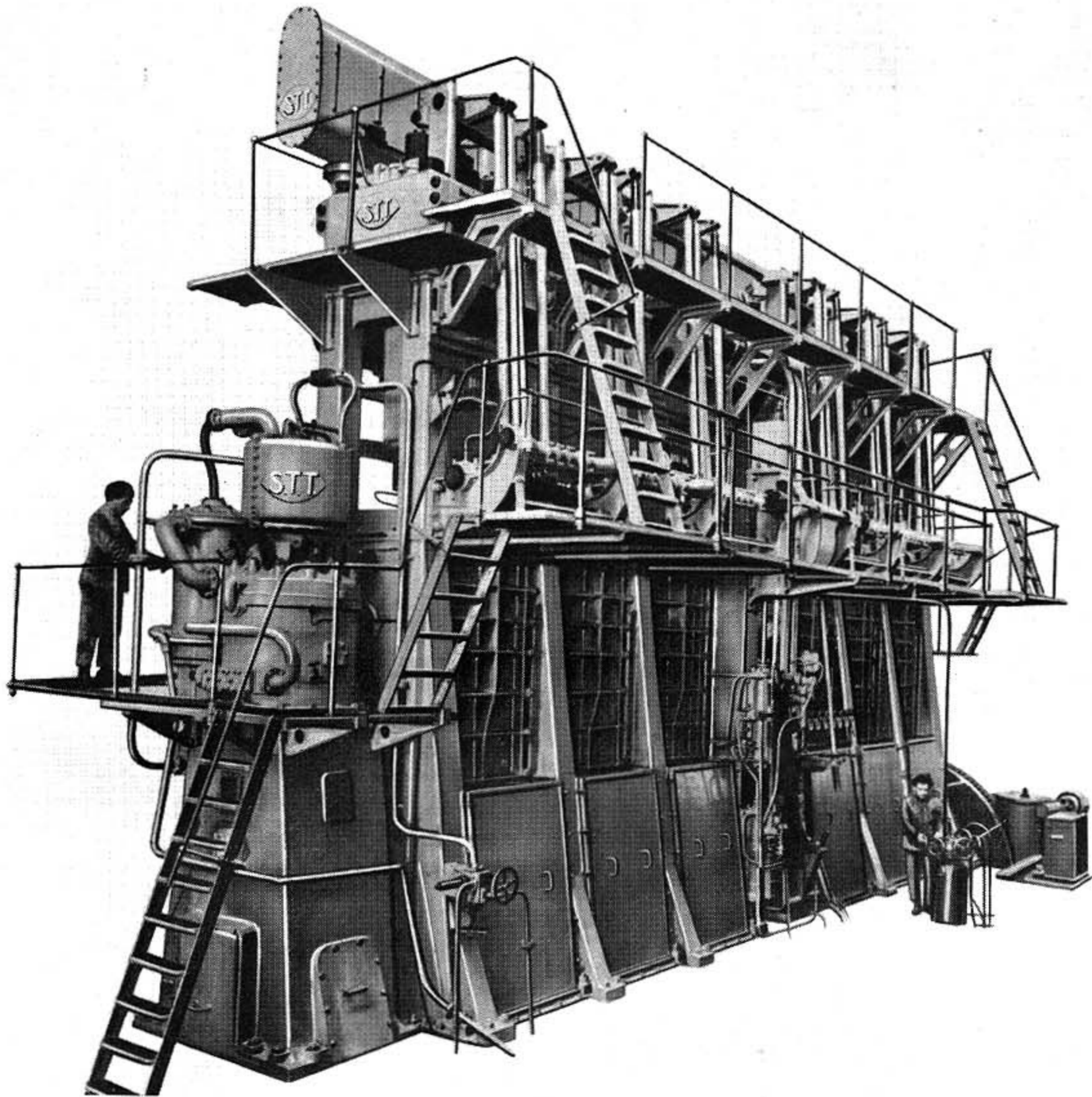
Entrata in servizio delle motonavi «ESQUILINO» e «VIMINALE» di 8.657 t.s.l., costruite al Cantiere S. Rocco, prime in Italia munite di motori a combustione interna





1927

Cantiere di Monfalcone - Motonave passeggeri «SATURNIA» di 23.940 t.s.l.



Uno dei primi motori Diesel B. & W. costruiti dalla Fabbrica Macchine S. Andrea nel 1925

16 giugno 1930:

sorge la Società Cantieri Riuniti dell'Adriatico

La crisi che infierì nel mondo degli affari per buoni due anni poté dirsi superata appena nel 1924. Avvenuto un graduale assestamento delle sconvolte economie e ritornati ad una nuova normalità gli scambi internazionali sulle grandi correnti di traffico, i commerci e i trasporti marittimi riprendevano il loro corso, grazie anche ad alcuni sostanziali provvedimenti governativi adottati in favore della Marina Mercantile.

Se ne ebbero subito le ripercussioni nel numero di commesse ai Cantieri. Il «San Marco», al cui lavoro si affiancava il «San Rocco», la Fabbrica Macchine S. Andrea e il Cantiere Navale Triestino di Monfalcone procedettero nella loro attività con ritmo crescente fino al 1927. Poi la grande fusione, che ebbe lo scopo di coordinare la produzione e dare maggiore impulso ai singoli Cantieri e Stabilimenti.

Il 16 giugno 1930 si procedette alla fusione delle tre Società anonime Cantiere Navale Triestino, Stabilimento Tecnico Triestino e Cantiere San Rocco in un unico grande complesso industriale, che assunse la ragione sociale di «CANTIERI RIUNITI DELL'ADRIATICO».

Per dare conveniente espressione all'opera di unione attuata nei confronti delle due maggiori industrie triestine, i Cantieri Riuniti dell'Adriatico venivano posti sotto la presidenza dell'Ammiraglio Umberto Cagni, mentre la direzione generale dell'Azienda veniva affidata alle mani espertissime dei due Consiglieri Delegati Cap. Augusto Cosulich e dott. ing. Cesare Sacerdoti.

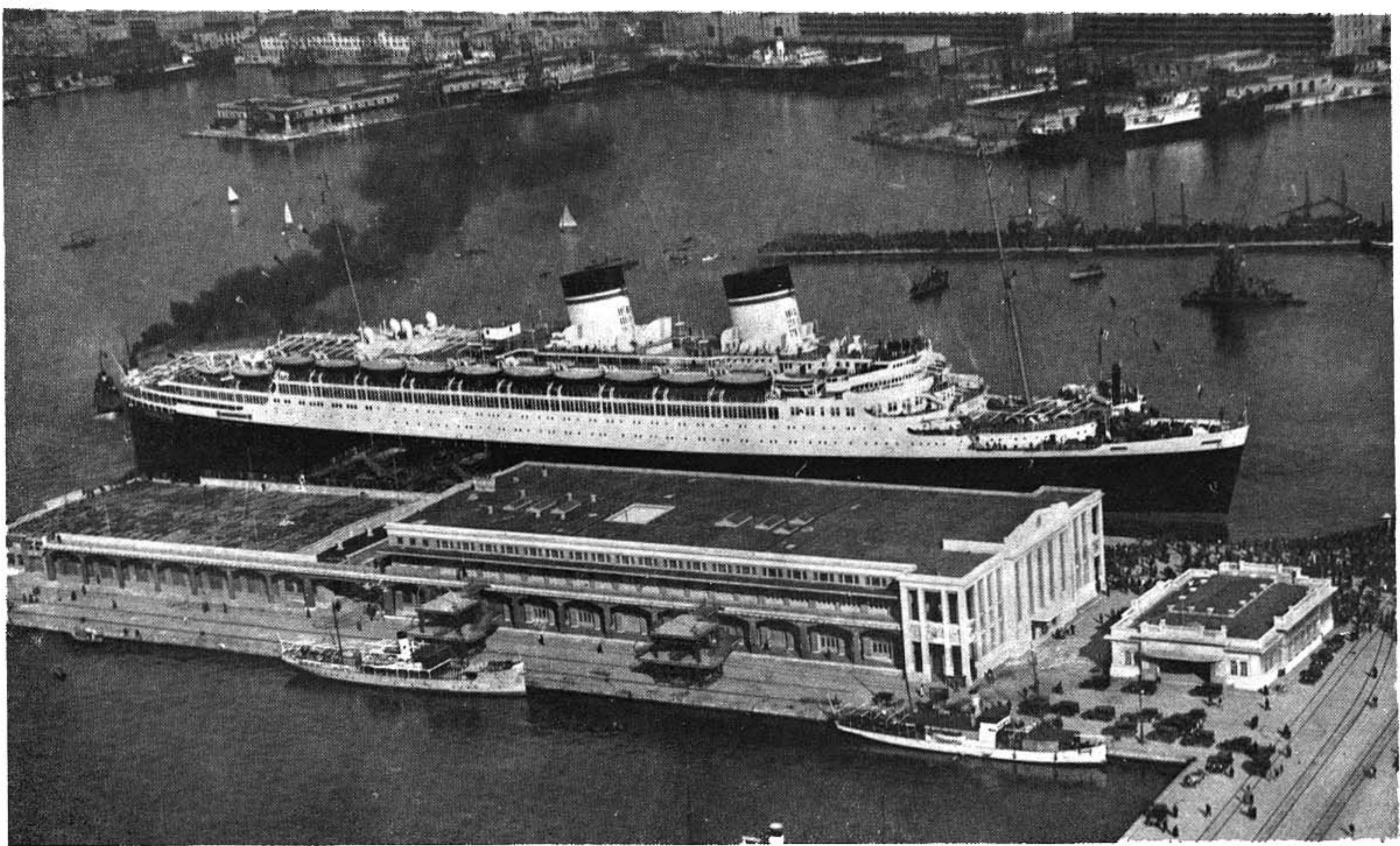
Grazie all'imponente mole di lavoro in corso, nel 1931 i Cantieri Riuniti dell'Adriatico si trovarono in testa a tutti i cantieri del mondo per tonnellaggio varato: 18 navi per complessive 110.982 t.s.l. e con la costruzione di apparati motori per 308.000 cav. asse nel 1930 e 229.700 nel 1931 si classificarono al primo posto nella produzione mondiale di macchine di propulsione marine.

Nel 1938 i C.R.D.A. potevano considerarsi definitivamente riavviati e potenziati nell'attrezzatura tecnica. In quell'anno erano impiegati negli Stabilimenti di Trieste e Monfalcone quasi 15.000 operai — cifra mai fino allora raggiunta.

L'impulso notevole impresso agli Stabilimenti sotto la nuova sigla dei C.R.D.A. non si arrestava alle affermazioni in patria, ma si estendeva con la conquista dei più lontani mercati.

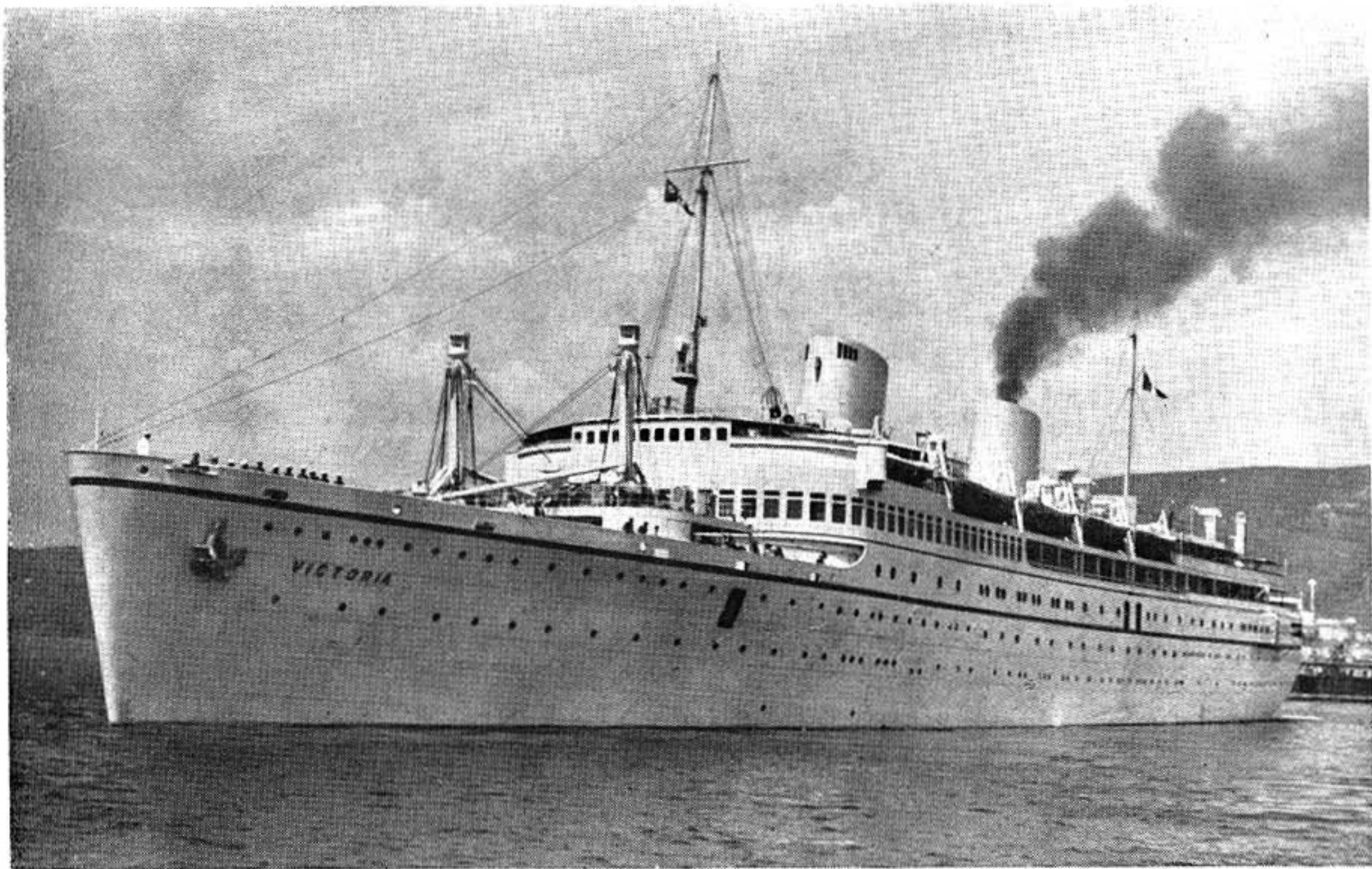
Tra il 1927 e il 1932 vengono costruite una serie di motonavi passeggeri di grande tonnellaggio, che si impongono per l'alto livello tecnico costruttivo. Esse sono: «SATURNIA», 23.940 t.s.l. - «VULCANIA», 23.970 t.s.l. - «OCEANIA», 19.506 t.s.l. - «NEPTUNIA», 19.506 t.s.l.





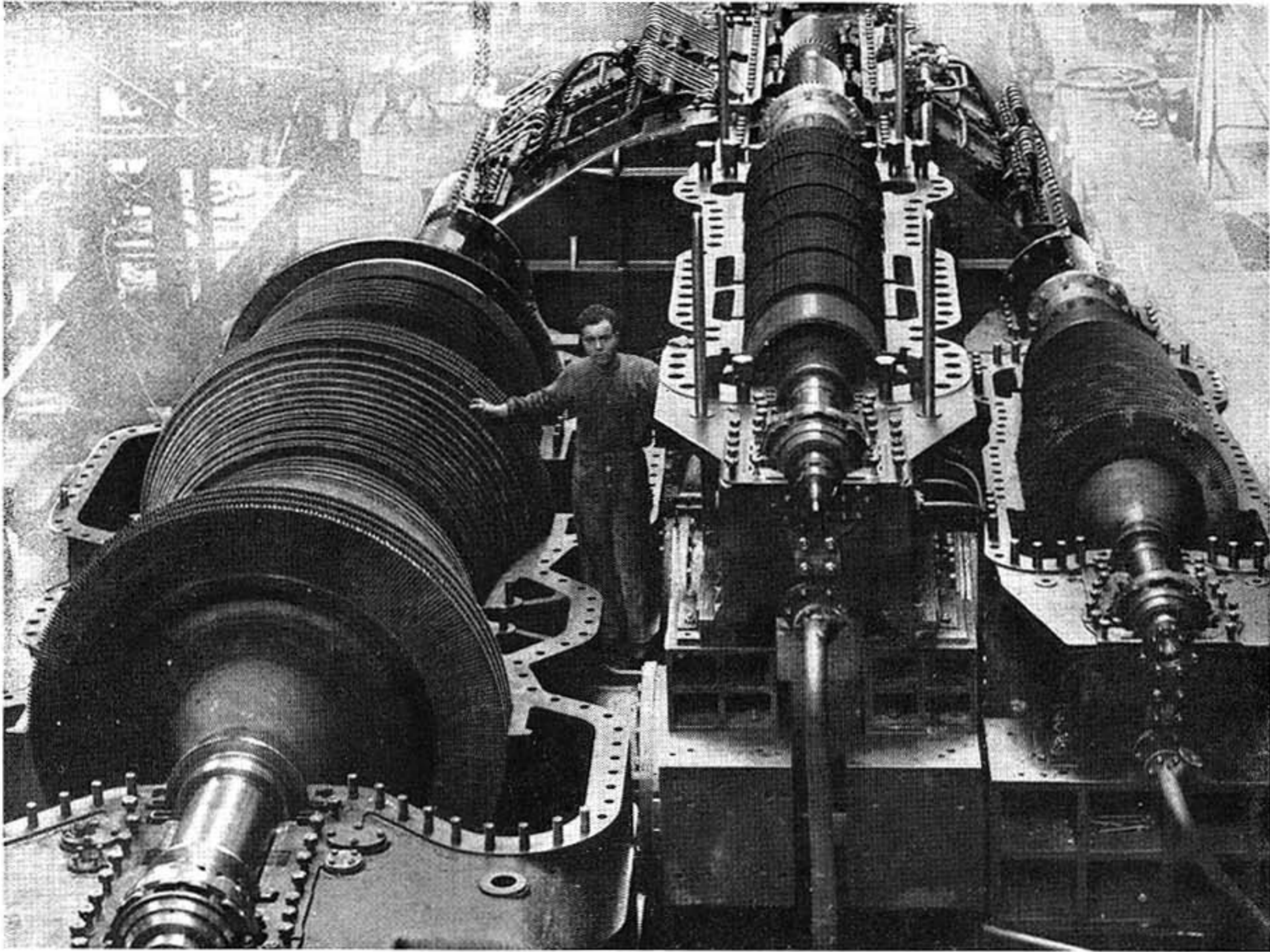
1931

Il «CONTE DI SAVOIA» di 48.502 t.s.l., costruito al Cantiere S. Marco

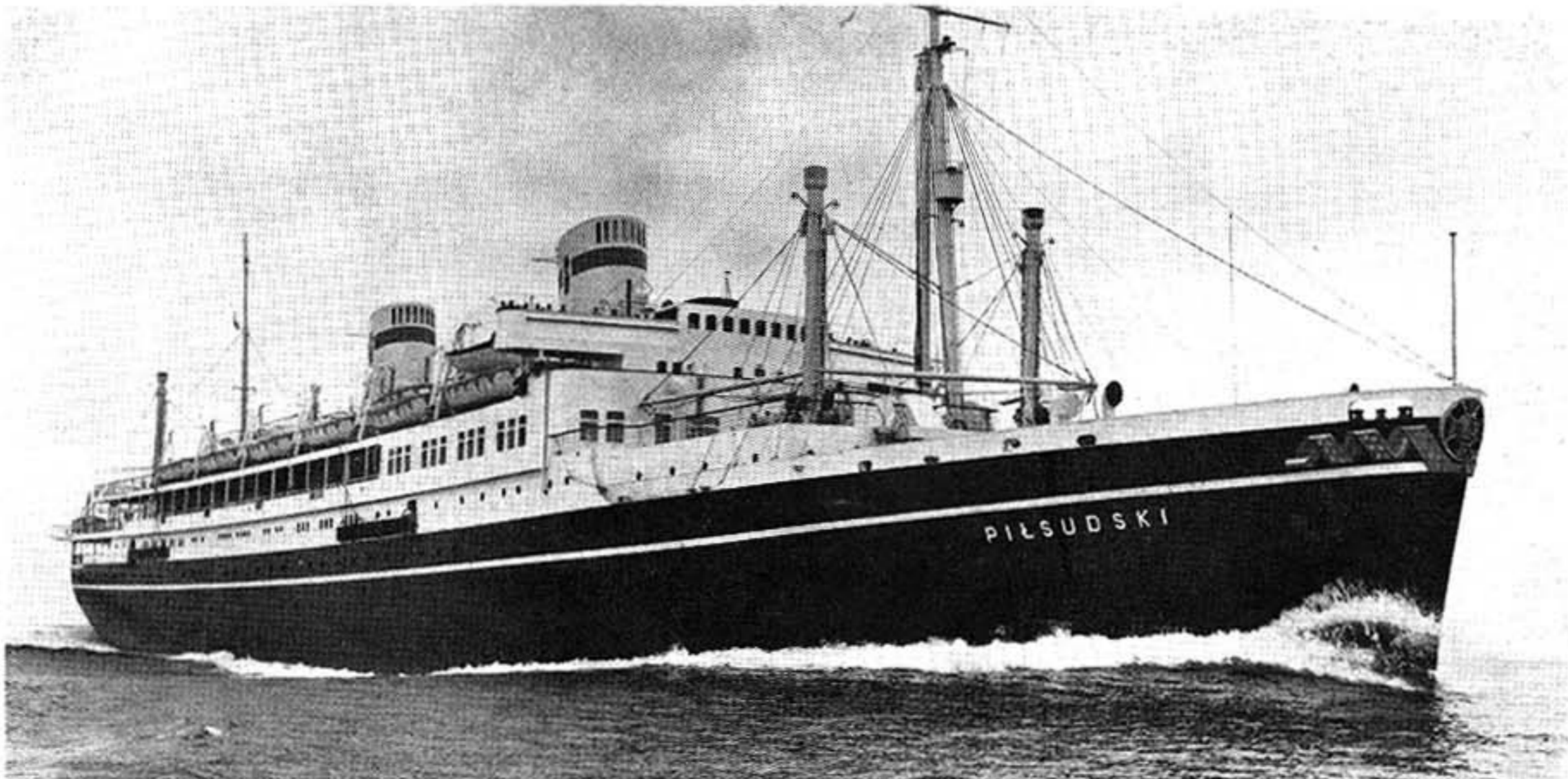


1931

La motonave «VICTORIA», di 13.068 t.s.l., costruita al San Marco, il 5 giugno 1931, batte il record mondiale di velocità per motonavi da passeggeri



Uno dei quattro gruppi turboriduttori di 30.000 c.a. costruiti dalla Fabbrica Macchine S. Andrea per la turbonave «Conte di Savoia»



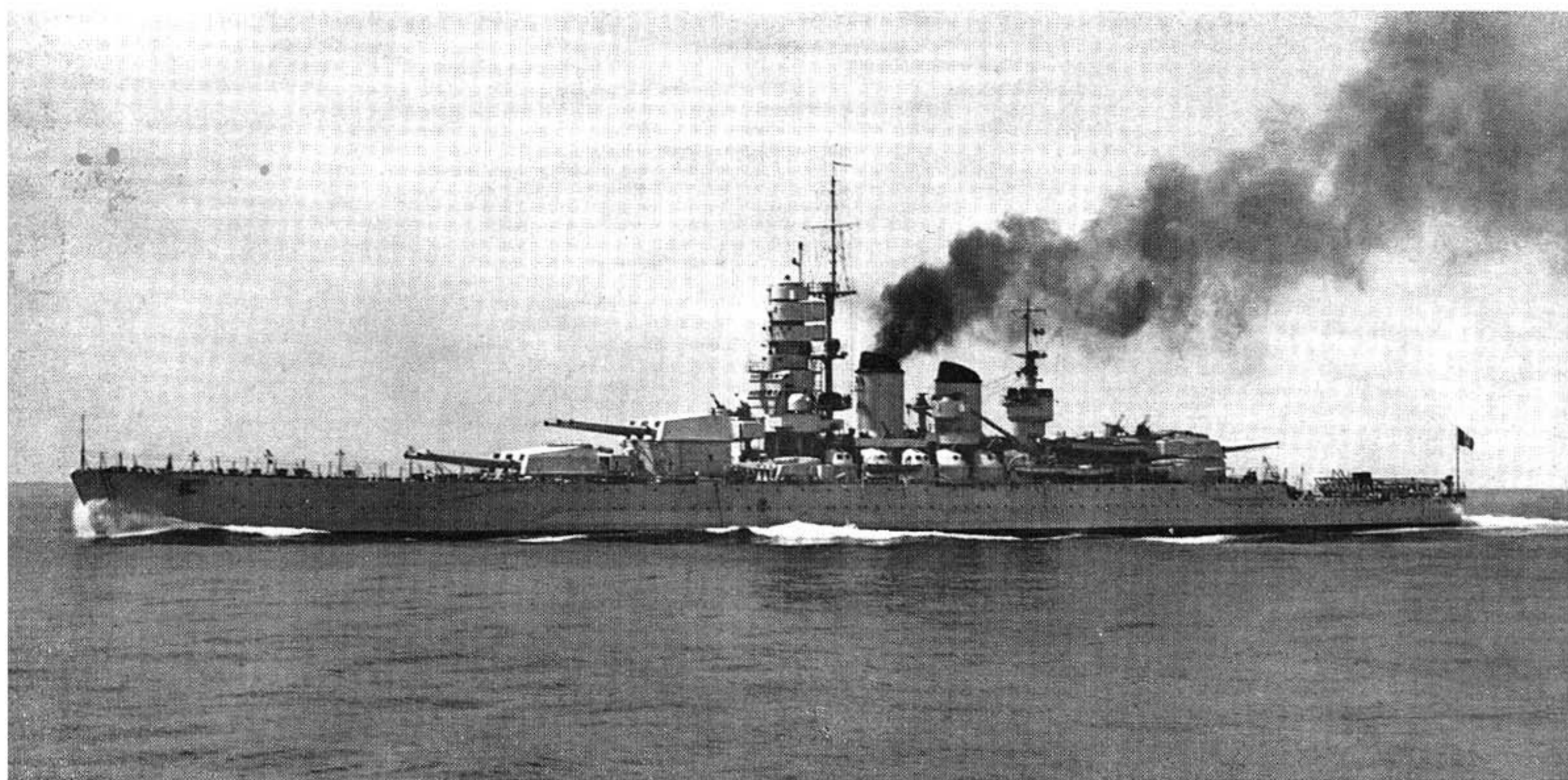
1935

Il Cantiere di Monfalcone costruisce le motonavi passeggeri «PILSUDSKI» e «BATORY», di 14.300 t.s.l., per la Polonia



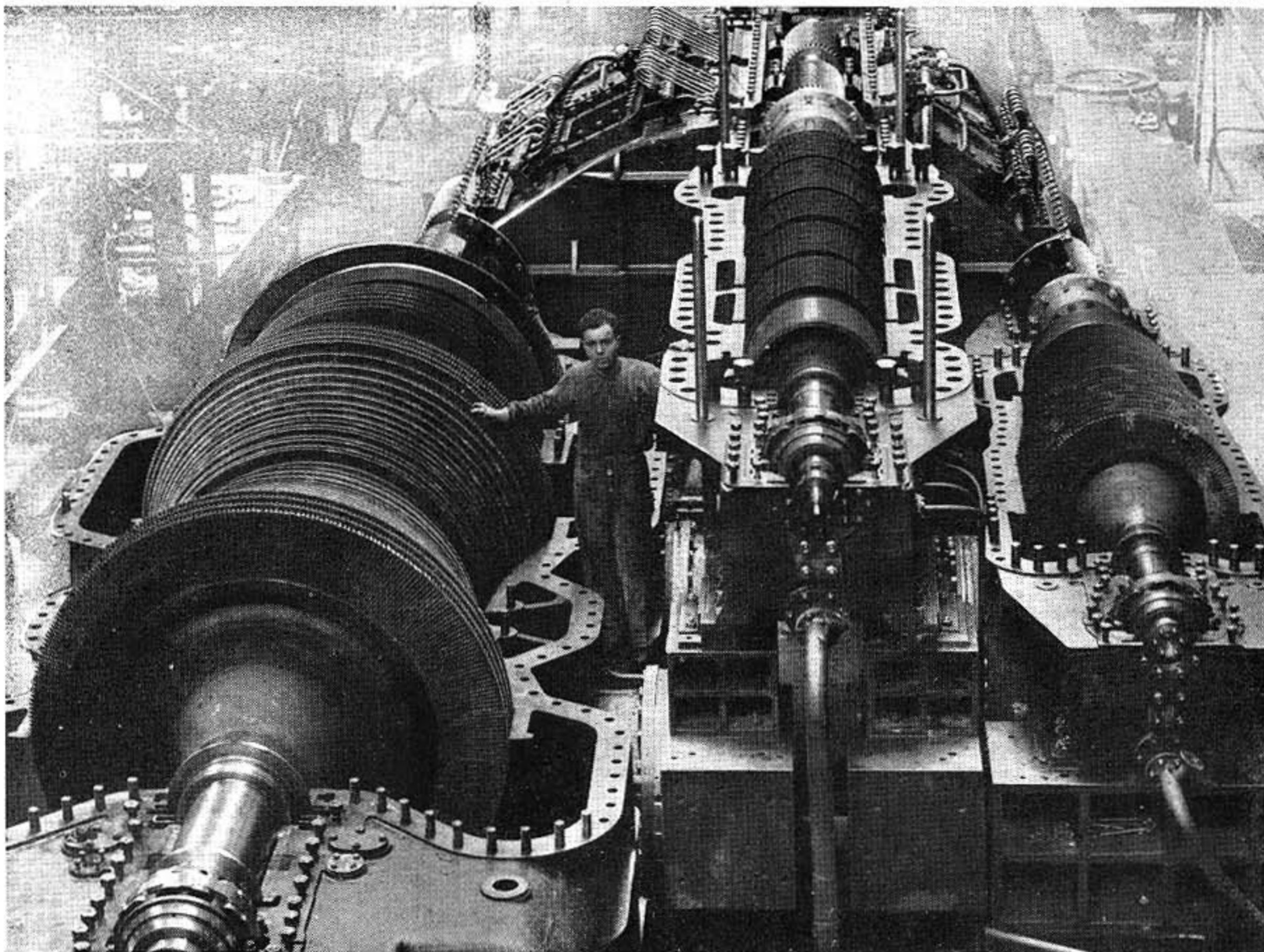
1933 - 1936

Le Officine Aeronautiche completamente riorganizzate, costruiscono apparecchi che in breve volger di tempo conquistano 50 primati mondiali

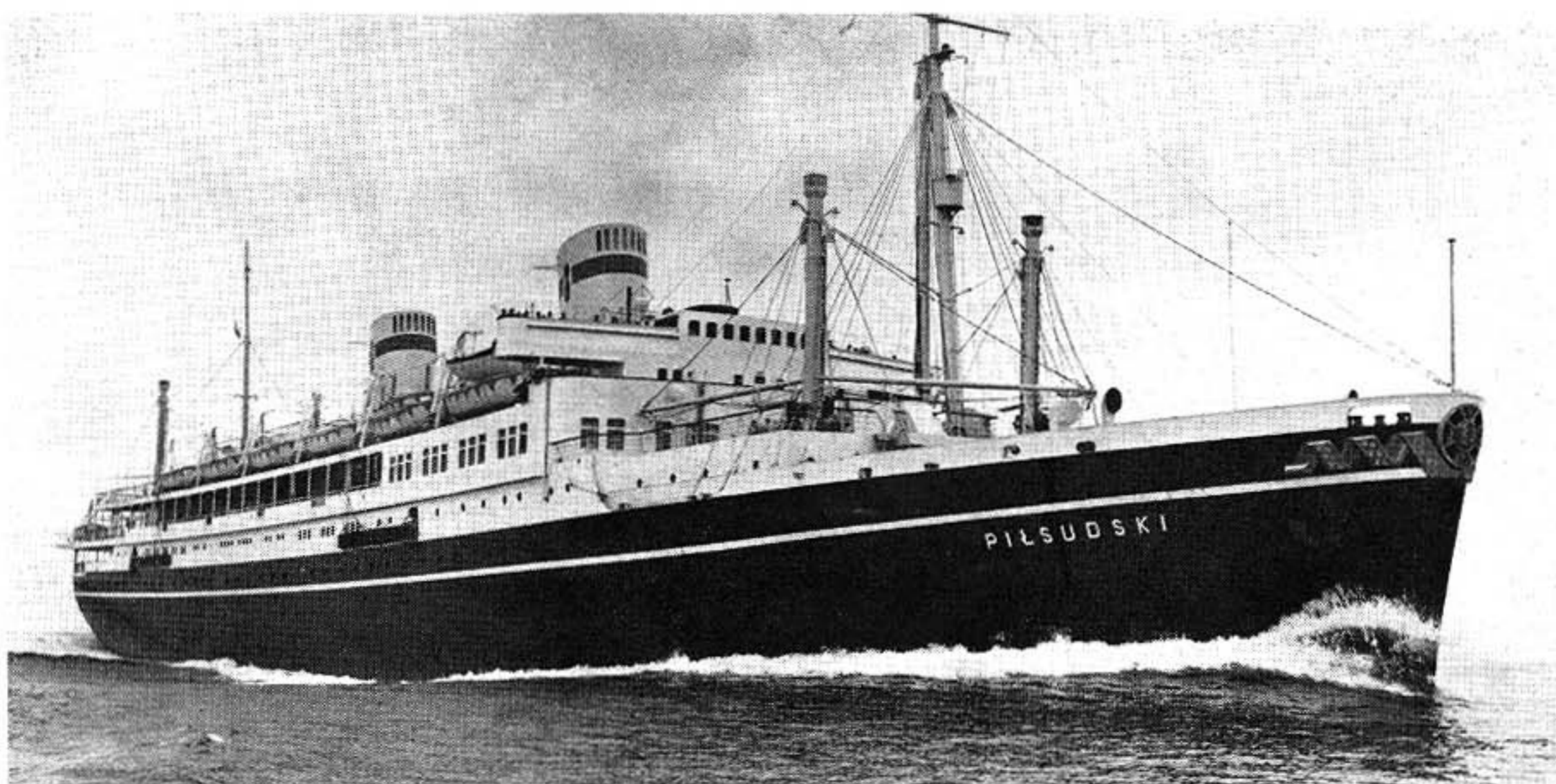


1940

Cantiere S. Marco - La corazzata «VITTORIO VENETO» di 41.167 tonnellate di dislocamento



Uno dei quattro gruppi turboriduttori di 30.000 c.a. costruiti dalla Fabbrica Macchine S. Andrea per la turbonave «Conte di Savoia»



1935

Il Cantiere di Monfalcone costruisce le motonavi passeggeri «PILSUDSKI» e «BATORY», di 14.300 t.s.l., per la Polonia



Seconda guerra mondiale e ripresa dei C. R. D. A.

L'inizio della seconda guerra mondiale sorprese i C.R.D.A. nel pieno fervore di un vasto piano di lavori. Essi stavano completando il rinnovamento della flotta mercantile nazionale predisposto dal Governo. Le offese della guerra, risparmiate sull'Adriatico nei primi anni, si scatenarono con estrema violenza nell'ultimo periodo sull'intero raggio dei Cantieri, da Muggia a Trieste e a Monfalcone: furono registrate ben 1559 bombe tra dirompenti e incendiarie. Al termine del conflitto, la capacità produttiva di tutti i reparti si poteva valutare a circa il venticinque per cento di quella prebellica.

Benchè sulla zona triestina, per le note vicende internazionali, gravasse una sorte incerta, i dirigenti dei C.R.D.A. diedero ugualmente inizio alla ricostruzione dei Cantieri e delle Officine già nel 1945.

Nel 1948 i lavori prendevano un andamento più rapido grazie ai provvedimenti assistenziali dell'Istituto per la Ricostruzione Industriale tramite la Società Finanziaria Meccanica (Finmeccanica), costituita questa per assicurare l'assistenza, il controllo e l'organizzazione delle industrie meccaniche nazionali, navali comprese.

Mentre ferveva la poderosa opera di ricostruzione, il 5 maggio 1949 moriva il Cap. Augusto Cosulich, che allora copriva la duplice carica di Presidente e Direttore Generale dell'Azienda. Ad Augusto Cosulich succedeva alla presidenza dei C.R.D.A. il dott. ing. Francesco Ferruccio Smeraldi, mentre la carica di Direttore Generale veniva affidata al dott. ing. Ivo Aureli, assistito da due Vice Direttori Generali, il Gr. Uff. Alberto Cosulich ed il dott. ing. Ugo Crovetti, fino allora Direttore della Fabbrica Macchine S. Andrea.

Nell'opera di ricostruzione, di una cosa soprattutto si doveva tenere conto: ridurre al minimo i costi gravanti sulla produzione postbellica.

Gli sviluppi avvertatisi nella tecnica delle costruzioni navali imposero l'ammodernamento delle apparecchiature e delle macchine utensili, onde accelerare i tempi di produzione e migliorare il prodotto.

Il primo grande passo verso l'adozione di metodi razionali e del tutto moderni fu la graduale introduzione della saldatura elettrica e della prefabbricazione.

I Cantieri Riuniti dell'Adriatico ritornarono ben presto sui mercati internazionali, e nel 1951 costruirono le motonavi «Giulio Cesare» ed «Augustus», prime grandi unità passeggeri del dopoguerra che segnarono la rinascita della Marina Mercantile Italiana.

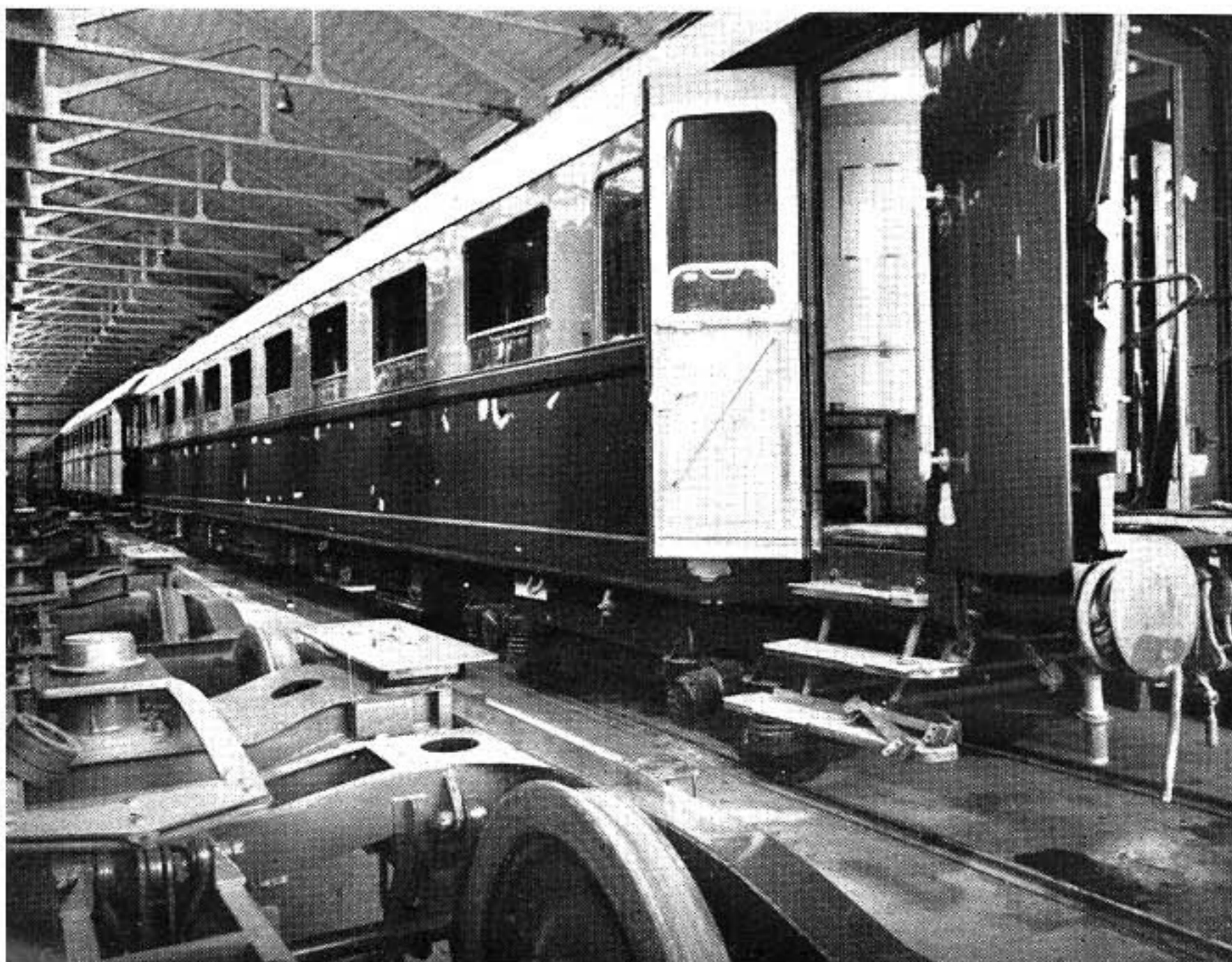
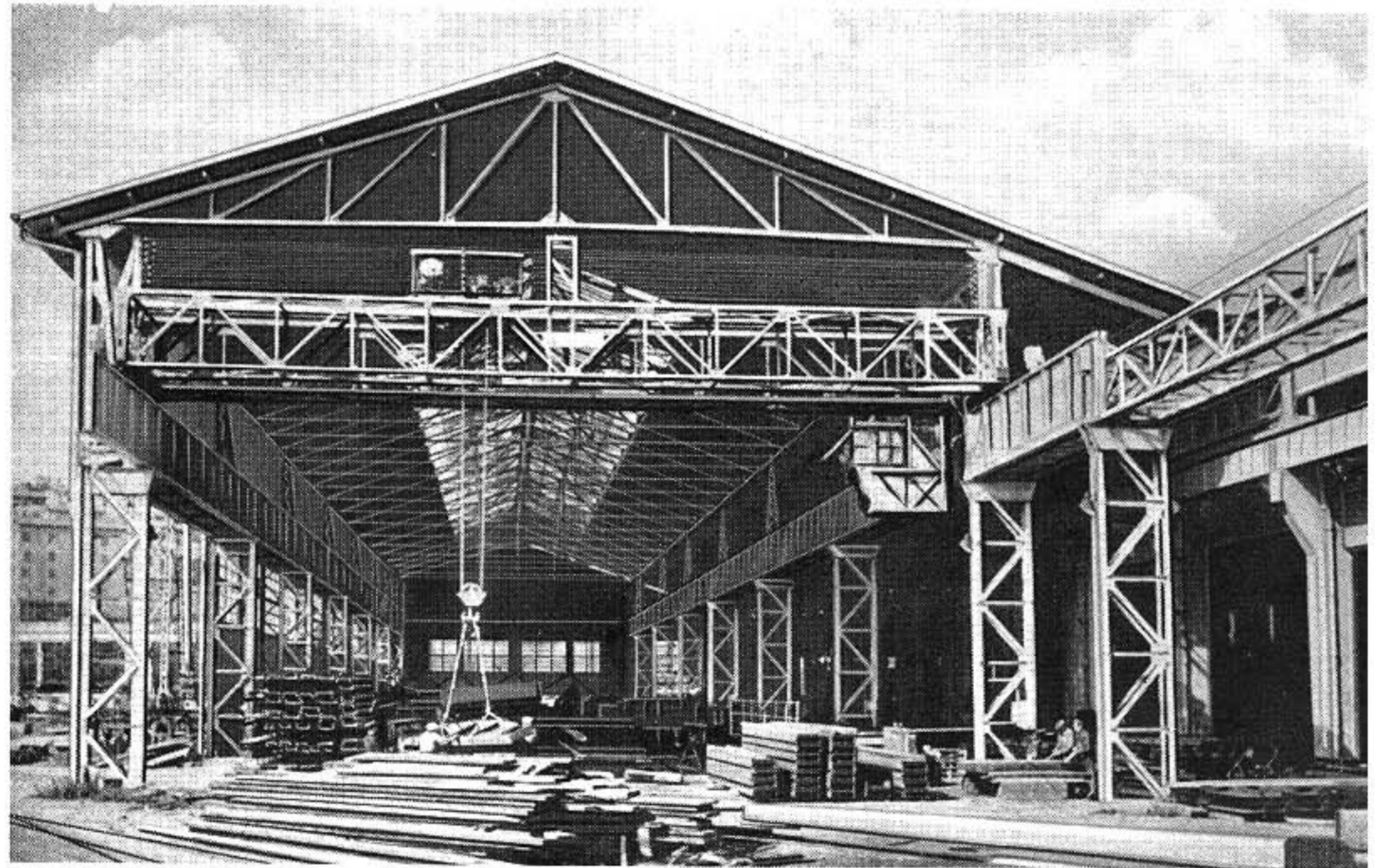
Con la scomparsa del dott. ing. Ivo Aureli, nel 1954, la Direzione dei C.R.D.A. subì una nuova trasformazione. Il dott. ing. Domenico Pacchiarini, che già dal 1939 al 1942 copriva la carica di Consigliere Delegato, veniva eletto nel 1955 alla duplice carica di Vice Presidente e Consigliere Delegato, mentre i due Vice Direttori Generali, il Gr. Uff. Alberto Cosulich e il dott. ing. Ugo Crovetti venivano nominati Direttori Generali.

Le vicende dell'ultimo quinquennio di esercizio sono quasi esclusivamente impiegate sulla produzione di navi cisterna sia per l'armamento nazionale che quello estero, che assicura ai Cantieri Riuniti dell'Adriatico una continuità di lavoro che va oltre il 1960.

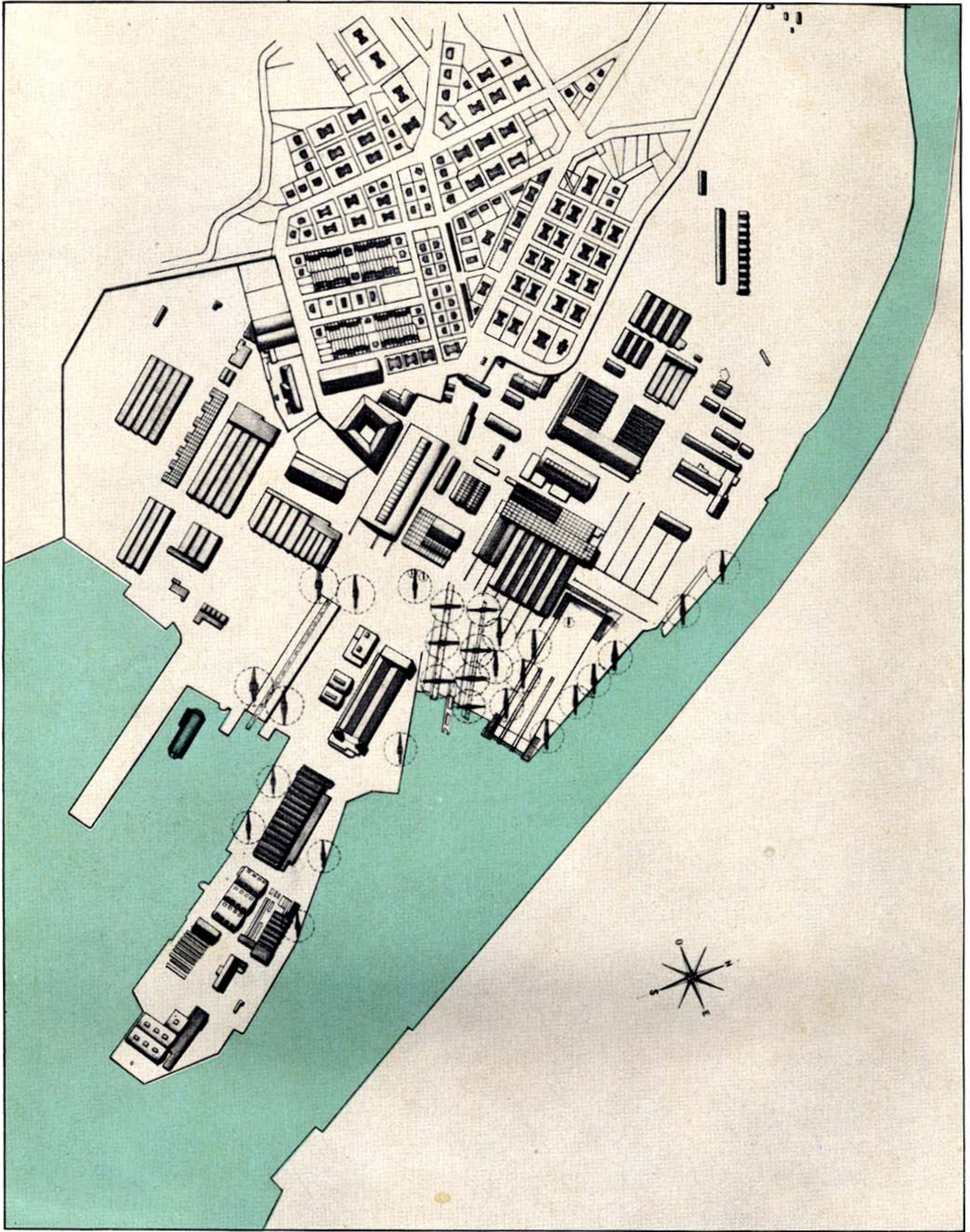


Sala Montaggio e Reparto
Collaudi delle Officine Elet-
tromeccaniche di Monfalcone

Le Officine Ponti e Gru an-
nesse al Cantiere S. Marco



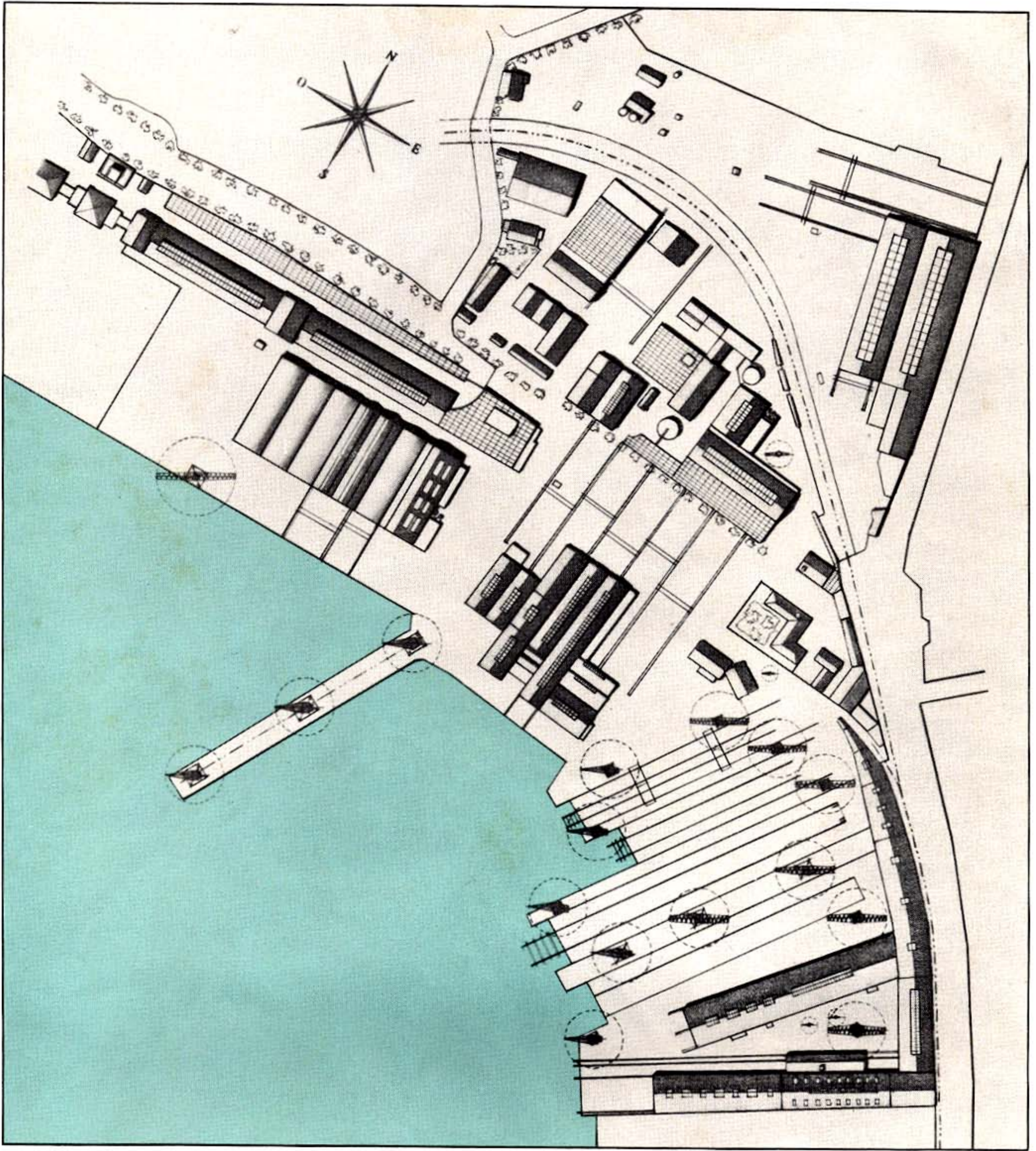
Sala Montaggio delle Officine
Materiale Ferroviario e Aeronau-
tico (O.M.F.A.) nuova denomi-
nazione del Reparto Aeronautico



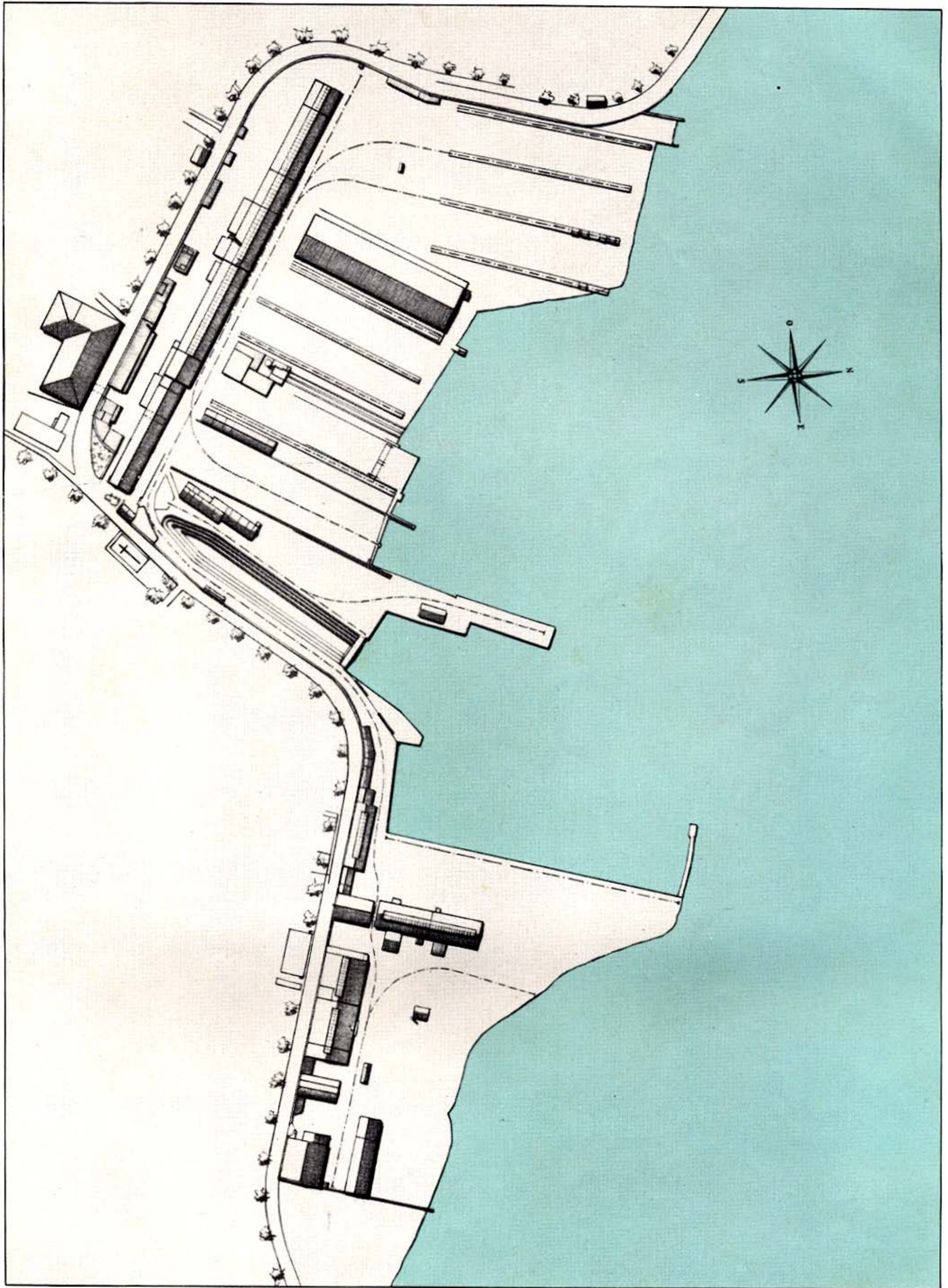
SCALA METRICA



CANTIERE DI MONFALCONE



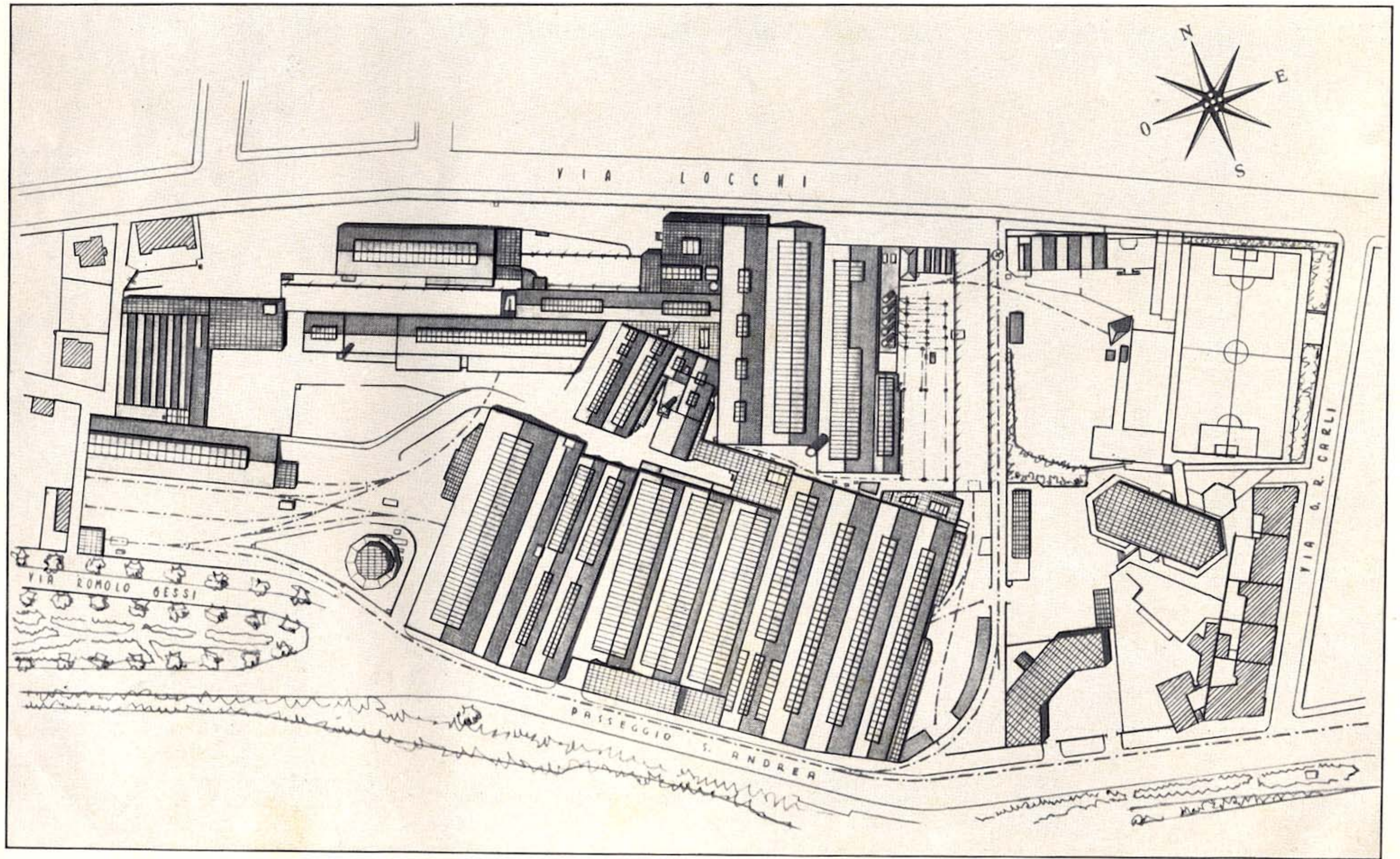
CANTIERE S. MARCO



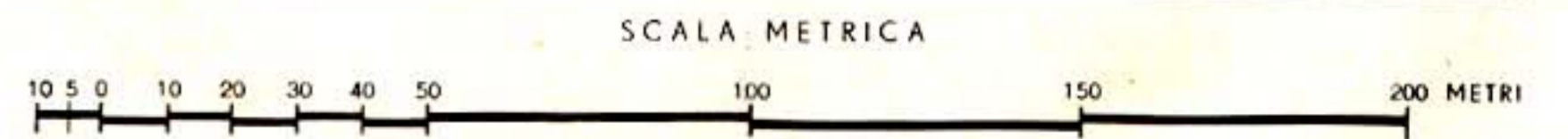
SCALA METRICA

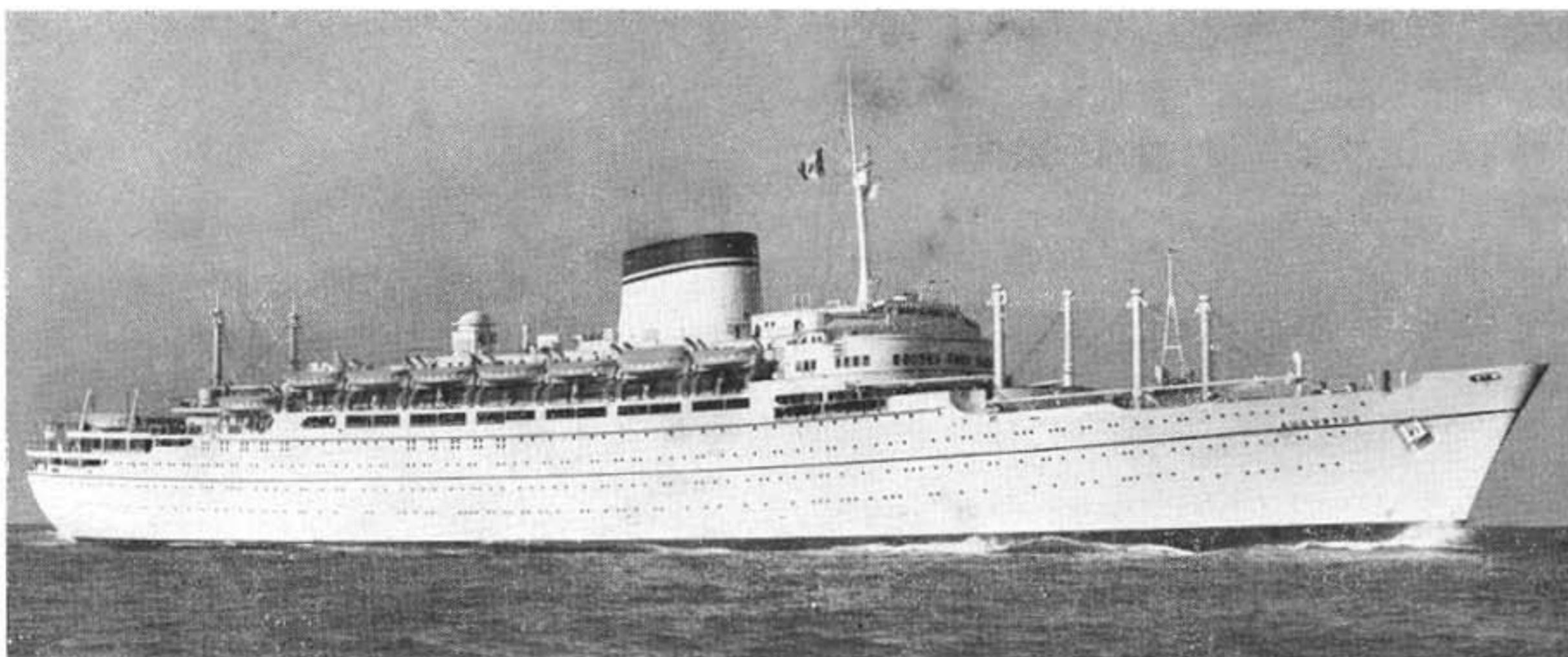


CANTIERE S. ROCCO



FABBRICA MACCHINE S. ANDREA





1951

I Cantieri Riuniti dell'Adriatico costruiscono le prime grandi motonavi passeggeri del dopoguerra che segnano la rinascita della Marina Mercantile Italiana - Cantiere S. Marco - Motonave «AUGUSTUS» di 27.700 t.s.l.



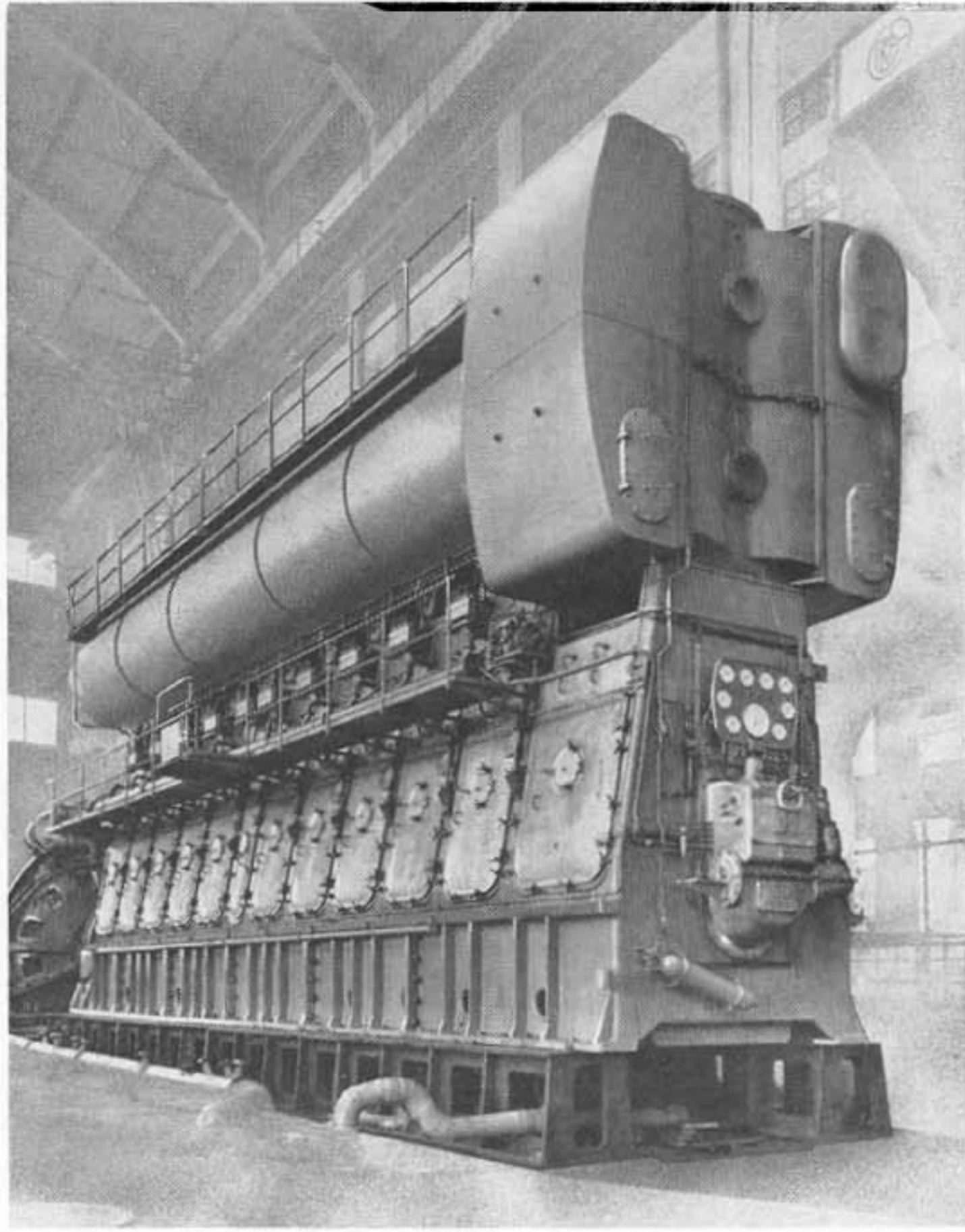
1952

Motonave mista «AFRICA» di 11.460 t.s.l., costruita al Cantiere di Monfalcone



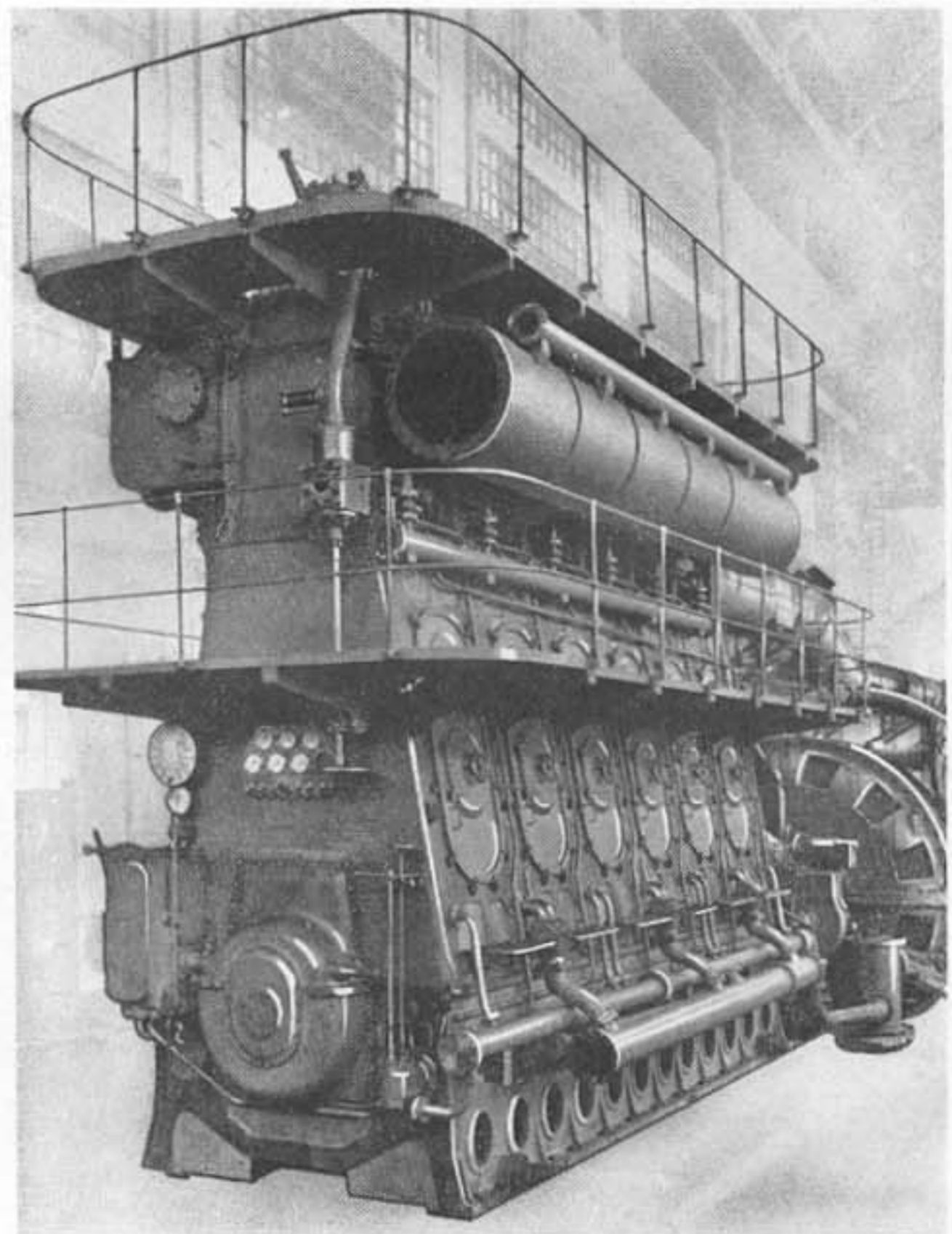
1953

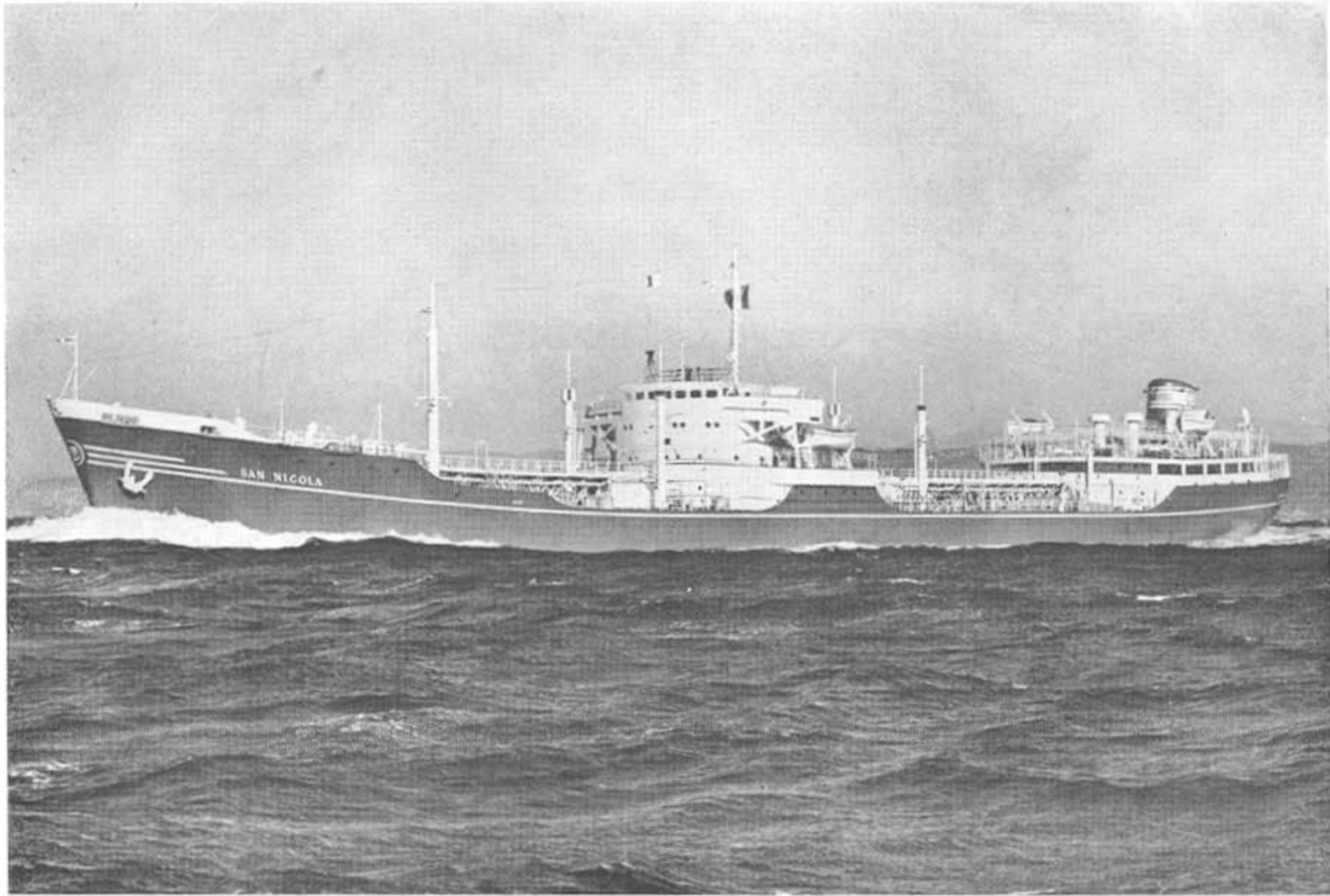
Motonave mista «VICTORIA» di 11.600 t.s.l., costruita al Cantiere San Marco



Fabbrica Macchine S. Andrea -
Motore CRDA-FIAT da 8.050 c.a.

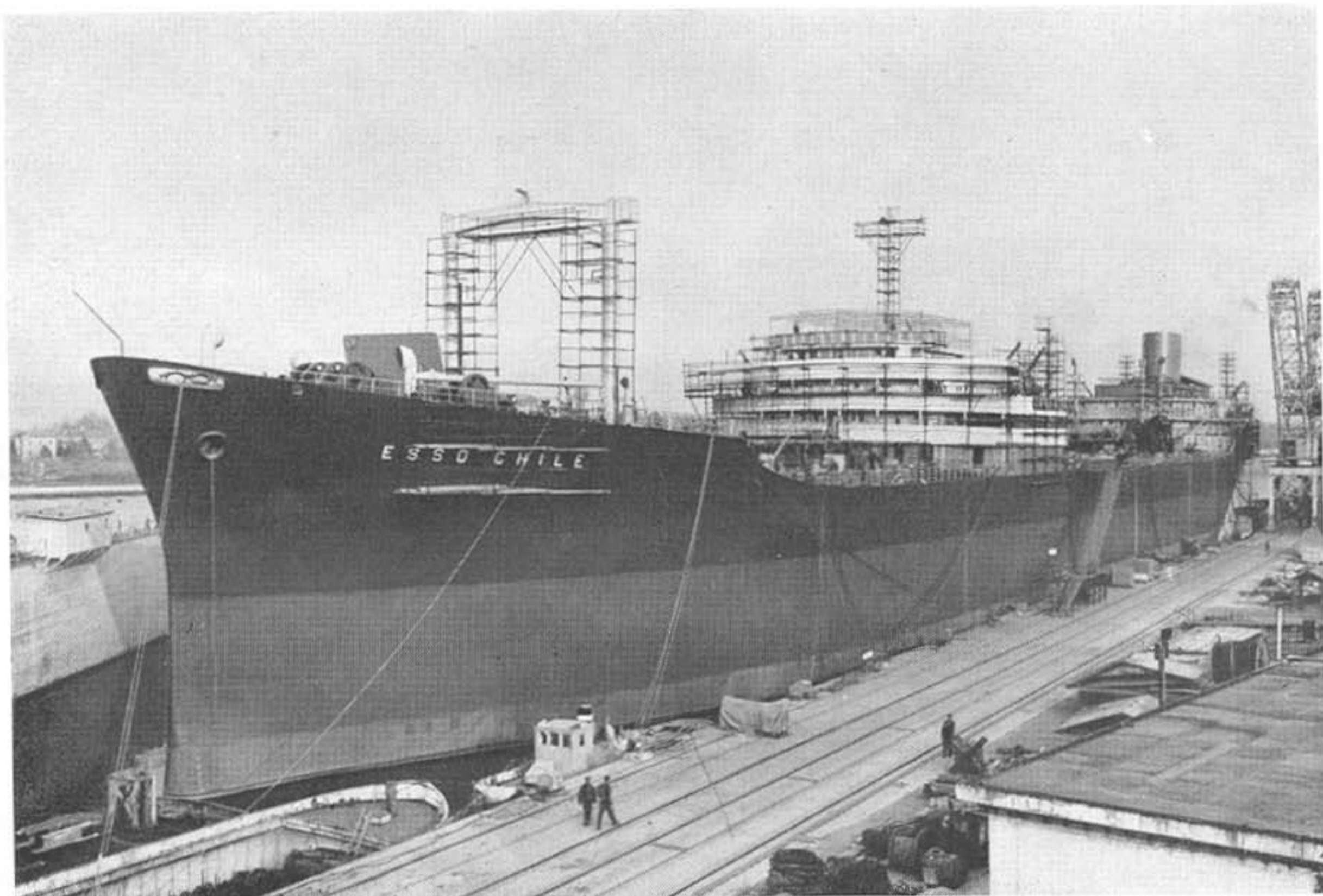
Fabbrica Macchine S. Andrea -
Motore CRDA-SULZER da 3.000 c.a.





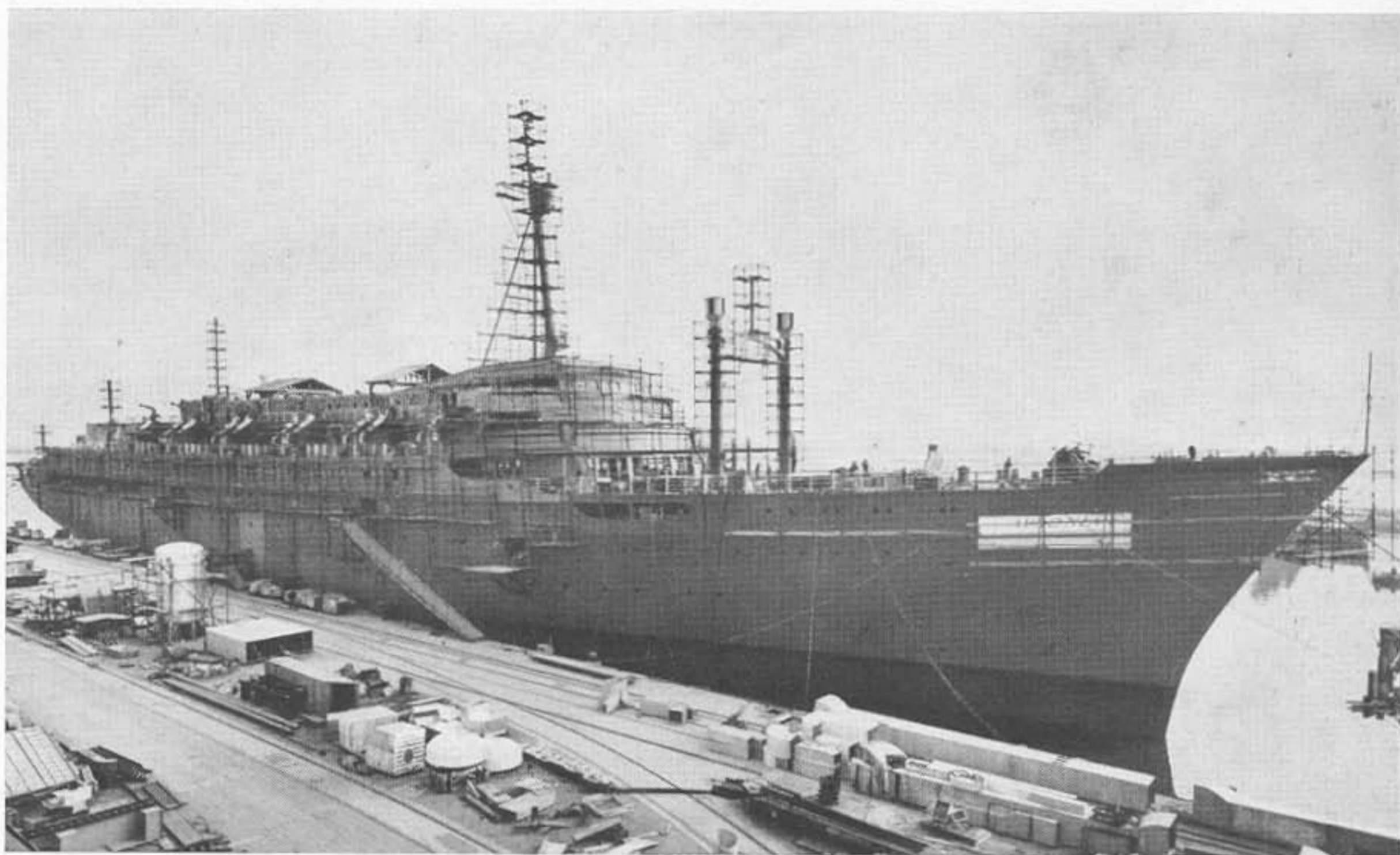
1955

Cantiere S. Marco - Motocister-
na «S. NICOLA» di 19.000 t.p.l.



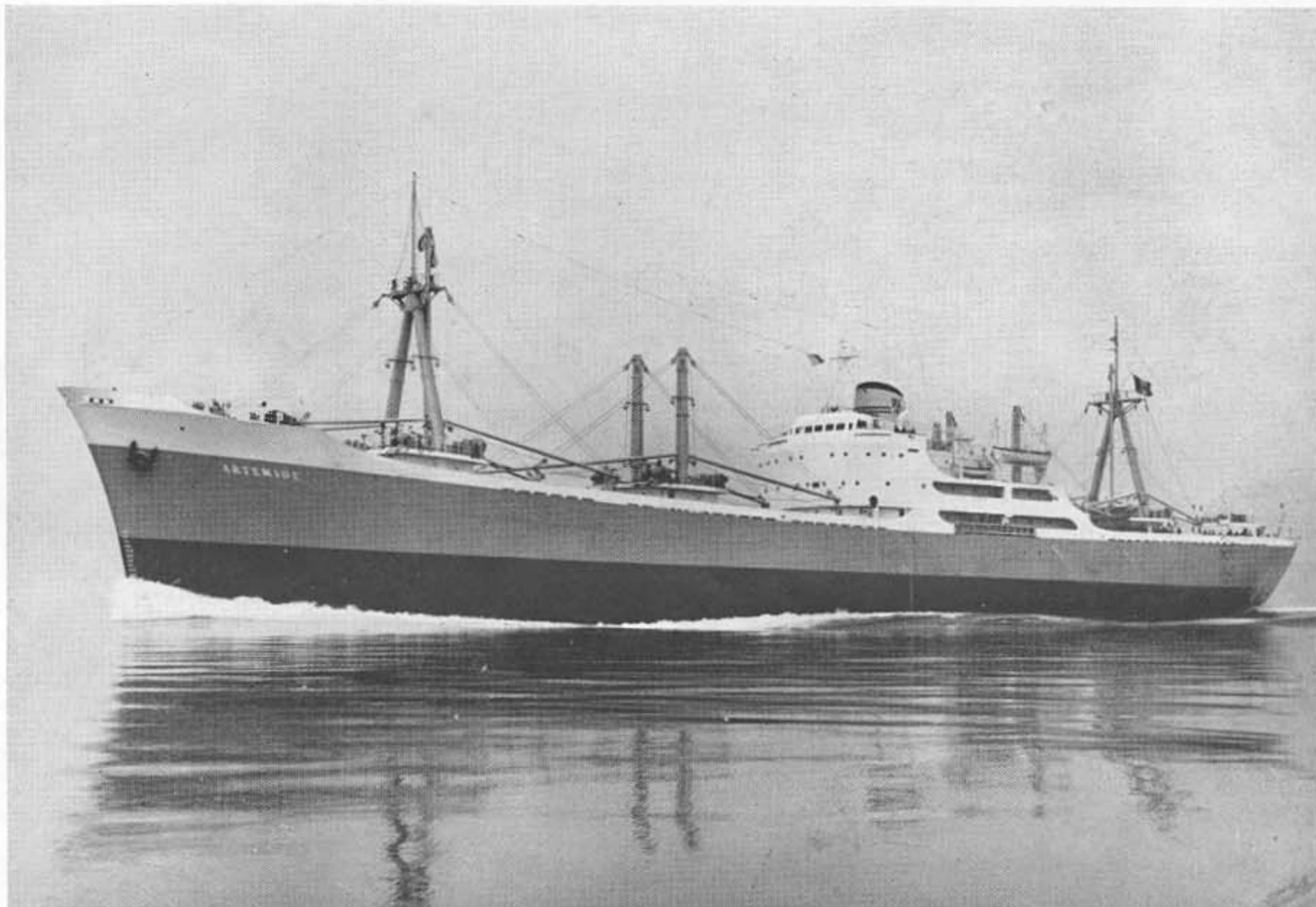
1957

Cantiere di Monfalcone - Turboci-
sterna «ESSO CHILE» di 36.120 t.p.l.



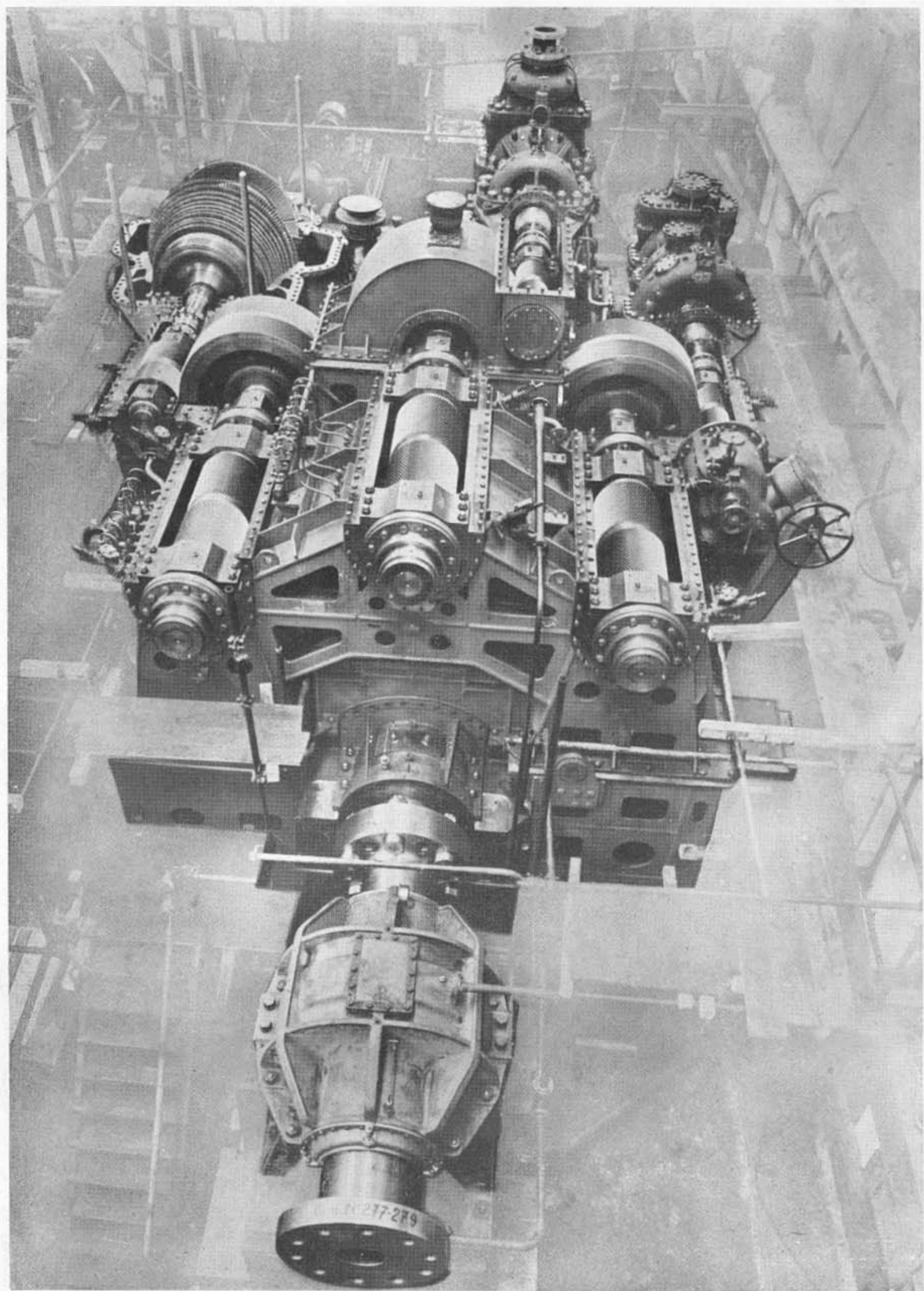
1957

Cantiere di Monfalcone - Turbonave
mista «AUSONIA» di 10.900 t.s.l.



1957

Cantiere S. Marco - Motonave da
carico «ARTEMIDE» di 13.000 t.p.l.



Turboriduttore da 13.000 c.a. ad alta pressione
costruito dalla Fabbrica Macchine S. Andrea

TIPI DI NAVI COSTRUITE DAGLI STABILIMENTI DEI CANTIERI RIUNITI DELL'ADRIATICO



1860 - corv. GRILLE - td. 360



1860 - corv. DRACHE - td. 3.120



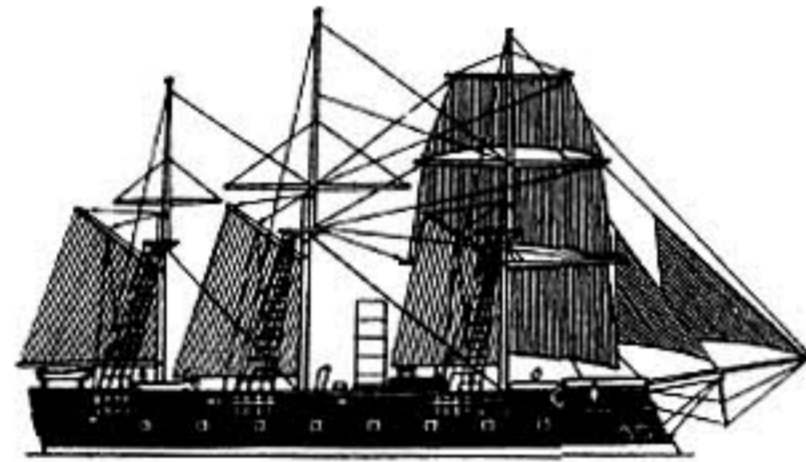
1860 - corv. DALMAT - td. 870



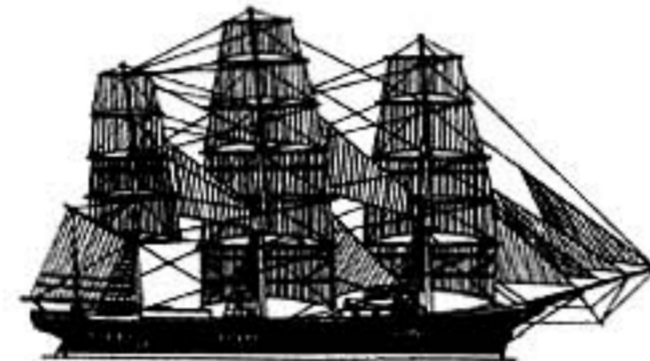
1861 - brig. gol. ALESSANDRO - tsl. 117



1862 - pfo. BARONE MAMULA - tsl. 300



1863 - corv. HABSBURO - td. 5140



1864 - n. CLEOPATRA - tsl. 1.075



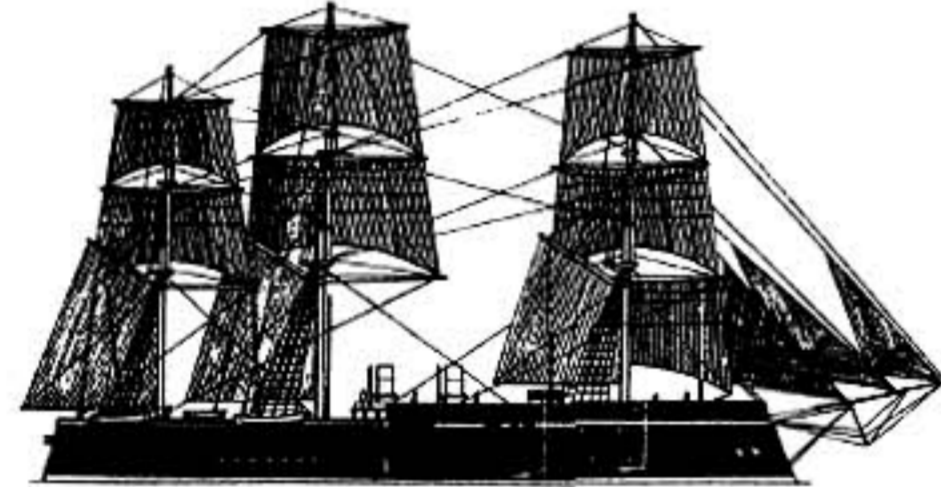
1865 - brig. TANCREDI - tsl. 265



1868 - corv. cor. IDILALIEH - td. 2.266



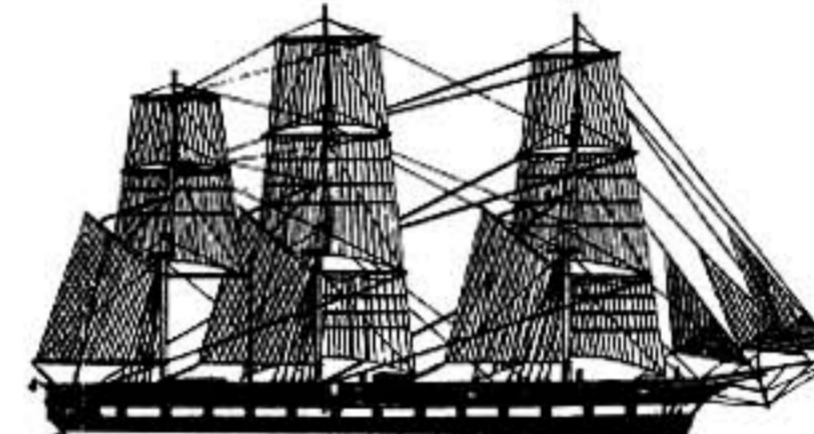
1869 - brig. p. DARIO - tsl. 740



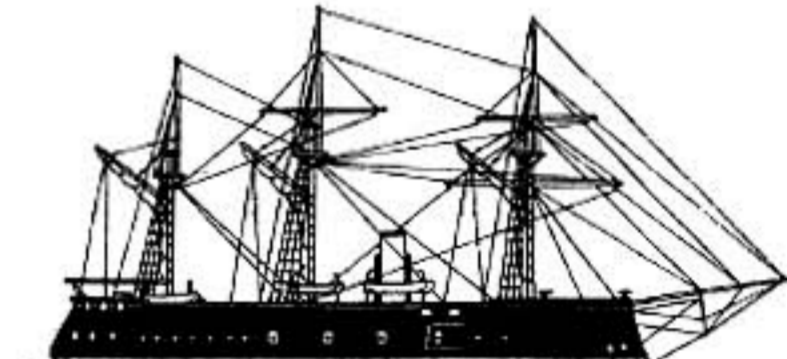
1870 - corv. CUSTOZA - td. 7.060



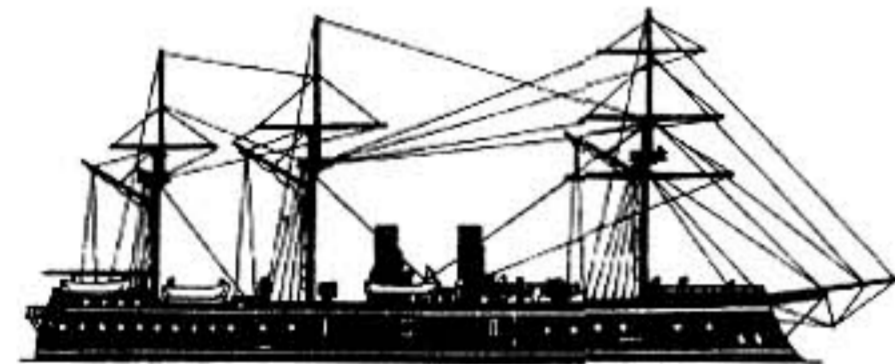
1871 - brig. p. LEA - tsl. 971



1871 - freg. LAUDON - td. 3.430



1873 - corv. DON JUAN - td. 3.520



1875 - corv. TEGETHOFF - td. 7.390



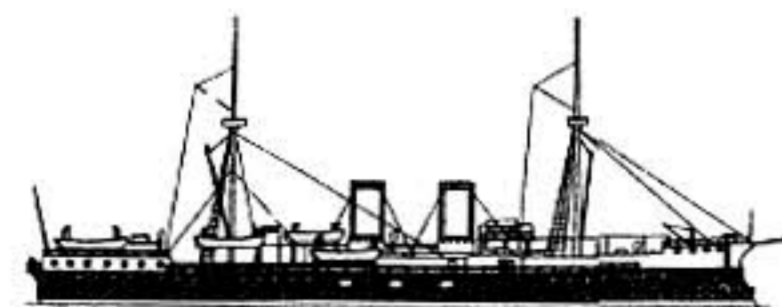
1881 - pfo. BERENICE - tsl. 2.650



1882 - corv. LUSSIN - td. 976



1884 - pfo. PATAGONIA - td. 1.600



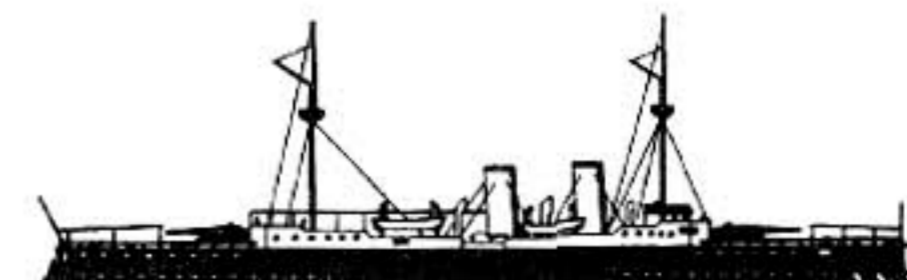
1885 - corv. KRONPRINZESSIN ERZH. STEFANIE - td. 5.061



1886 - pfo. TIGER - td. 1.642



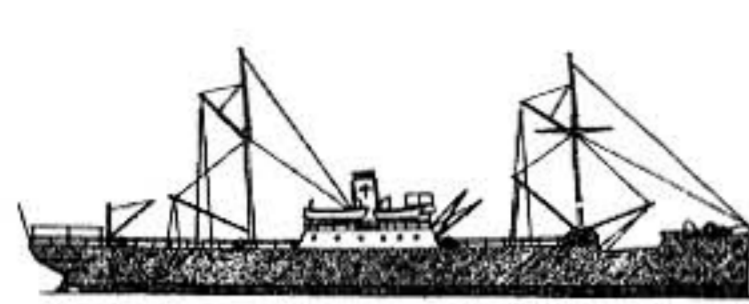
1887 - pfo. ST. PETERSBURG - tsl. 470



1888 - pfo. KAISER FRANZ JOSEF - td. 4.000



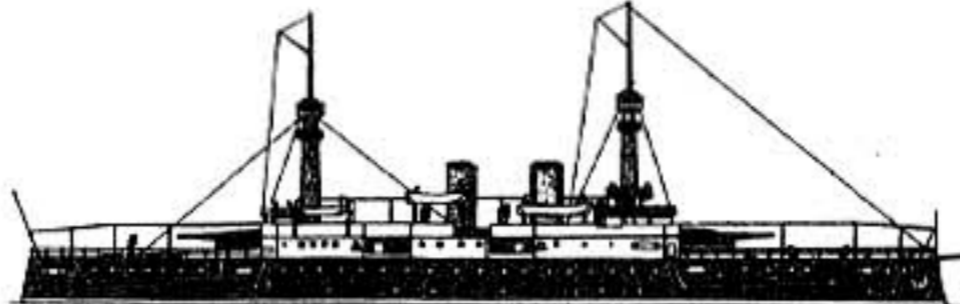
1888 - pfo. FLAMINGO - td. 79



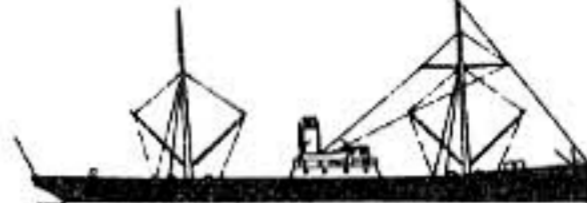
1889 - pfo. **SAN GIUSTO** - tsl. 2.009



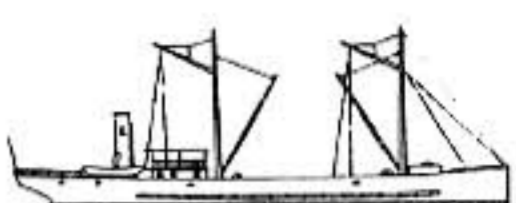
1889 - ct. **TRABANT** - td. 546



1890 - corazz. **K. u. K. MARIA THERESIA** - td. 5.200



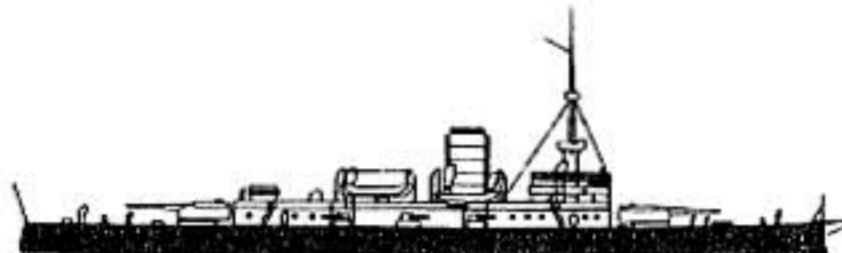
1892 - pfo. **ENERGIA** - tsl. 614



1891 - pfo. **EKATERINA** - tsl. 424



1892 - pfo. **KIEW** - tsl. 580



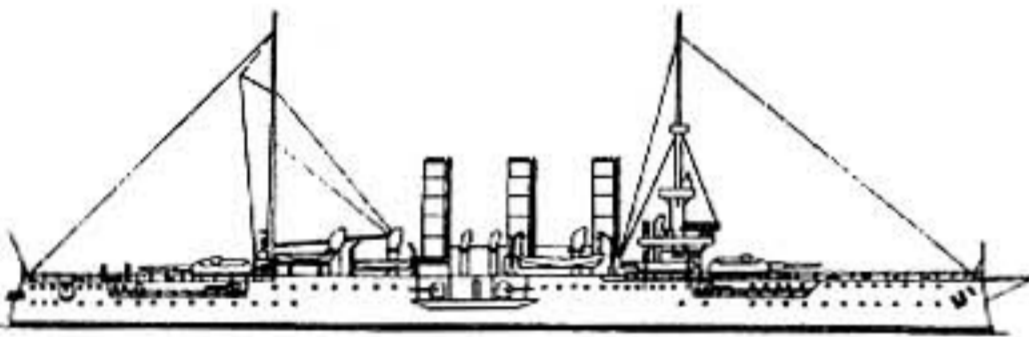
1893 - corazz. cost. **WIEN** - td. 5.600



1894 - pfo. **MARQUIS BAQUEHEM** - tsl. 4.396



1895 - pfo. **GRAF PLATOFF** - tsl. 684



1895 - incr. cor. **KAISER KARL VI.** - td. 6.300



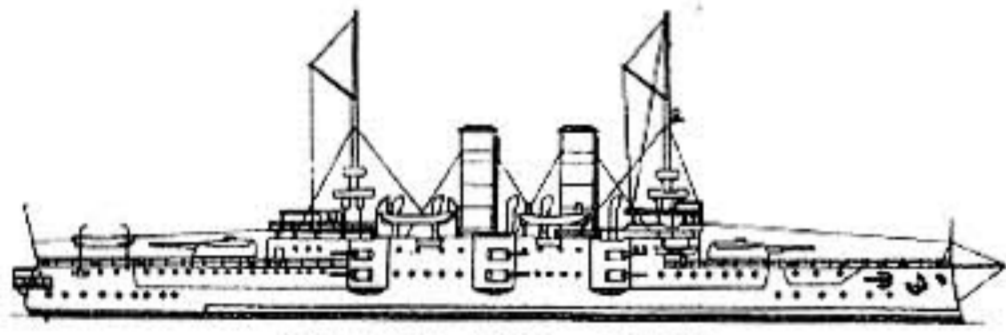
1895 - pfo. **GRAF WURMBRAND** - tsl. 952



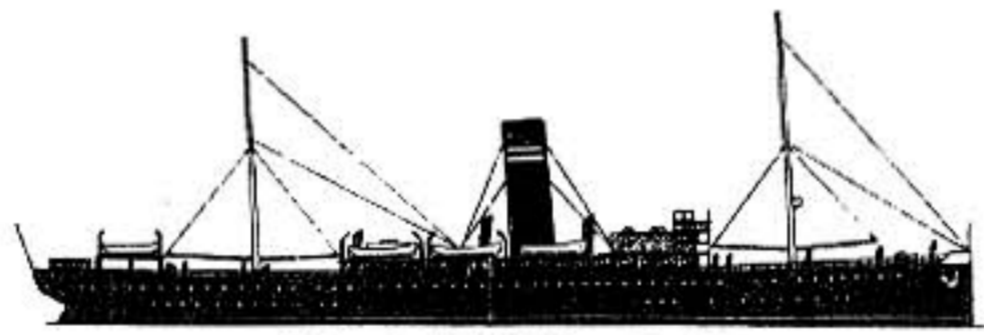
1898 - pfo. **WOSROSDENIE** - tsl. 859



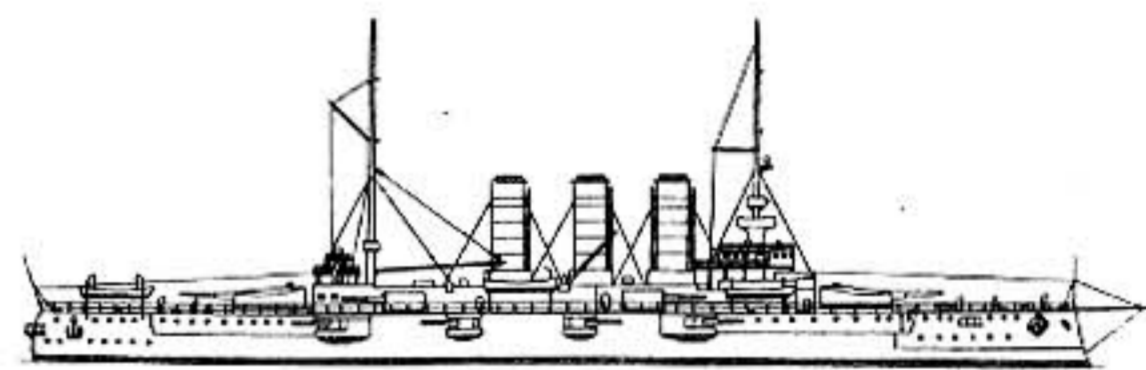
1899 - pfo. **AI TODOR** - tsl. 1.016



1900 - corazz. **ARPAD** - td. 9.340



1900 - pfo. **MONGOLIA** - tsl. 2.936



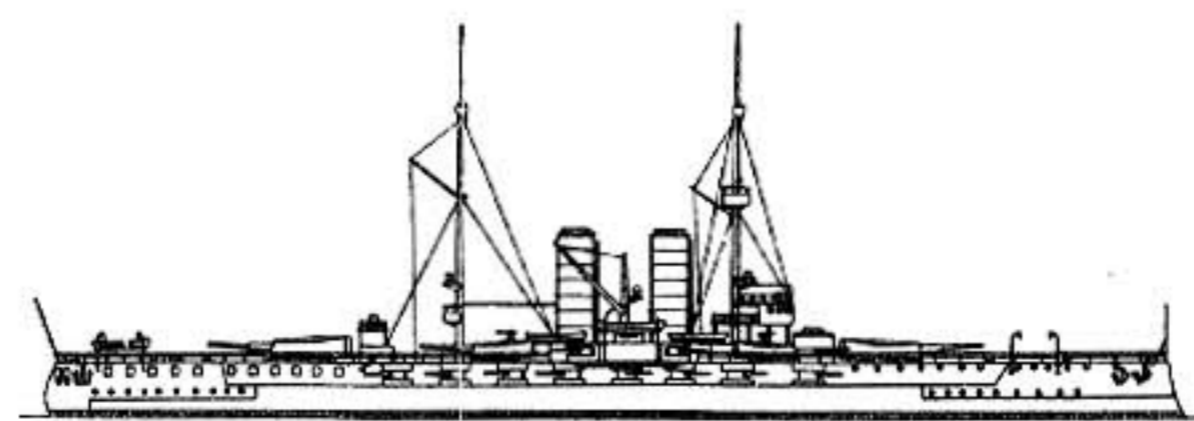
1903 - **ERZHERZOG KARL** - td. 10.630



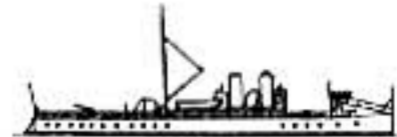
1906 - torp. **ANACONDA** - td. 700



1906 - ct. **ULAN** - td. 420



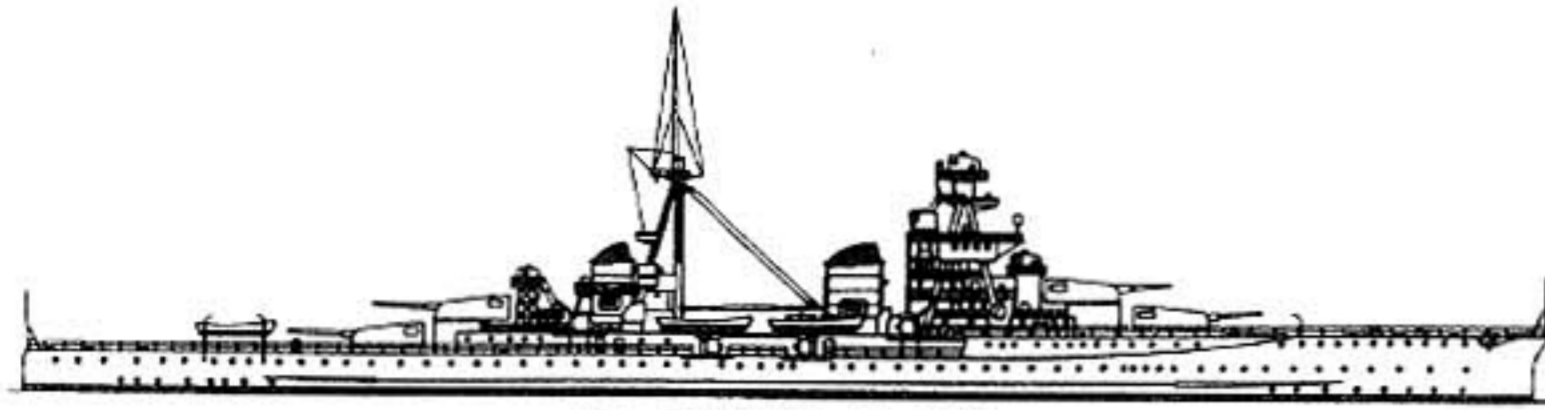
1908 - corazz. **ERZHERZOG FRANZ FERDINAND** - td. 14.500



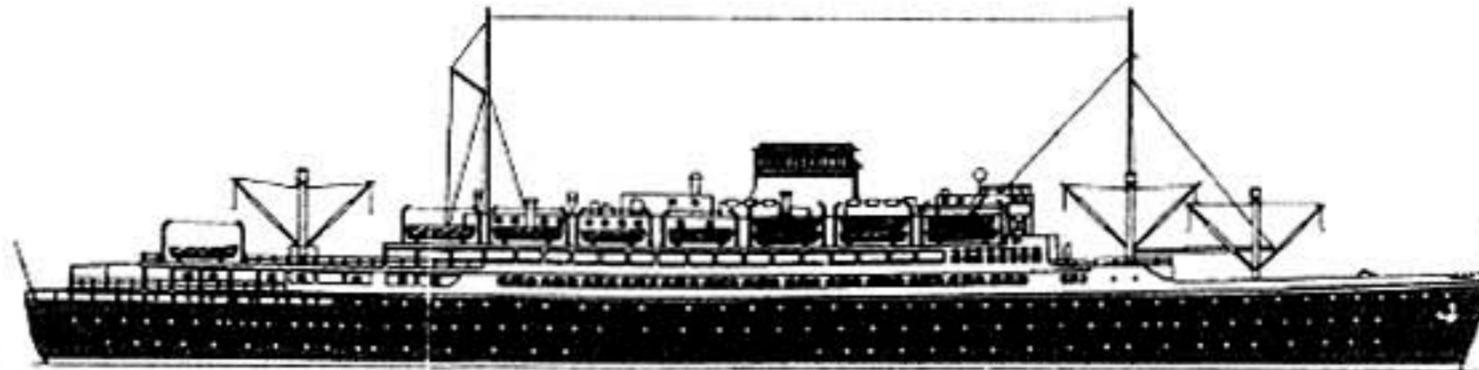
1909 - torp. **TB I** - td. 110



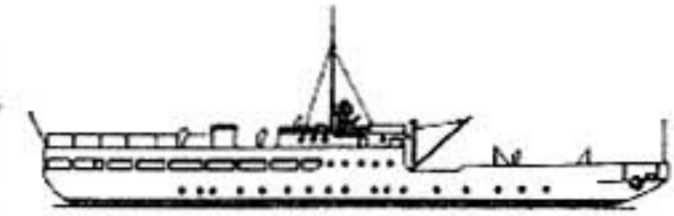
1909 - pfo. **TRIESTE** - tsl. 896



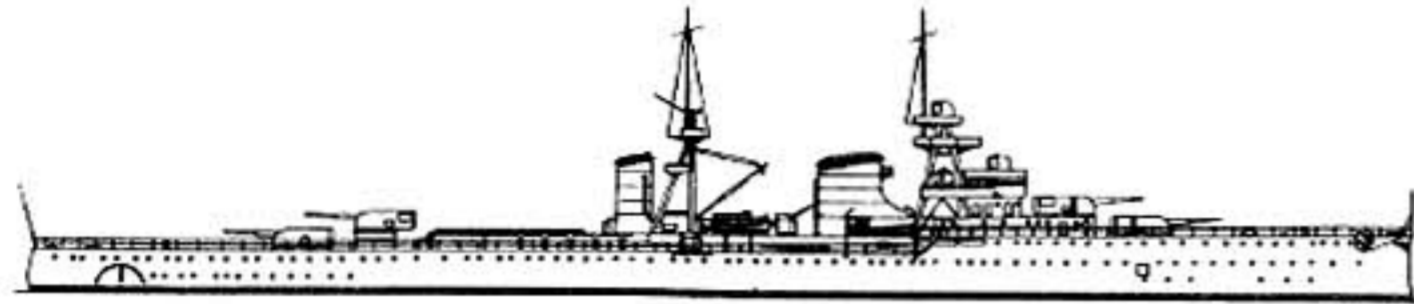
1932 - incr. FIUME - td. 12.000



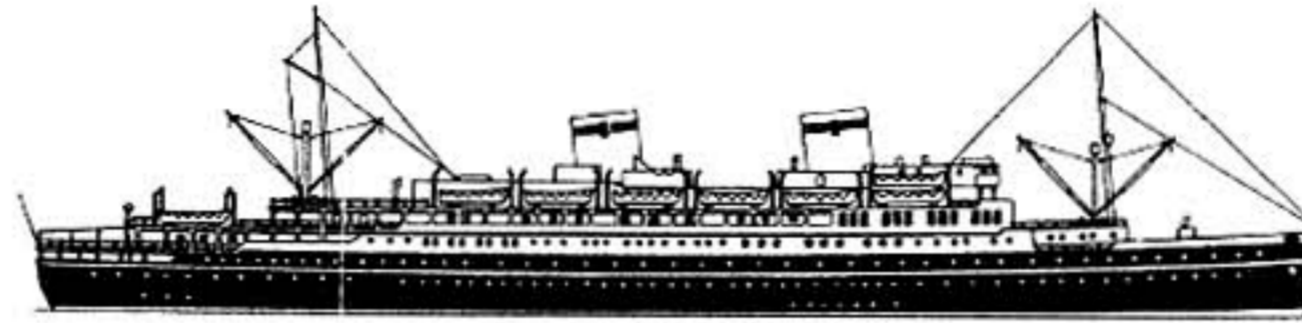
1932 - mn. NEPTUNIA - tsl. 19.000



1933 - dist. SESIA - td. 1.083



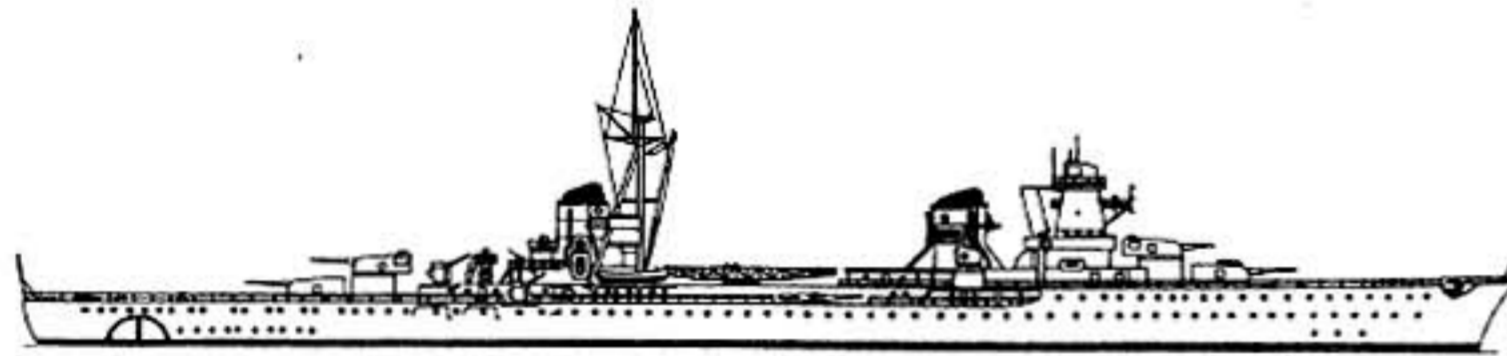
1933 - incr. CADORNA - td. 6.494



1935 - mn. PILSUDSKI - tsl.



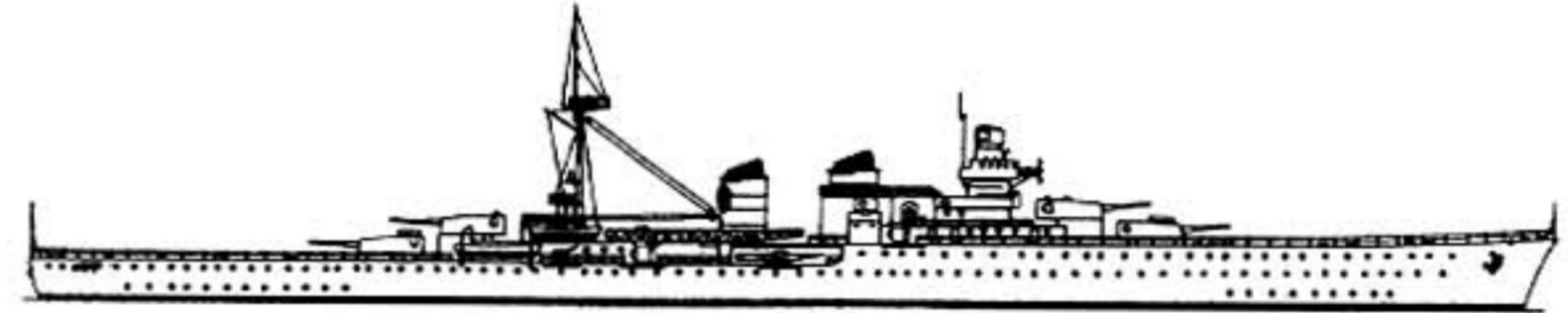
1935 - smg. ARGO - td.



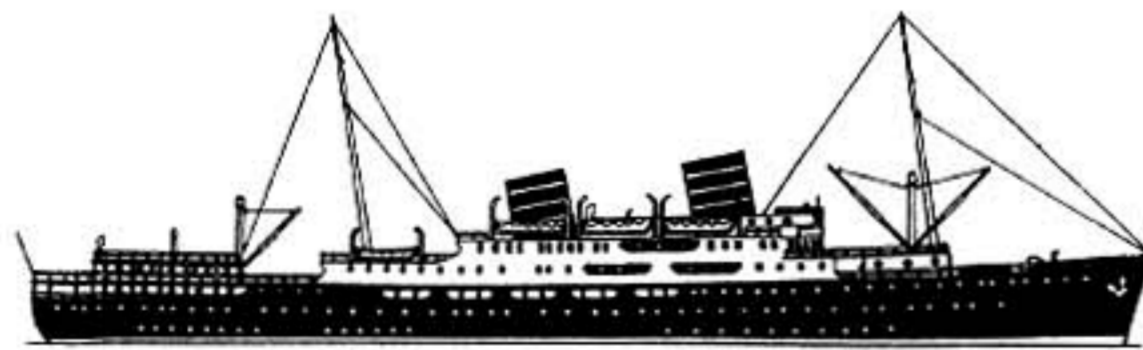
1935 - incr. ATTENDOLO - td. 7.350



1936 - smg. ARADAM - td. 615



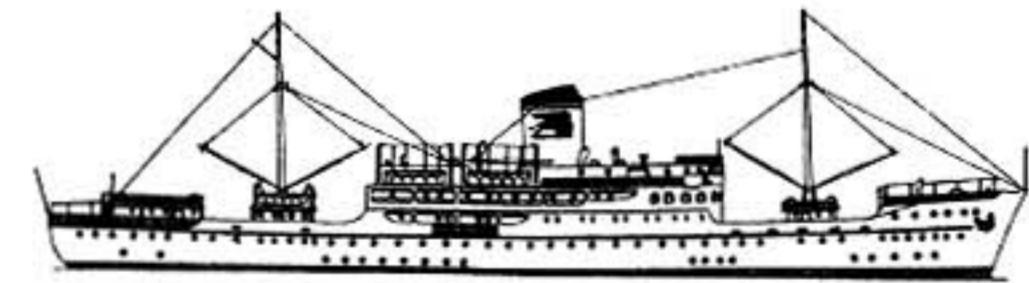
1937 - incr. GARIBALDI - td. 9.387



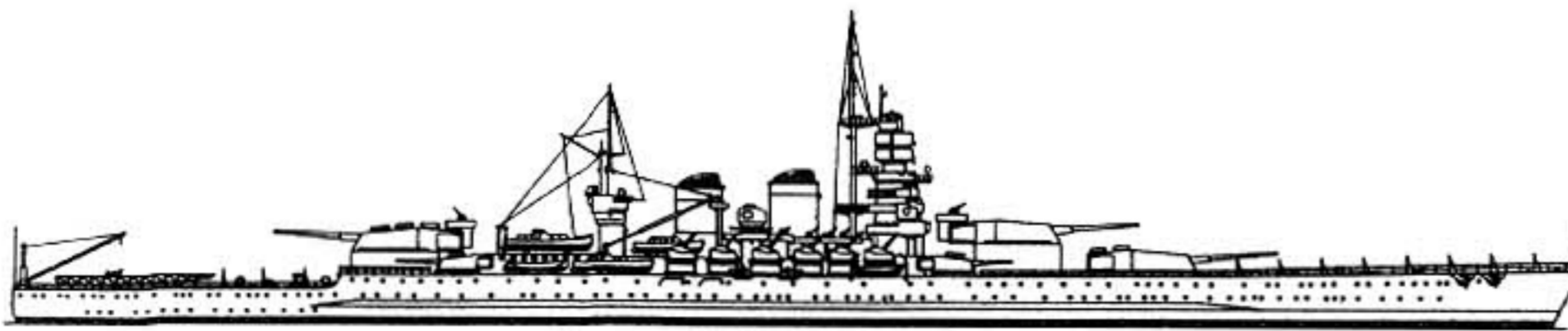
1938 - mn. VEGA - tsl. 7.700



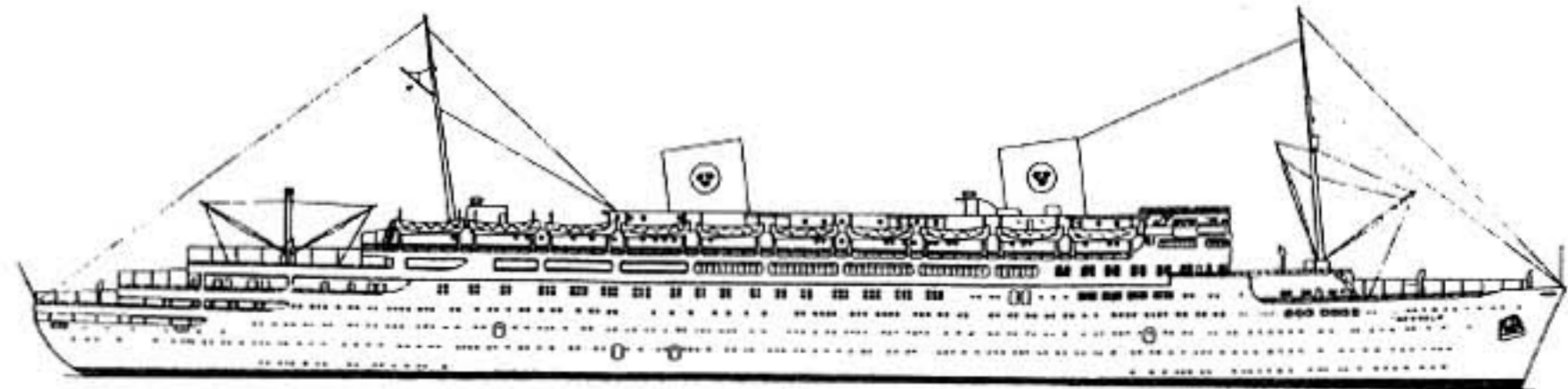
1938 - smg. MOCENIGO - td. 1.026



1940 - mn. CALINO - tsl. 5.000



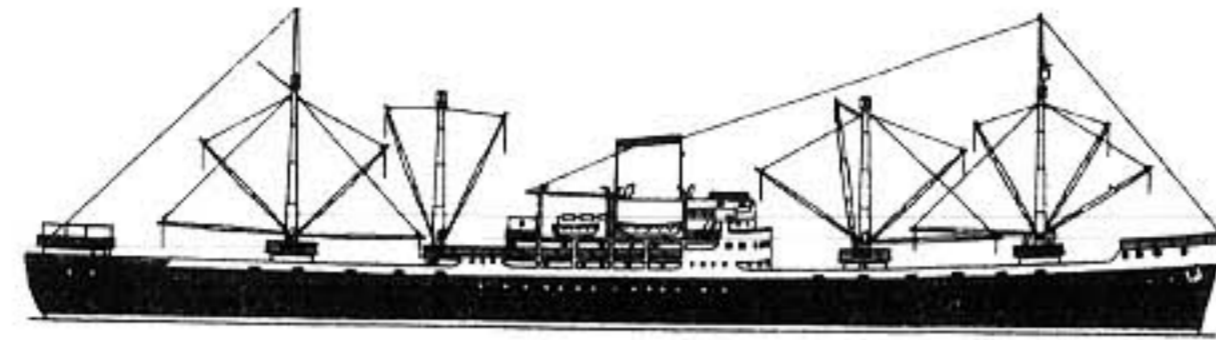
1940 - corazz. VITTORIO VENETO - ta. 41.167



1941 - mn. STOCKHOLM - tsl. 29.307



1940 - smg. DA VINCI - td. 1.036



1941 - mn. FABIO FILZI - tsl. 6.836



1941 - smg. AMIRAGLIO CAGNI - td. 1.504



1942 - os. CICLONE - td. 1.095



1942 - ms. MS 11 - td. 63



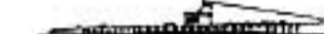
1943 - smg. FLUTO - td. 746



1943 - corv. MINERVA - td. 670



1943 - mz. MZ 701 - td. 239



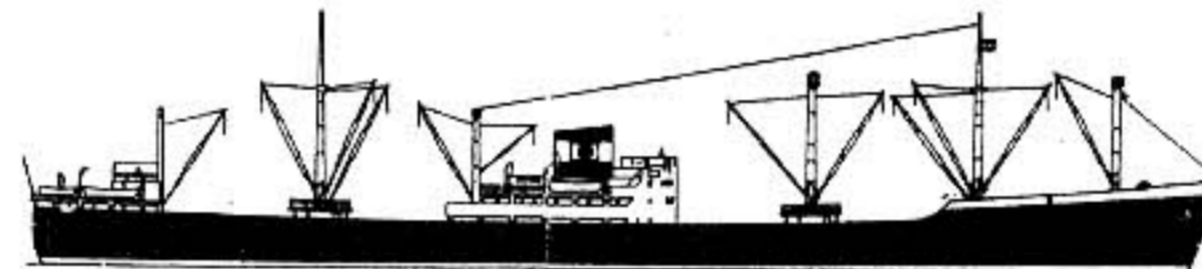
1943 - smg. CM 1 - td. 92



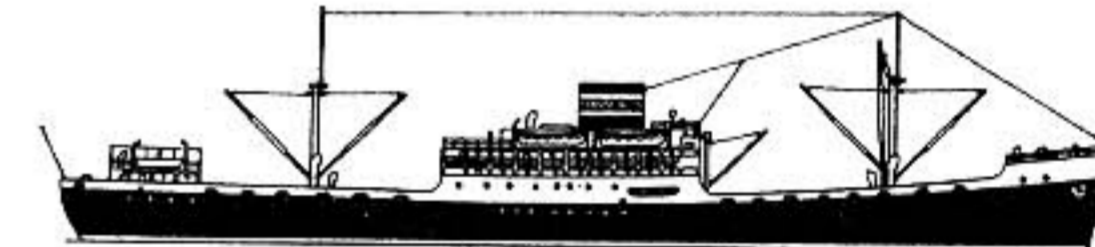
1946 - mn. TUSNA - tsl. 375



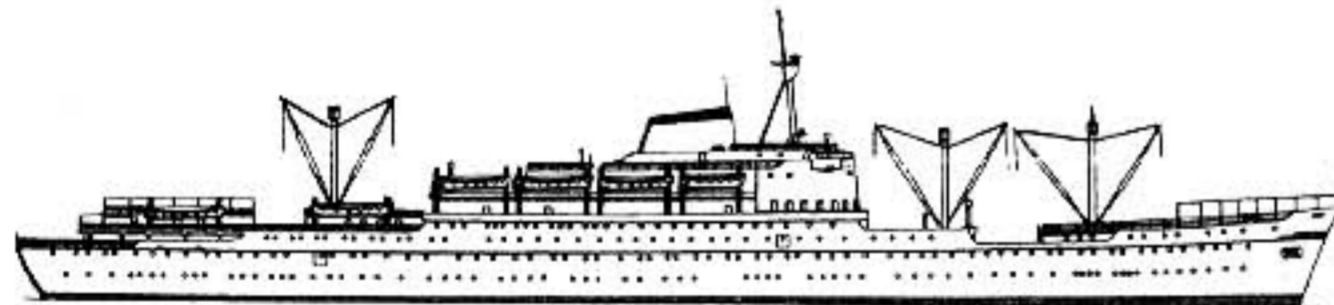
1947 - mn. VAGAN - tsl. 784



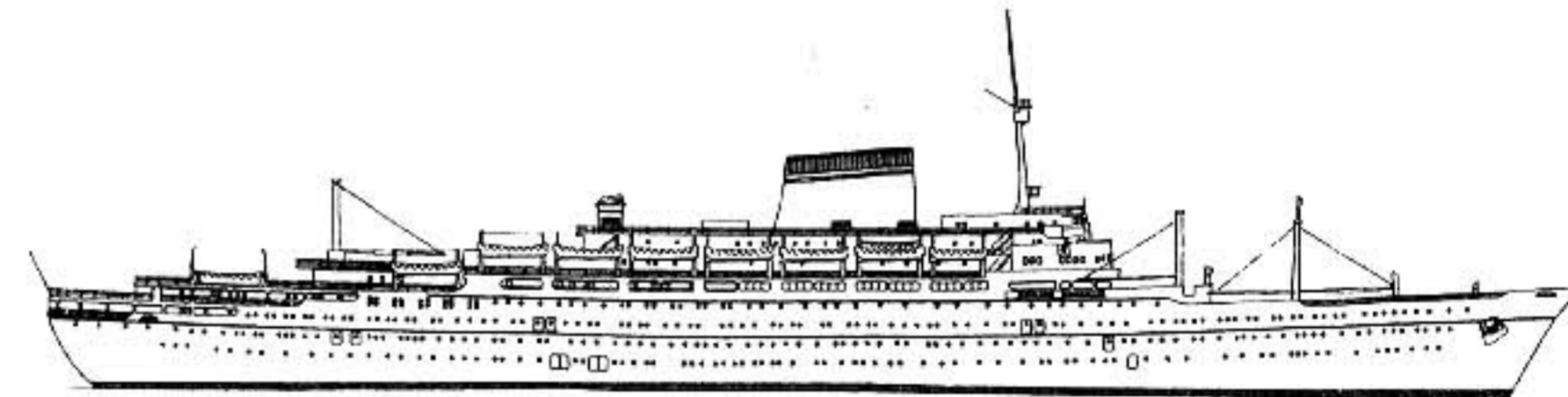
1948 - mn. FERNFIELD - tsl. 6.645



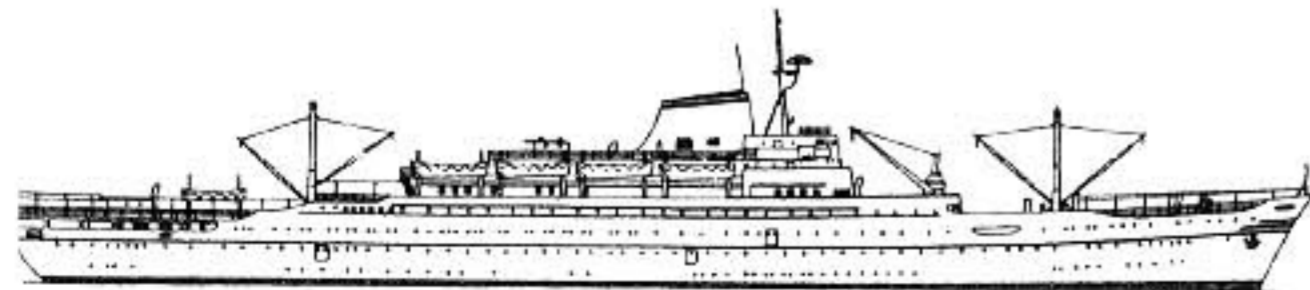
1948 - mn. STAR OF LUXOR - tsl. 6.240



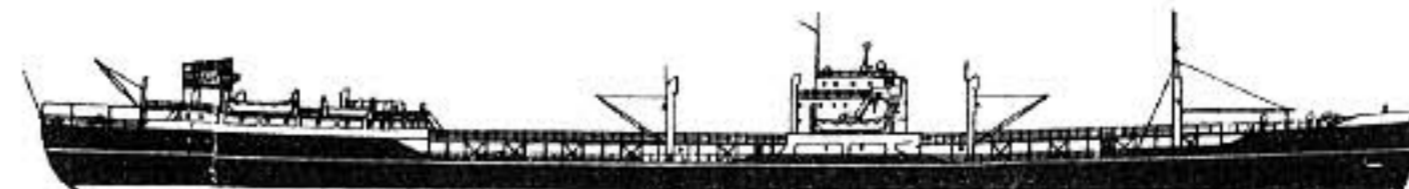
1951 - mn. AUSTRALIA - tsl. 13.205



1951 - mn. GIULIO CESARE - tsl. 27.694



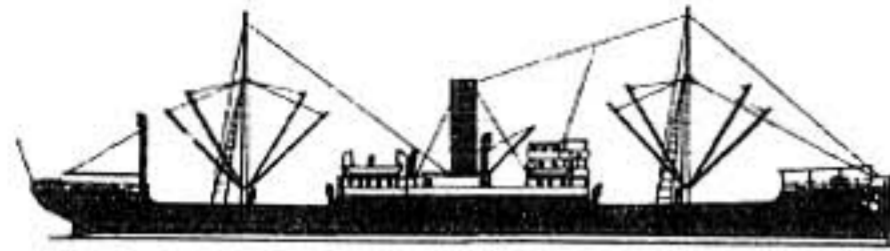
1952 - mn. AFRICA - tsl. 11.490



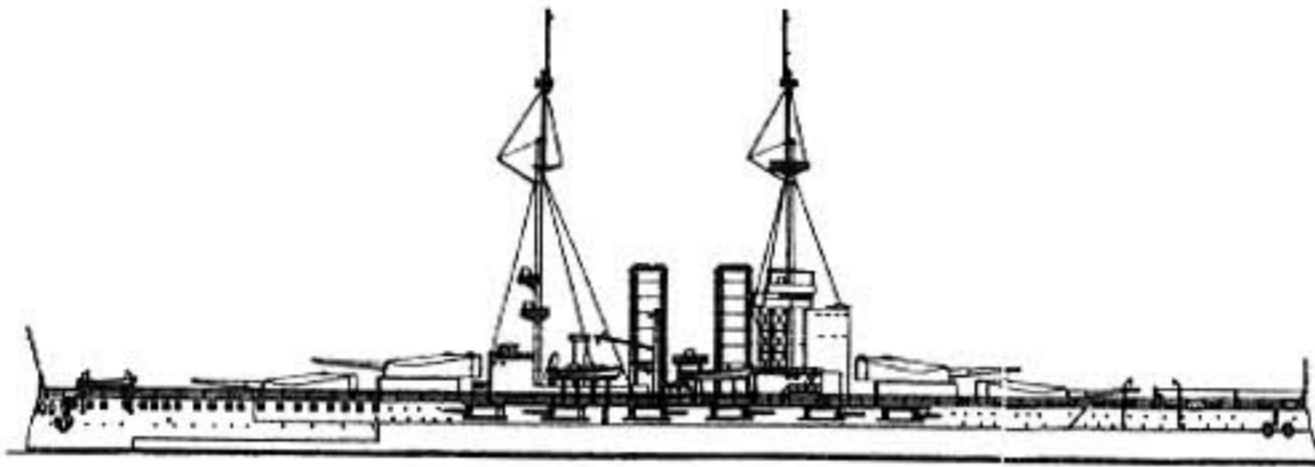
1953 - mc. ANDROMEDA - tsl. 12.400



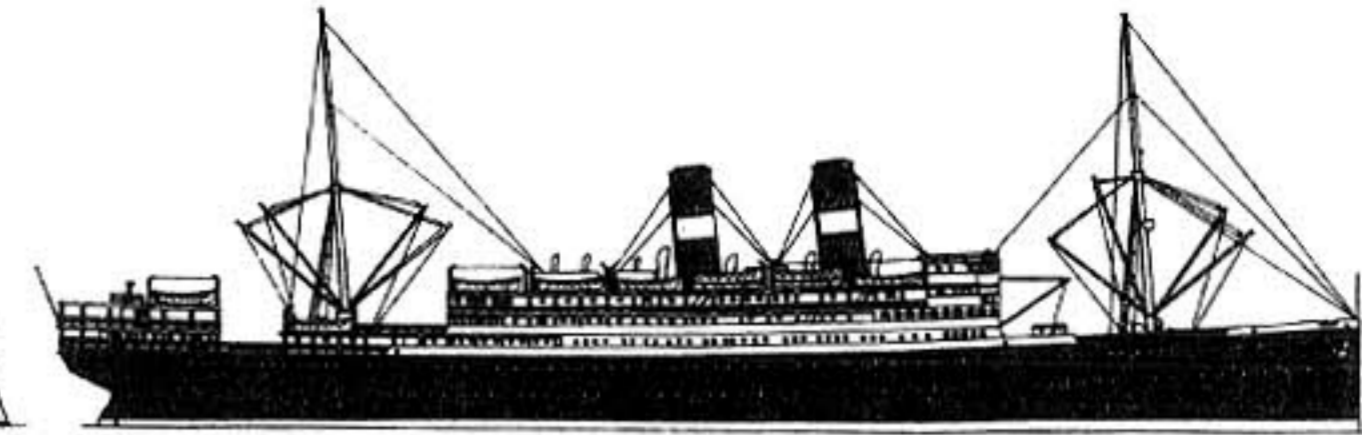
1953 - mn. NAIRA - tsl. 510



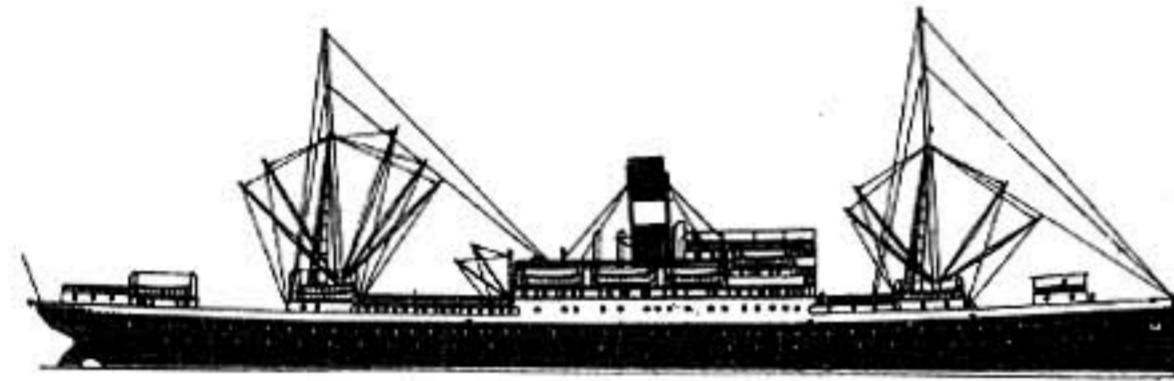
1910 - pfo. CLARA CAMUS - tsl. 3.024



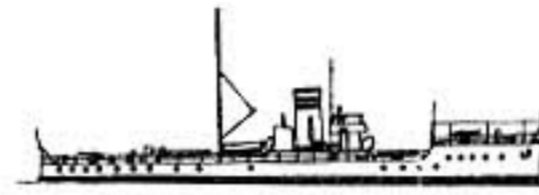
1911 - corazz. VIRIBUS UNITIS - td. 20.000



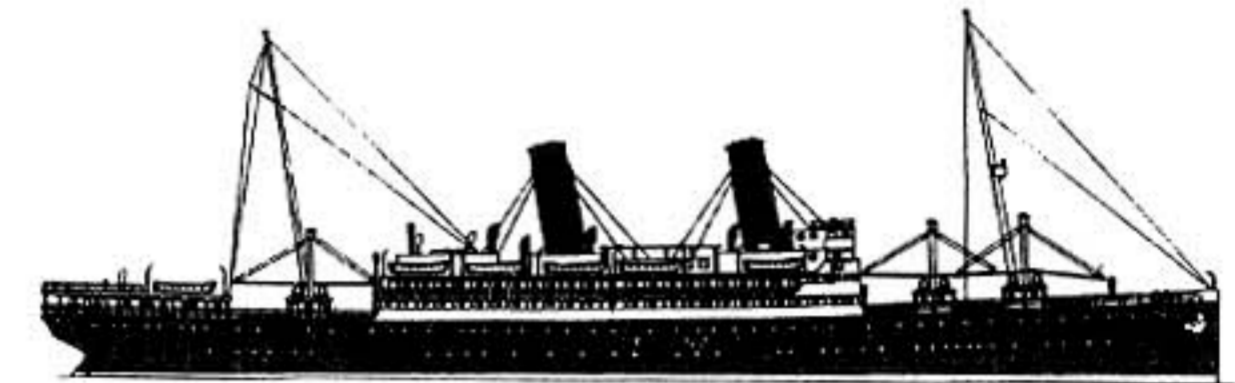
1912 - pfo. PRESIDENTE WILSON - tsl. 12.567



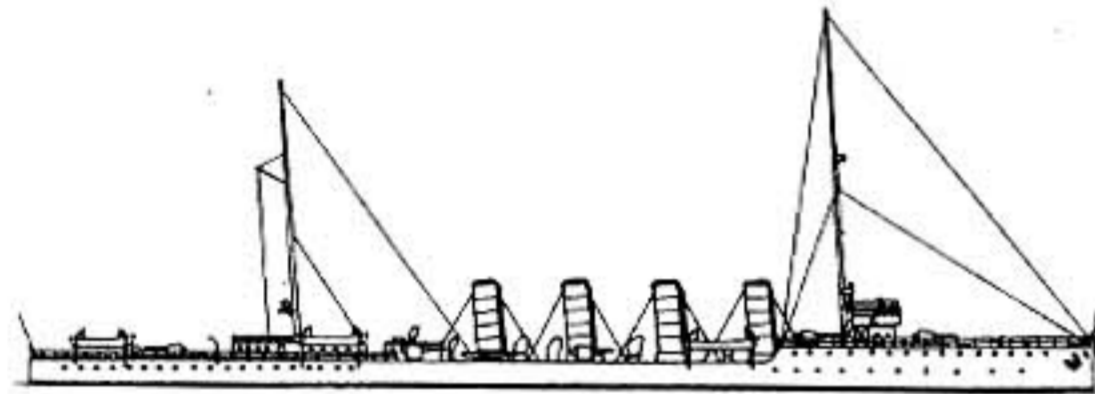
1913 - pfo. BELVEDERE - tsl. 7.166



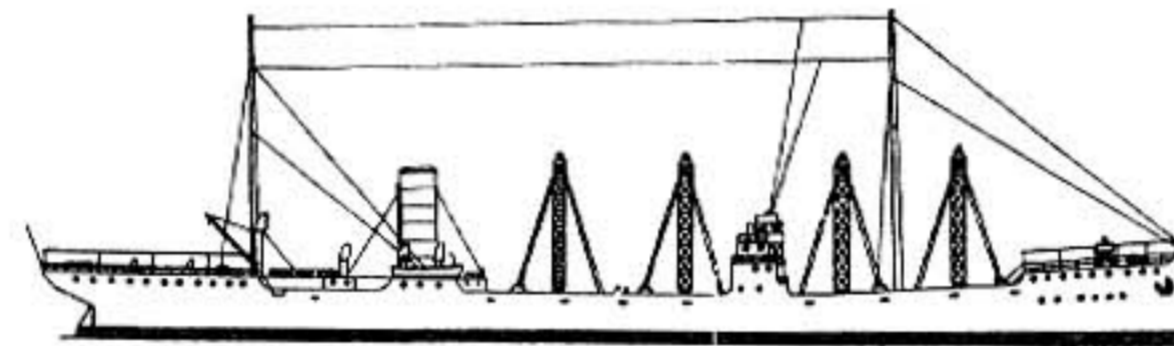
1913 - torp. 74 T - td. 250



1913 - pfo. GABLONZ - tsl. 9.448



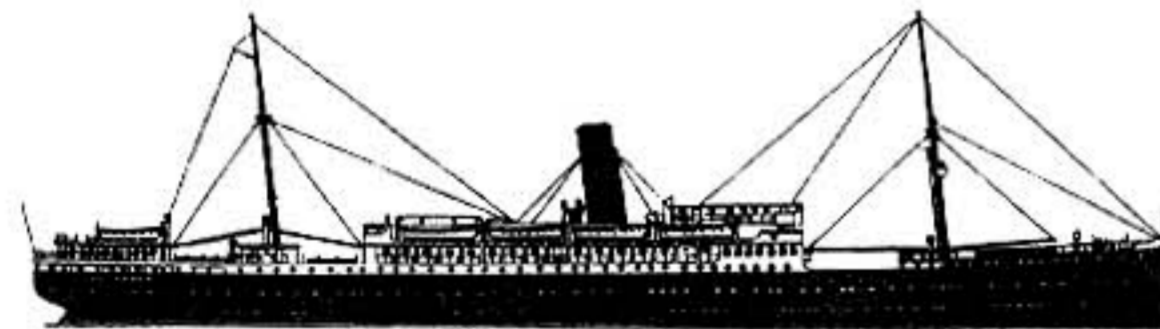
1914 - Incr. SAIDA - td. 3.500



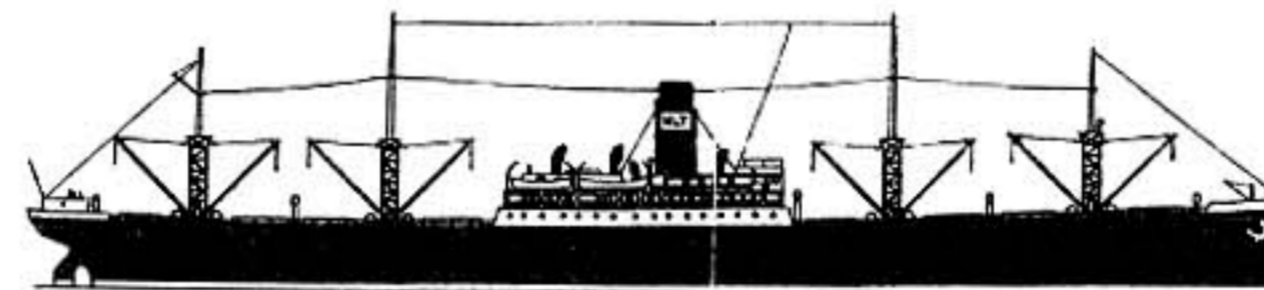
1914 - corb. POLA - td. 13.000



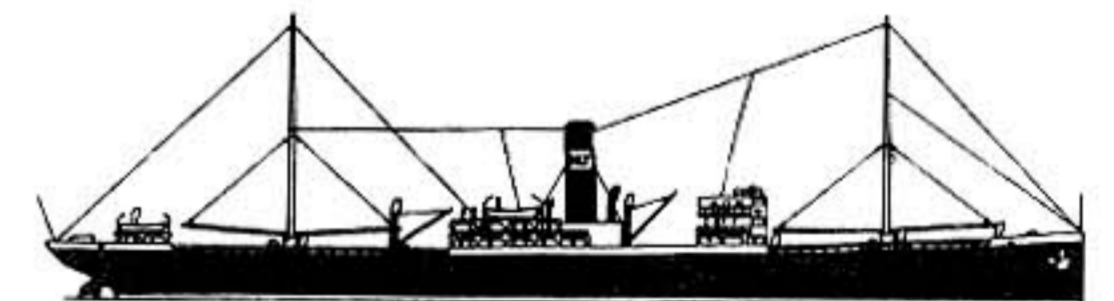
1915 - pfo. HUNGARIA - tsl. 7.099



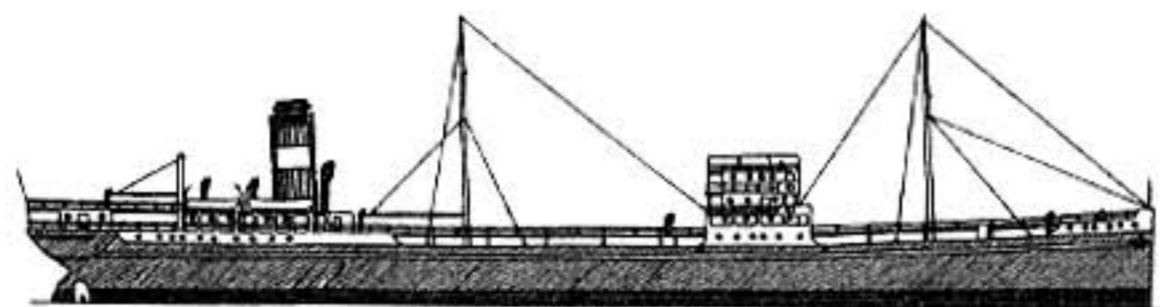
1918 - tn. CRACOVIA - tsl. 8.030



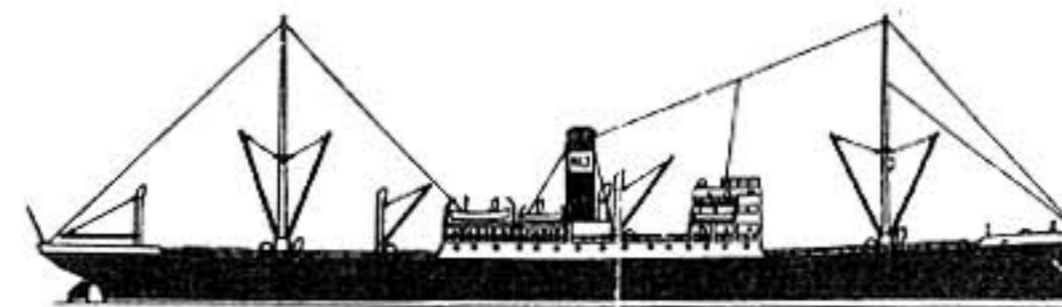
1920 - pfo. TIMAVO - tsl. 7.434



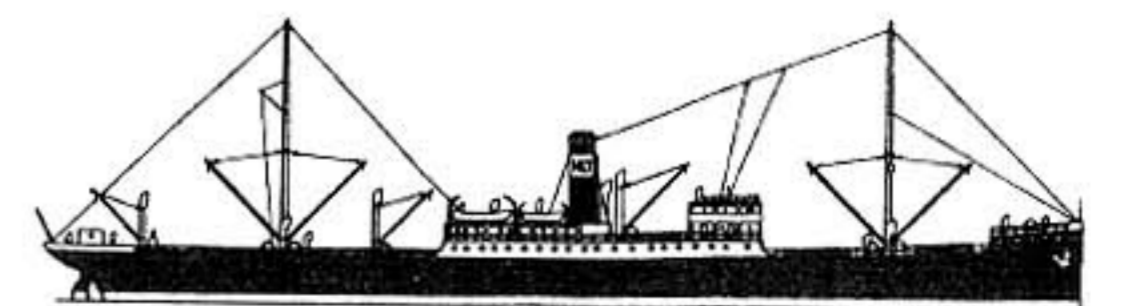
1921 - pfo. ISONZO - tsl. 5.440



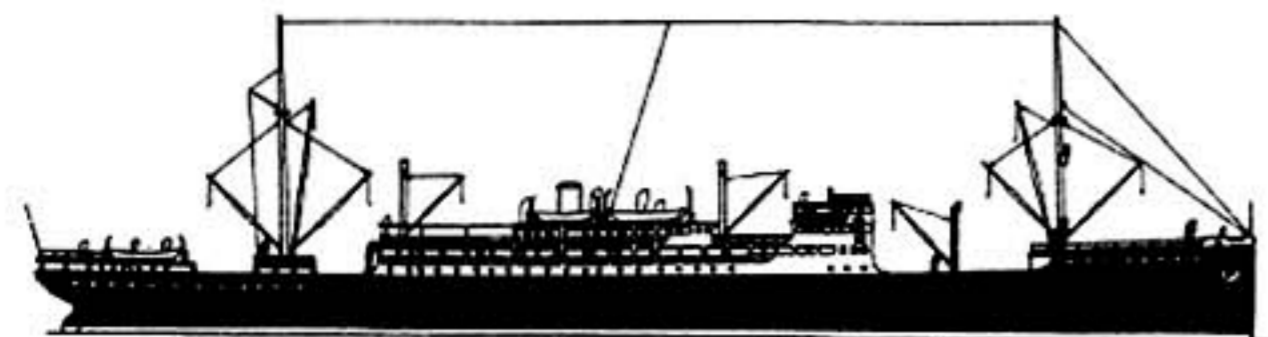
1922 - pfo. DORA - tsl. 5.856



1923 - pfo. TAGLIAMENTO - tsl. 5.794



1924 - pfo. SALVORE - tsl. 5.915



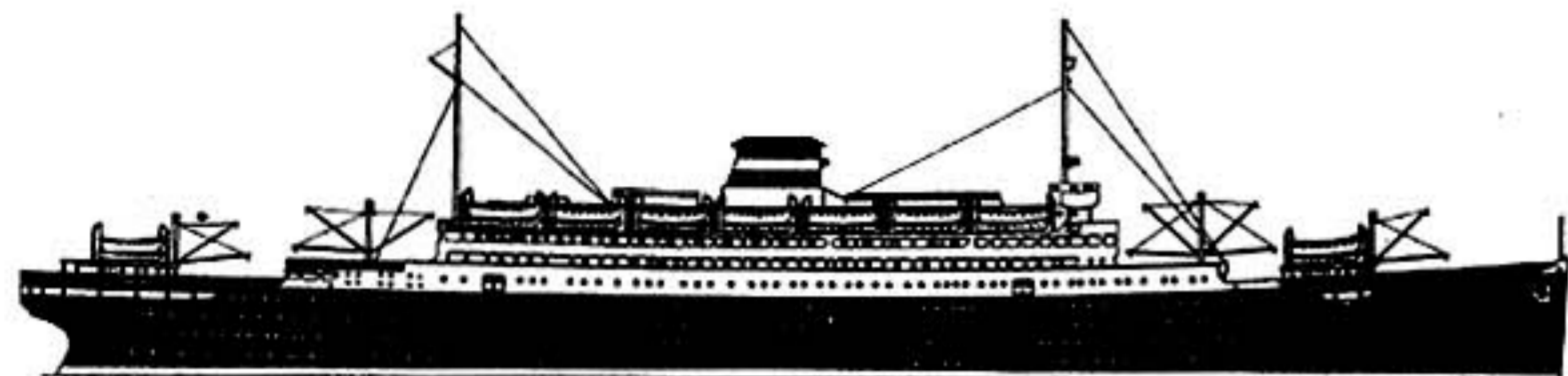
1925 - mn. ESQUILINO - tsl. 8.656



1925 - pm. DARDANELLI - td. 718



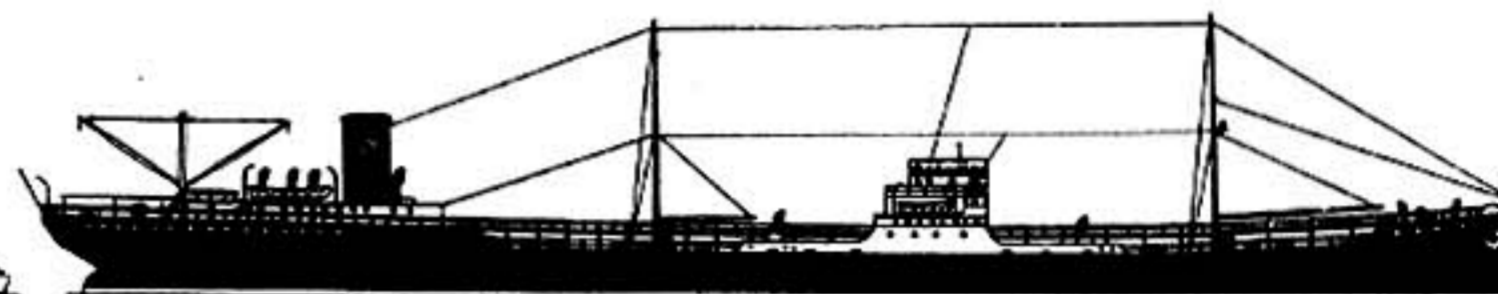
1926 - mn. FELLA - tsl. 7.061



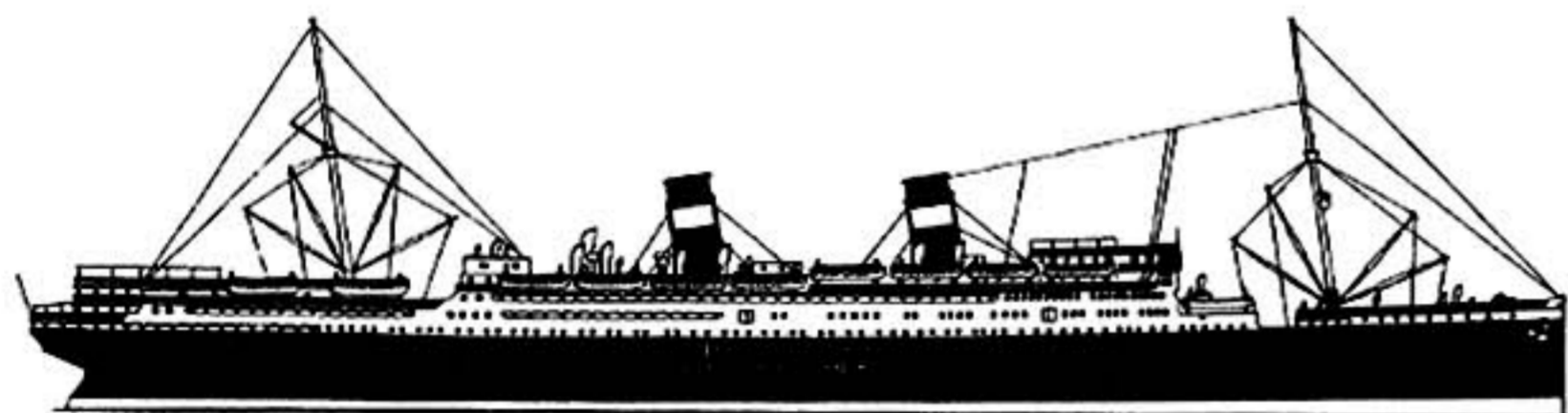
1927 - mn. SATURNIA - tsl. 23.940



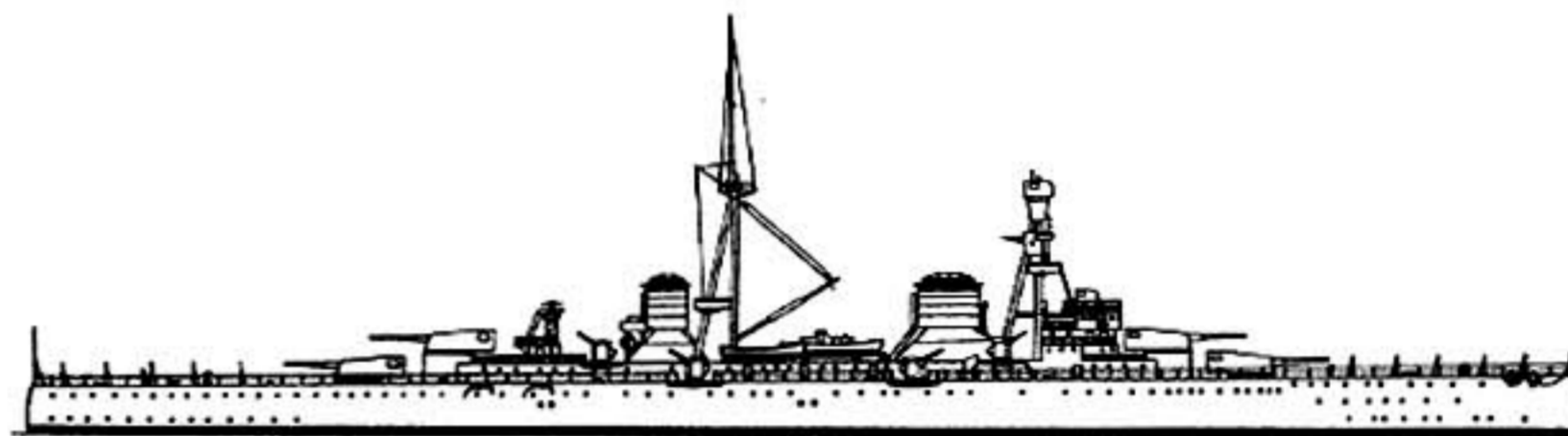
1928 - smg. VETTOR PISANI - td. 830



1928 - pfo. JUVENAL - tsl. 13.247



1928 - tn. CONTE GRANDE - tsl. 25.661



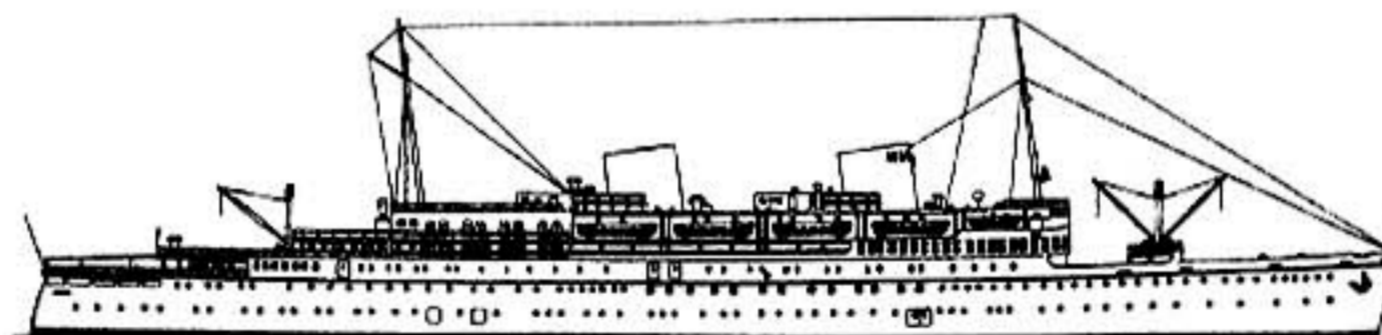
1929 - incr. TRIESTE - td. 12.000



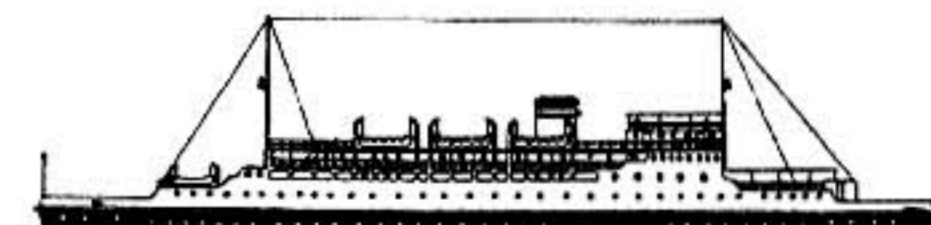
1930 - smg. FRATELLI BANDIERA - td. 875



1930 - smg. SQUALO - td. 870



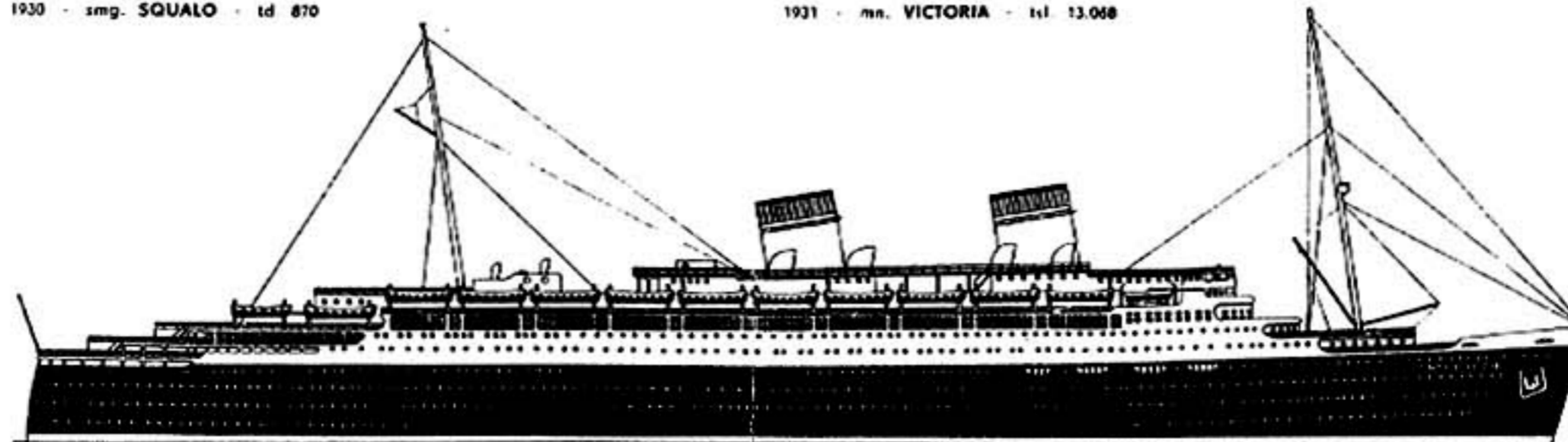
1931 - mn. VICTORIA - tsl. 13.068



1931 - nde. CARIDDI - tsl. 2.809



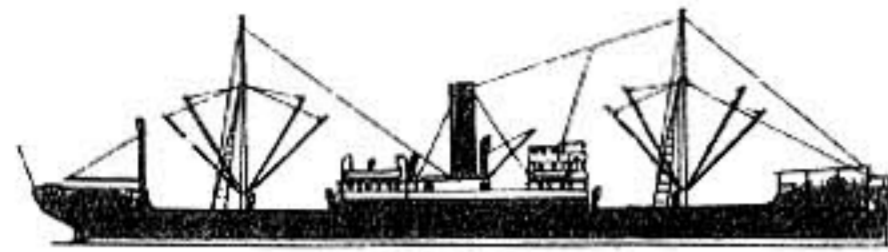
1931 - smg. MEDUSA - td. 601



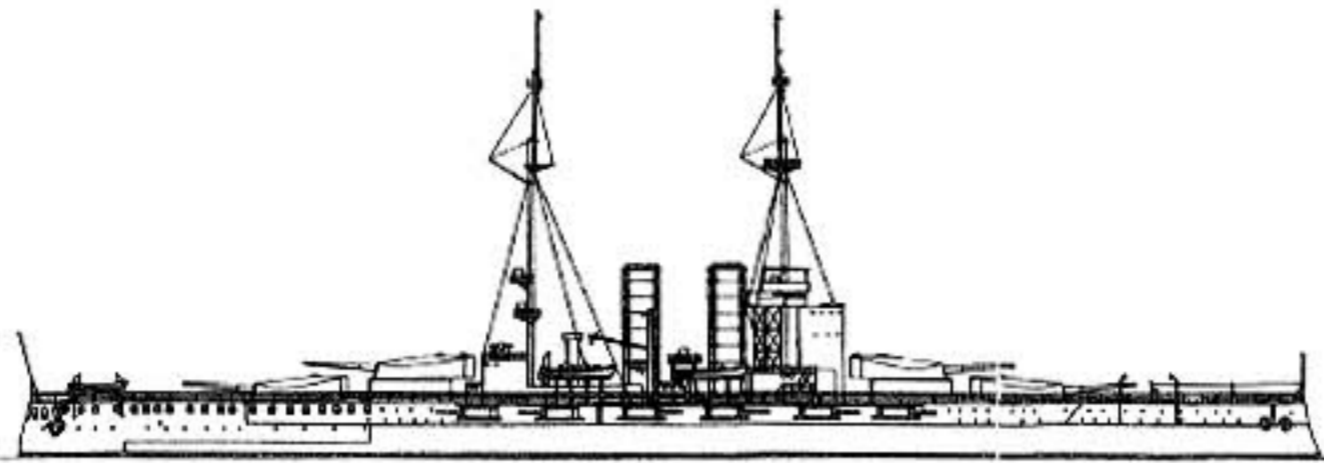
1932 - tn. CONTE DI SAVOIA - tsl. 48.502



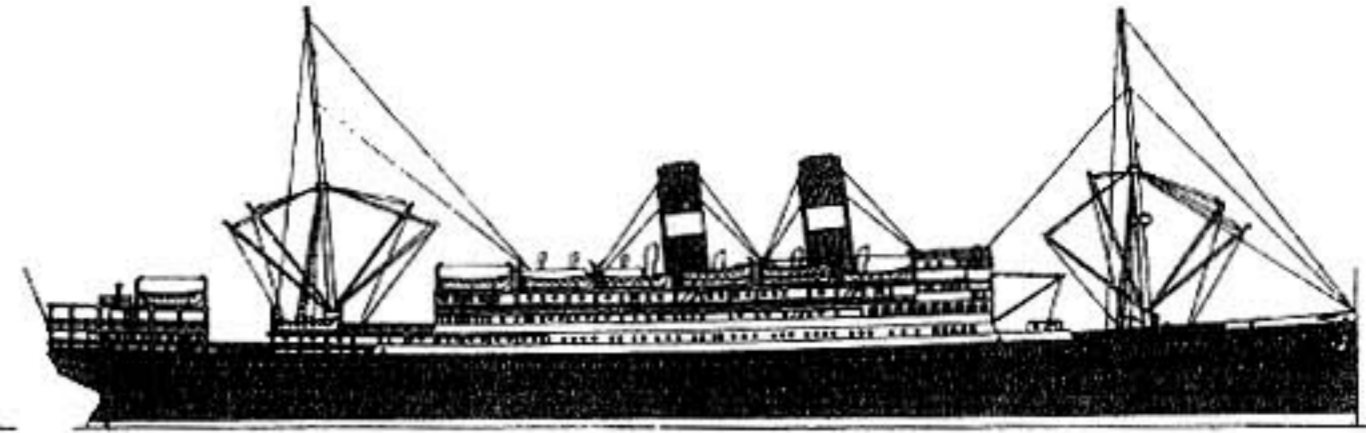
1932 - smg. GLAUCO - td. 1.260



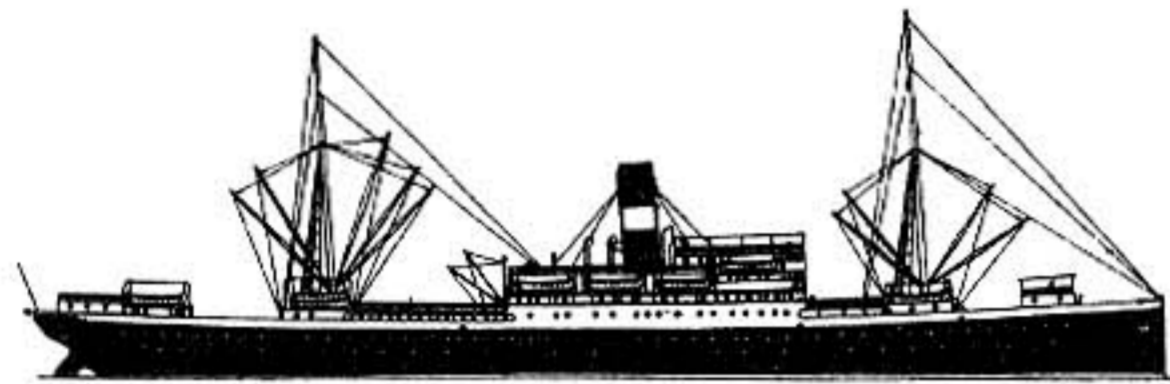
1910 - pfo. CLARA CAMUS - tsl. 3.024



1911 - corazz. VIRIBUS UNITIS - td. 20.000



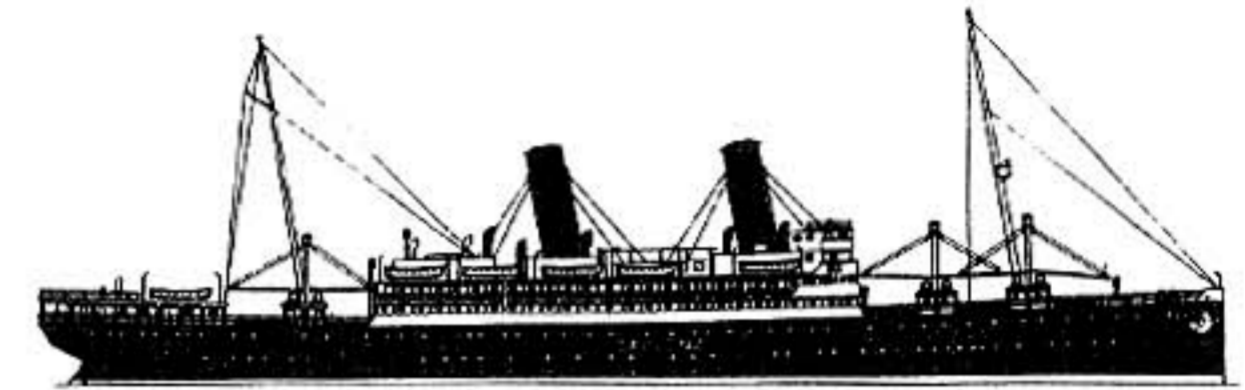
1912 - pfo. PRESIDENTE WILSON - tsl. 12.567



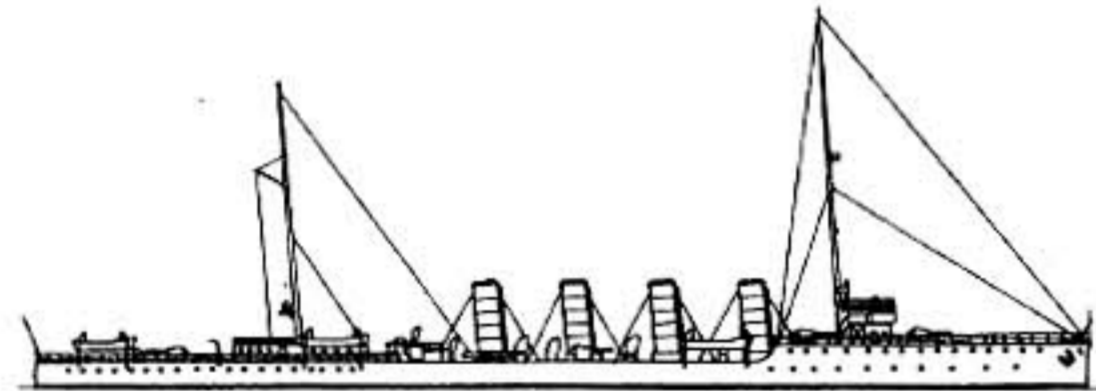
1913 - pfo. BELVEDERE - tsl. 7.166



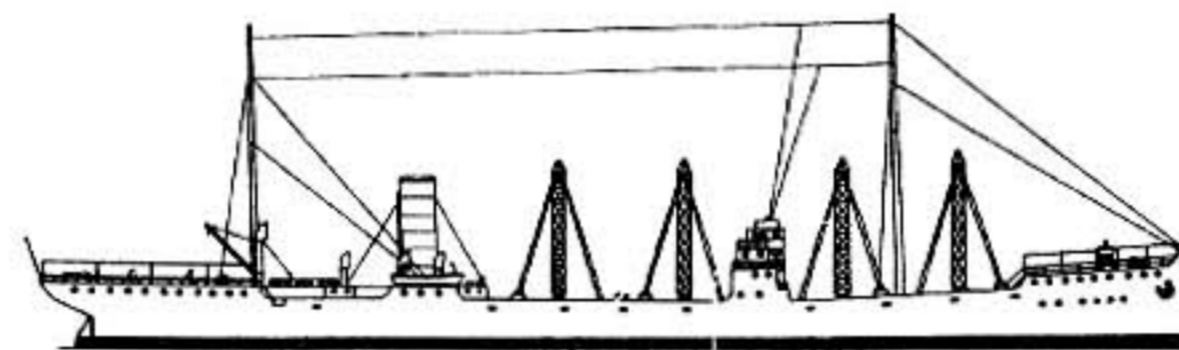
1913 - torp. 74 T - td. 250



1913 - pfo. GABLONZ - tsl. 8.448



1914 - incr. SAIDA - td. 3.300



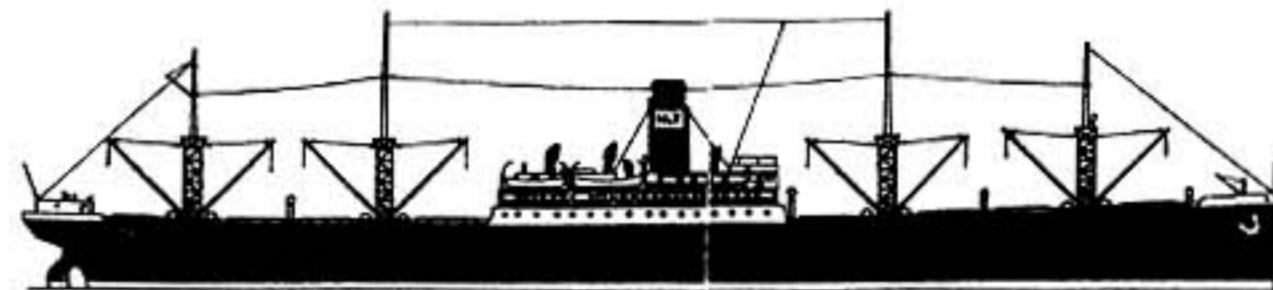
1914 - carb. POLA - td. 13.000



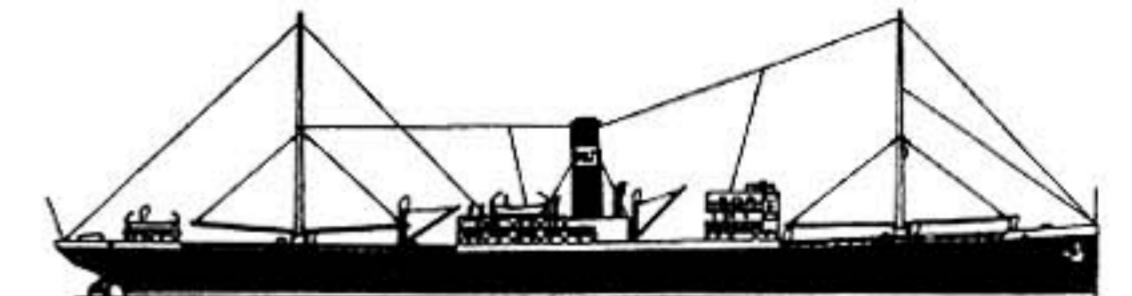
1915 - pfo. HUNGARIA - tsl. 7.099



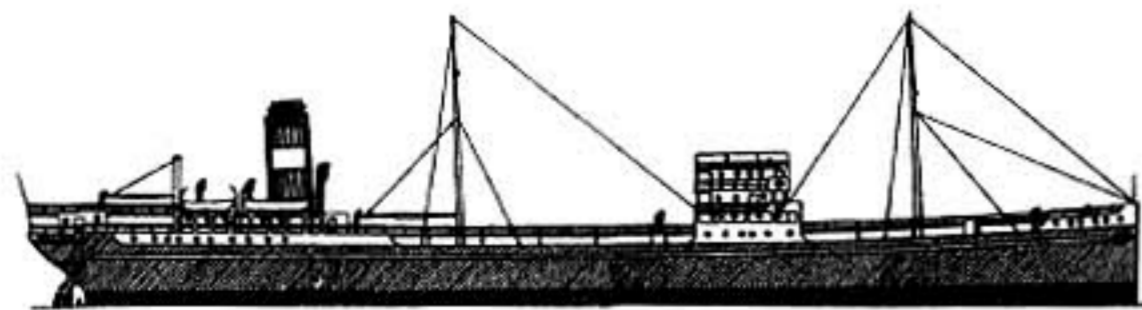
1918 - tn. CRACOVIA - tsl. 8.030



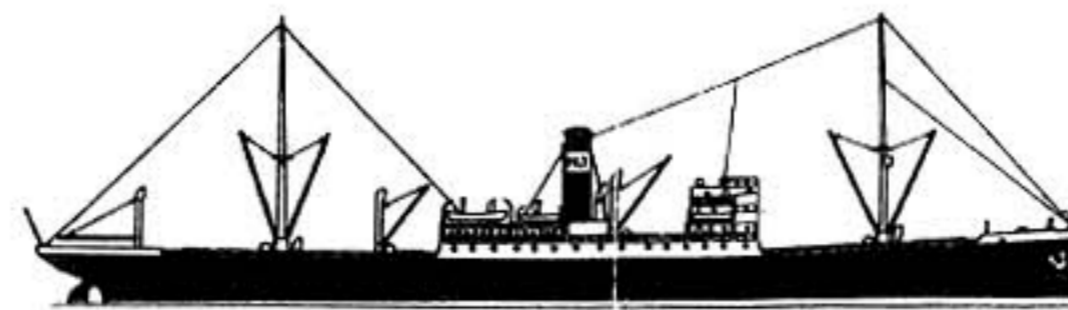
1920 - pfo. TIMAVO - tsl. 7.434



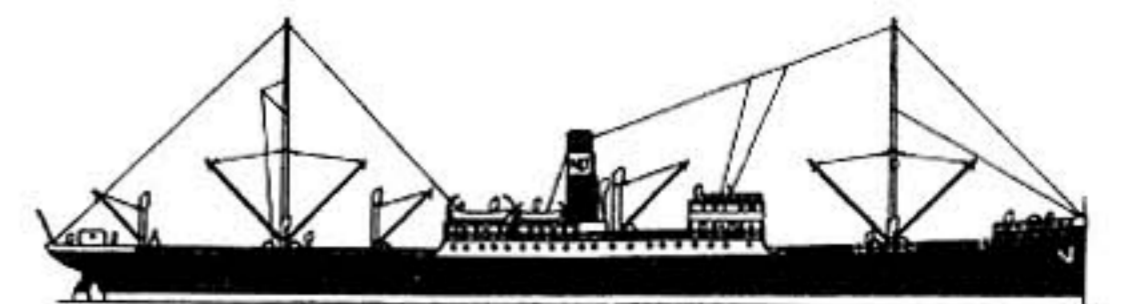
1921 - pfo. ISONZO - tsl. 5.440



1922 - pfo. DORA - tsl. 5.858



1923 - pfo. TAGLIAMENTO - tsl. 3.794



1924 - pfo. SALVORE - tsl. 5.915



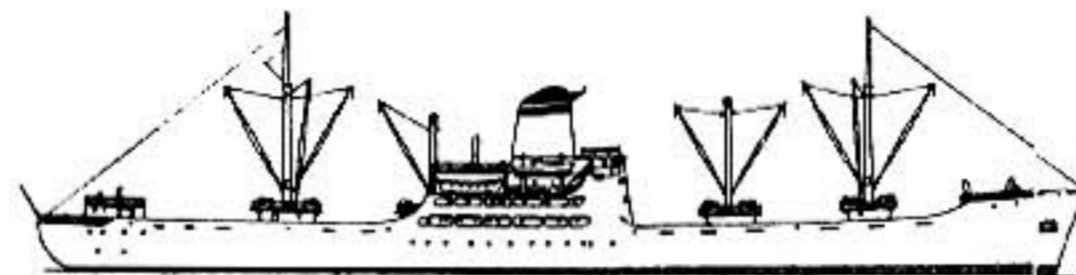
1953 - tc. MIRELLA D'AMICO - tsl. 20.416



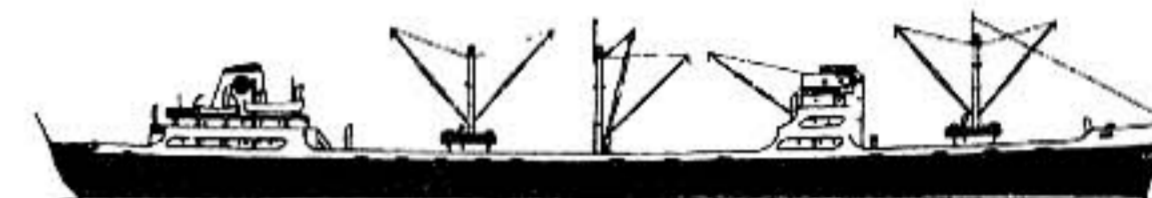
1954 - mc. SAN NICOLA - tsl. 12.500



1955 - mcann. MC 490 - td. 160



1955 - mn. AQUILEIA - tsl. 5.000



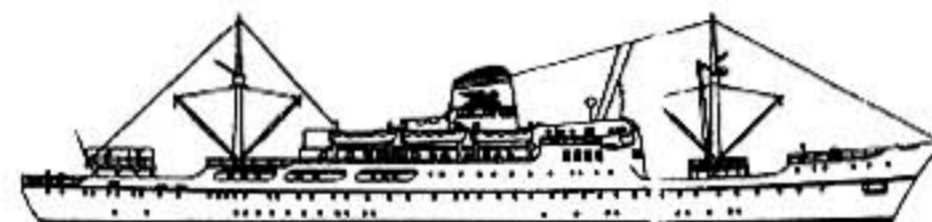
1956 - mn. ANTONIO TARABOCCHIA - tsl. 5.852



1956 - dr. AOAVE - td. 375



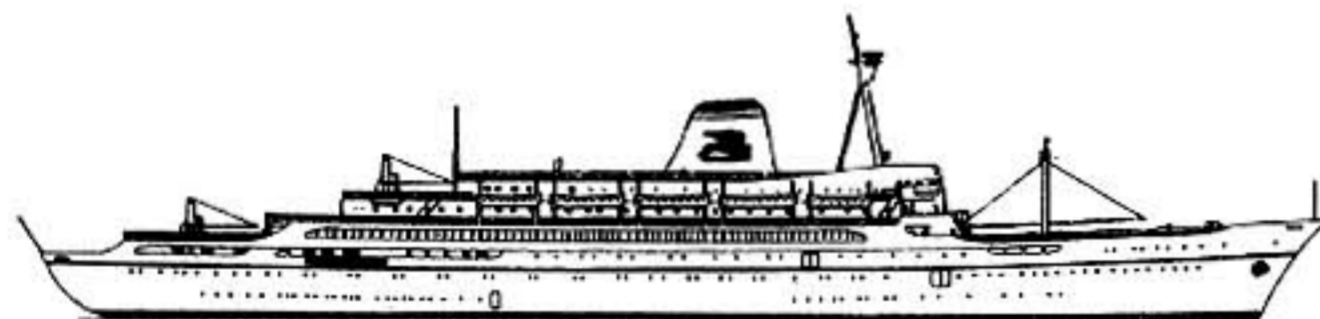
1956 - vor. SENTINELLA - td. 335



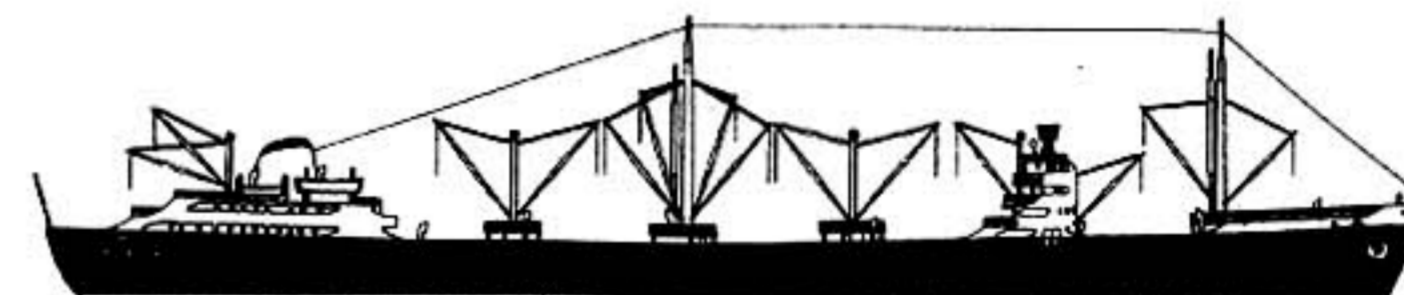
1956 - mn. SAN MARCO - tsl. 1.795



1957 - mn. ARTEMIDE - tsl. 8.823



1957 - tn. AUSONIA - tsl. 10.900



1957 - tn. COSTR 1831 - tsl. 11.000



1957 - tc. COSTR 1842 - tsl. 21.000



1957 - tc. COSTR 1854 - tsl. 29.000

CANTIERI RIUNITI DELL'ADRIATICO
UFFICIO STAMPA E PROPAGANDA

APRILE 1957