

# **IL PORTO DI POLA, IL CANTIERE NAVALE SCOGLIO OLIVI E L'ARSENALE DURANTE IL PERIODO ITALIANO (nel 150. anniversario della fondazione dell'Arsenale di Pola 1856 - 2006)**

**RAUL MARSETIČ**  
Centro di ricerche storiche di Rovigno

**CDU627,2+629,5(497,5Pola)(091)''1918/1947''**  
Saggio scientifico originale

*RIASSUNTO: Con la dissoluzione dell'Impero Asburgico ed il passaggio al Regno d'Italia, la rilevanza della città e del suo porto subì un forte ridimensionamento a seguito dei profondi cambiamenti politici, economici e strategici in cui sarà coinvolta e da cui tenderà inutilmente di riaversi durante tutto il periodo italiano. Erano infatti spariti i presupposti e le condizioni presenti durante il periodo austriaco. Pola era stata una città esclusivamente militare per tanti decenni, condizione questa che l'aveva ostacolata nel suo sviluppo industriale e commerciale, visto che tutta la sua attività era polarizzata intorno all'Arsenale della potente base navale, in funzione del quale era stata pianificata e sviluppata la città a partire dalla metà del XIX secolo. Tutte le attività legate agli armamenti e all'equipaggiamento navale una volta presenti nell'Arsenale verranno in gran parte sospese o fortemente ridotte, con il licenziamento graduale delle maestranze, mentre sull'isola di Scoglio Olivi, ex parte integrante dell'Arsenale, nascerà il Cantiere Navale Scoglio Olivi. L'andamento del cantiere dopo un periodo leggermente positivo, dal 1925 al 1930 subirà un brusco e improvviso calo che si fermerà poi verso la metà degli anni Trenta, toccando il punto più alto negli anni 1937 - 1939 con l'aumento delle commissioni per la Regia Marina in seguito ai lavori navali dovuti alle nuove attività di manutenzione dei sommergibili. Durante il biennio 1944 -1945 sarà proprio il porto, che era stato la base ed il fattore scatenante della rinascita di Pola dopo secoli di decadenza e di miseria, la causa principale dei pesanti bombardamenti aerei che dovette subire, il cui scopo era di distruggere o di rendere almeno non operative innanzitutto le infrastrutture portuali, fine in gran parte realizzato ma con gravissime conseguenze per la città e per la popolazione.*

Per una città di mare il porto rappresenta il punto di forza attorno al quale gravita e si concentra tutta la vita e l'economia cittadina. Il suo sviluppo, come pure il suo regresso o stasi, dipende sempre direttamente da tali attività. Ciò vale anche per Pola che doveva proprio alla trasformazione in un potente porto militare la sua rinascita dopo secoli di decadenza. La dissoluzione dell'Impero Asburgico ed il passaggio al Regno d'Italia, nonché i cambiamenti politici, economici e strategici provocarono un forte ridimensionamento della vita in città e soprattutto dell'importanza del suo porto, condizione questa da cui Pola tenderà inutilmente di riaversi durante tutto il periodo italiano. Erano infatti spariti i presupposti e le condizioni presenti durante il periodo austriaco. Per tanti decenni, Pola era stata una città esclusivamente militare, e questa posizione aveva finito con l'ostacolarla nel suo sviluppo industriale e commerciale, considerato che tutta la sua attività era polarizzata intorno all'Arsenale della potente base navale, in funzione del quale era stata anche pianificata e sviluppata la città a partire dalla metà del XIX secolo. D'altra parte però, la sua funzione militare era stata essenziale per lo sviluppo della città, anche come stimolo economico. Fino alla Prima guerra mondiale,

annualmente nel porto entravano fino ad un massimo di 1.112.000 di tonnellate di naviglio, cifre che per Pola significavano il quarto posto per il traffico marittimo e il terzo per lo scarico e carico di merci nella monarchia<sup>1</sup>.

### ***Situazione generale del porto***

Dopo la fine della Prima guerra mondiale l'economia e la vita di Pola subirono un radicale cambiamento e trasformazione: la base navale si ridusse a proporzioni modeste, l'Arsenale si trasformò parzialmente in cantiere privato (Scoglio Olivi, ecc.), e le limitazioni nel campo tecnico-navale furono in qualche misura compensate dallo Stato italiano, che cercò di favorire altre attività militari sussidiarie, come le scuole per gli specialisti della Marina. Intanto cominciavano a sorgere modeste industrie e manifatture private e statali che però non riuscirono a portare alla città lo sviluppo economico sperato.

### **FOTO 01.TIF**

#### *La Rada di Pola*

Per la sua posizione topografica, il porto di Pola è tra i più protetti del Mediterraneo, essendo completamente chiuso, ed ha quindi in qualsiasi stagione e con qualsiasi tempo uno specchio d'acqua talmente tranquillo da permettere qualunque operazione marinara. Si estende su 15 km di costa con un grande numero di valli e con una superficie marina di 6.526 metri quadrati. Inoltre, secondo le rilevazioni batimetriche, praticamente in tutto il porto è possibile l'attracco di navi di grosse dimensioni, indipendentemente dal pescaggio, il che rappresenta un elemento fondamentale per la sicurezza di questo porto<sup>2</sup>. È separato in più parti, ripartite in base alla posizione ed alla funzione, che comprendevano un ampio specchio d'acqua che costituiva l'Avamporto, tra l'entrata e la linea Punta Monumenti-Isolotto di S. Caterina - Isolotto S. Andrea - Penisola S. Pietro, ed un porto interno. Nella zona dell'Avamporto in Valle Maggiore c'erano le nuove banchine in costruzione, lavori poi abbandonati e mai finiti, come si può ancora oggi notare. L'unico luogo dove era invece concentrato un forte immagazzinamento di petrolio era la zona militare sopra Valle Zonchi, sempre nell'Avamporto<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Maranelli C., *Dizionario geografico dell'Alto Adige, del Trentino, della Venezia Giulia e della Dalmazia*, 1915.

<sup>2</sup> Percan J., *Pula kao trgovačka luka*, Riječka revija, Rijeka, 1963.

<sup>3</sup> Qui si trovavano 12 serbatoi divisi in gruppi di 4, ognuno dei quali circondato da mura. Gli 8 serbatoi a Est avevano ognuno una capienza di 5.000 tonnellate, mentre per i restanti 4 era di 4.000.

Il porto a sua volta si divideva in altre due parti, il Porto Militare e quello Mercantile. Il Porto Militare, a Est dell'Avamposto e a Sud della linea Isolotto S. Andrea e Scoglio Olivi, era occupato nella maggior parte dall'Arsenale della Regia Marina, mentre il Porto Mercantile, comprendeva tutta l'area del porto a Nord-Est, consistente in un tratto banchinato con due moli. Le banchine del Porto commerciale iniziavano a Est dal Molo Fiume<sup>4</sup> in Riva Venezia, poi lungo la Riva Vittorio Emanuele III<sup>5</sup>, che aveva uno sviluppo lineare di 630 m, le banchine ed il Molo S. Tomaso<sup>6</sup> e poi avanti fino al ponte di Scoglio Olivi ed un breve tratto della banchina Re d'Italia dove nel 1937 sorgerà l'Idroscalo civile. La destinazione abituale delle banchine, nei riguardi del traffico, era la seguente: il Molo Fiume era destinato al movimento passeggeri, al carico ed allo scarico della mercanzia generale, come pure allo sbarco del carbone per le Ferrovie dello Stato grazie al fatto che lungo lo steso giungeva un tronco ferroviario dove era sistemata una gru fissa a mano, per uso commerciale, della potenza di 15 tonnellate<sup>7</sup>; la Riva Arena, poi Venezia, era l'approdo dei velieri per l'imbarco e lo sbarco di materiale vario ed alla rinfusa; alla Riva Vittorio Emanuele III, ad Est del Molo S. Tomaso, accostavano i velieri che trasportavano generi alimentari; alla Riva Vittorio Emanuele III, a ponente del Molo S. Tomaso, i velieri addetti alla pesca; vi attraccavano inoltre pure piroscafi di medio tonnellaggio (2.000 - 3.000 tonn.). I piroscafi in servizio di cabotaggio per le coste istriane attraccavano di massima al Molo S. Tomaso<sup>8</sup>.

Nella seconda metà degli'anni Venti, la Regia Intendenza di Finanza di Pola procedeva alla realizzazione, alla base sul lato a sinistra dei moli Fiume e S. Tomaso, di due costruzioni in muratura, ovvero di due stands doganali destinati alla visita dei bagagli

---

<sup>4</sup> Lungo 140 m e largo 25 m. Dopo la Prima guerra mondiale prima di assumere la denominazione che porta ancora oggi per un breve periodo venne chiamato Molo Wilson, in onore del presidente americano Woodrow Wilson.

<sup>5</sup> Ex Corsia Francesco Giuseppe, mentre dopo l'armistizio del Regno d'Italia cambierà nome in Riva Venezia, nome che prima si riferiva soltanto ad una piccola parte della Riva subito a Sud del Molo Fiume.

<sup>6</sup> Lungo 63 m e largo 18 m.

<sup>7</sup> Di proprietà delle Ferrovie dello Stato.

<sup>8</sup> La R. Capitaneria di Porto di Pola in data 23 marzo 1919, rendeva noto con un avviso che dal 24 marzo l'impresa per il carico e scarico delle merci private dai piroscafi era affidata ai fratelli Mario e Alfredo Vio, ai quali era anche affidato il servizio di ormeggio e disormeggio dei piroscafi secondo la seguente tariffa: scarico dalla stiva alla banchina L. 4 a tonnellata; dalla banchina nei carri ferroviari L. 4 a tonn.; dalla banchina ai magazzini degli imprenditori o dei ricevitori delle merci L. 8 a tonn.; carico dalla banchina alla stiva, stivaggio compreso a L. 4 a tonn.; sistemazione in terra delle merci in sosta e guardia delle stesse a L. 4 a tonn.; ormeggio a L. 4; disormeggio a L. 4. Gli speditori e ricevitori di merci avevano l'obbligo di servirsi della ditta imprenditrice soltanto per le operazioni di scarico dalla stiva alla banchina e per il carico dalla banchina alla stiva, stivaggio compreso. Per gli altri movimenti delle merci gli speditori e ricevitori potevano avvalersi di personale proprio. I capitani dei piroscafi non avevano l'obbligo di servirsi degli ormeggiatori della ditta qualora provvedevano direttamente con personale di bordo. Državni arhiv Pazin (da ora DAP), Commissariato civile, busta (da ora b.) 8, fascicolo (da ora f.) B-3.

dei viaggiatori in arrivo via mare<sup>9</sup>. Dei due immobili oggi rimane soltanto quello del Molo Fiume, mentre quello di S. Tomaso verrà distrutto nel corso dei bombardamenti del 1944. Moli e banchine del porto commerciale erano tutti muniti di colonne ed anelli da ormeggio e le banchine per l'attracco dei piroscafi misuravano in tutto 1079 m, dei quali 700 serviti da binari. Le seguenti banchine e moli erano inoltre dotate di idranti collegati all'acquedotto: Molo Fiume, Molo S. Tomaso, Riva Vittorio Emanuele III e la Banchina Re d'Italia. Nel 1926 il Porto di Pola disponeva di 9 chiatte da 720 tonnellate complessive, di 2 rimorchiatori e di 6 battelli per trasporto di passeggeri.

### FOTO 02.JPG

#### *Il porto commerciale nella prima metà degli anni Trenta*

Nel novembre del 1919, dopo sette mesi di lavori, l'impresa Gorlato terminava la nuova pavimentazione della Riva Vittorio Emanuele III, lavori ordinati dal Genio militare e finanziati dal Governo, con i quali veniva lastricata una superficie di 8.200 m<sup>2</sup> di riva. Nel 1937 lungo le banchine della stessa riva si provvederà alla sostituzione delle colonne di ormeggio con bitte di ghisa per una spesa totale di 75.742,16 Lire. Per sottolineare l'importanza della riva cittadina, basta elencare gli importanti edifici che vi sorgevano, diversi dei quali saranno demoliti a seguito dei pesantissimi danni subiti durante i bombardamenti della Seconda guerra mondiale. Vi erano dislocati l'Ammiragliato della Piazza Marittima, la Capitaneria di Porto, la Regia Dogana con annessi i magazzini doganali, la Polizia Portuale, l'Intendenza di Finanza, il Comando del Distretto Militare, il Consiglio Provinciale delle Corporazioni, la Manifattura Tabacchi ed il Circolo rionale *Arrigo Apollonio*<sup>10</sup>.

Alla banchina di Scoglio Olivi, nella sua parte interna, attraccavano piccoli piroscafi che imbarcavano silice, mentre sulla già nominata Banchina Re d'Italia, subito a Sud del ponte di Scoglio Olivi, sorgeva l'aerostazione *Ernesto Gramaticopulo*<sup>11</sup> per gli idrovolanti

---

<sup>9</sup> DAP, Capitaneria di Porto di Pola, b. 177, f. Costruzione di due stands doganali alla radice dei moli Fiume e S. Tomaso in questo porto.

<sup>10</sup> Nella ricorrenza dell'anniversario dell'affondamento della corazzata Szent Istvan nelle acque di Premuda, dall'estate del 1920 veniva istituita, per ordine Ministeriale, la Festa del Mare, i cui primi festeggiamenti si tennero a Pola l'11 giugno 1920. Da allora in Riva Vittorio Emanuele III ogni estate la Regia Marina organizzava questa festa con carattere di beneficenza a favore di vari istituti cittadini. La maggiore attrazione era sempre la sfilata di numerose imbarcazioni allegoriche come quando ad esempio nel 1938 accorsero per assistere 20.000 persone.

<sup>11</sup> Polese, arruolatosi volontario nelle fila dell'esercito italiano durante la Prima guerra mondiale. Come ufficiale osservatore, precipitò nel 1916 nelle vicinanze di Capodistria con il suo idrovolante da ricognizione

della società *Ala Littoria* con linee giornaliere Venezia – Pola - Fiume e Roma – Ancona – Zara – Pola - Trieste<sup>12</sup>. La stazione era stata costruita nel 1937 con una spesa di 90.000 Lire. Per quanto riguardava il movimento degli aerei, il decollo e l'ammarraggio degli aeromobili civili, venivano effettuati nello specchio d'acqua del porto compreso tra l'estremità Nord del frangiflutti, la penisola di S. Pietro, l'idroscalo *E. Gramaticopulo*, lo Scoglio Olivi, Punta Aguzzo, Punta Monumenti e Punta Cristo. Da menzionare che sull'isolotto di S. Caterina<sup>13</sup> era situata la base idrovolanti militare *Giuseppe Garassini*<sup>14</sup> poi trasformata in idroscalo civile, che si trasferirà in città con la costruzione del nuovo idroscalo *Gramaticopulo*. La mattina del 2 ottobre 1931 nelle acque dell'idroscalo *Garassini* ammarava il più grande idrovolante del mondo d'allora, il Dornier XI *Umberto Maddalena* ceduto insieme ad un altro esemplare dalla Germania all'Italia in conto riparazioni di guerra. Oltre duemila polesi lo visitavano già nella prima giornata. Lo scoglio S. Caterina nel 1937 sarà collegato a Punta Monumenti con un ponte, o meglio una strada rialzata.

Grande fu la rilevanza di Pola per la Regia Guardia di Finanza. All'inizio degli anni Venti, nell'Arsenale di Pola fu armata la torpediniera *22S*; era una torpediniera *Schikau* ex austriaca, e fu la prima nave che la Guardia di Finanza riceveva non in eredità, ma con il proposito di aumentare la sua flottiglia e di portarla essa stessa sul mare. Subito dopo furono armate per la G.d.F. le torpediniere *TB3* e *TB7*, entrambe già austriache. Dietro alla volontà di istituire una scuola che provvedesse alla formazione di tutto il personale di mare delle Fiamme Gialle, dalle guardie ai sottufficiali destinati al comando delle maggiori unità, il 15 settembre 1926 fu istituita proprio a Pola la Scuola Nautica della R. Guardia di Finanza, la quale dapprima ebbe sede provvisoria a Veruda, nei baraccamenti che fino ad allora avevano ospitato gli allievi guardie della Sezione di mare del Battaglione di Pola. Nel 1927 iniziarono i lavori di adattamento dell'albergo Riviera, dove la Scuola si trasferì nel maggio dell'anno seguente<sup>15</sup>.

---

colpito dall'idrocaccia del barone Goffredo de Banfield. Era la prima volta che un idrovolante ne abbatteva un altro.

<sup>12</sup> *Portolano del Mediterraneo, Adriatico Occidentale e Settentrionale*, Istituto Idrografico della Regia Marina, Tipografia dell'Istituto Idrografico della R. Marina, Genova 1939.

<sup>13</sup> Come curiosità possiamo menzionare un incidente avvenuto il 6 luglio 1923 quando il piroscampo *Eneo* della Società marittima di navigazione *Costiera* di Fiume, diretto a Venezia con un carico di merci e passeggeri, uscendo dal porto di Pola, per un guasto al timone, devia la rotta e va ad incagliarsi presso l'isolotto di S. Caterina.

<sup>14</sup> Tenente di Vascello della Marina italiana che partecipò alle azioni di bombardamento contro Pola. Fu colpito e ucciso dalle mitragliatrici della contraerea l'11 febbraio 1917 nei cieli di Pola.

<sup>15</sup> La scuola il cui funzionamento interno era stato modellato sul tipo delle Scuole della R. Marina, per la parte tecnico didattica dipendeva dal Comando Generale, Ufficio Servizio del Naviglio, cui era preposto un

Nonostante l'ampiezza del porto, solo un esigua parte delle rive era destinata agli usi marittimi. Il banchinato del porto mercantile era appena sufficiente alle normali esigenze del traffico, e le piccole imbarcazioni, da pesca-traffico e diporto, non trovavano possibilità d'ormeggio se non alla ruota nello specchio di mare antistante la Scuola Nautica della R. Guardia di Finanza, e la riva delimitante al mare l'ampio piazzale di manovra della stazione ferroviaria. Questo tratto di riva, che andava quindi praticamente dalla Scuola Nautica allo squero S. Tomaso in Val Galante, era però chiuso al pubblico passaggio con conseguente sottrazione di quasi 900 metri di sponda all'uso marittimo. Quest'area era delimitata da un inferriata e si trovava sotto la Direzione delle Ferrovie dello Stato. Nel 1930, la Capitaneria di Porto di Pola richiederà al Ministero delle Comunicazioni, Ferrovie dello Stato, la cessione in uso alla Direzione Generale della Marina Mercantile di una striscia di 90 cm, lungo la riva che limitava a mare il piazzale interno della Stazione di Pola, dal cancello in ferro d'ingresso lato città, fino al bagno in consegna al Dopolavoro Ferroviario<sup>16</sup> ad uso di passaggio pedonale pubblico. Tale richiesta veniva motivata con la mancanza nel porto Mercantile di Pola di un

---

ufficiale di vascello della Marina; per la parte amministrativa e disciplinare era invece alle dipendenze della Legione Allievi. I corsi fondamentali che si svolgevano presso la Scuola erano due: uno per la formazione delle guardie di mare e l'altro per la formazione dei sottufficiali di mare. Il corso degli allievi guardie, della durata di sei mesi, aveva lo scopo di fornire ai giovani volontari della leva di mare che giungevano alla Scuola ogni due mesi, l'istruzione militare, professionale e marinaresca necessaria per il servizio a bordo delle unità del naviglio e nei porti. Gli allievi venivano avviati alla frequenza di speciali corsi per ottenere le qualifiche di: padrone d'imbarcazione, fochista ordinario, fochista artefice, fochista artefice motorista abilitato, marinaio per il naviglio e per il servizio d'istituto. Gli allievi sottufficiali erano tratti dalle guardie e dagli appuntati. Il loro corso durava nove mesi. Oltre ai detti corsi normali, nella Scuola venivano effettuati corsi e tirocini speciali: per sottufficiali abilitati al comando delle unità navali (costiere), per fochisti abilitati alla condotta di macchine marine di piccola potenza e per elettricisti. Presso la Scuola si formavano anche gli ufficiali abilitati al comando delle Stazioni del naviglio, con corsi della durata di due mesi, durante i quali veniva fornito un adeguato insegnamento. Ai vari insegnamenti erano preposti ufficiali del Corpo e ufficiali del Corpo Reali Equipaggi Marittimi (CREM) di Pola effettivi della Scuola; per il corso di abilitazione al comando di unità di crociera, il Ministero della Marina metteva a disposizione, di volta in volta, un ufficiale inferiore del suo Stato Maggiore. L'applicazione pratica degli insegnamenti teorici veniva curata, oltre che nella saletta nautica e nell'officina meccanica di cui la Scuola era dotata, sulle numerose imbarcazioni a vela, a remi e a propulsione meccanica della Squadriglia d'Istruzione. Il naviglio comprendeva tra l'altro le navi a propulsione meccanica *Generale Turba*, *Quararo*, *Camoscio*, *Antilope*, *Capriolo*, i rimorchiatori n. 4 e 5 e le motolance n. 9 e 10. Inoltre vi erano cinque pirobarche, due dozzine di battelli, quattro jole da mare e la nave a vela *Julia*. Le più famose di queste unità erano appunto la vecchia e caratteristica nave a vela *Julia* che, sempre agli ormeggi, serviva per istruire gli allievi alla vela, e la nave *Generale Turba* che originariamente era lo yacht denominato *Zara*, ex austriaco. Importanza fondamentale per tutti gli allievi aveva la scuola di nuoto. Comando Generale della Guardia di Finanza, *La Scuola Nautica della Guardia di Finanza*, Roma, 1976.

<sup>16</sup> Nel settembre del 1938, in seguito ad una ordinanza prefettizia, veniva fatto divieto per motivi sanitari di tenere in atto il bagno marino del Dopolavoro Ferroviario sito sulla riva di pertinenza della Sede Ferroviaria. Per rispettare tale divieto nel 1939, il Dopolavoro Ferroviario pensò di trasformare lo stabilimento esistente in un impianto per la soleggiatura dove era vietata la balneazione. Praticamente ci fu la riduzione dell'ex bagno a solarium. Furono tolte le due grandi vasche, furono drizzati i piloni e venne steso un tavolato solido con la creazione di un ampio terrazzo recintato rivolto verso il mare. Furono mantenute le cabine per spogliatoi dove vennero disposte alcune docce con acqua dolce. DAP, Comune di Pola 1919-1947, b. 134, f. IV/5/5.

mandracchio, per cui i numerosi battelli da pesca e da diporto venivano tenuti ormeggiati a boe, nello specchio d'acqua antistante alla Stazione Ferroviaria. La stessa cosa succedeva pure per le imbarcazioni della R. Guardia di Finanza, che aveva manifestato la necessità di un miglior ormeggio per i suoi mezzi. Era quindi necessario raccogliere ed ormeggiare tali natanti alla riva, nel tratto richiesto, anche per evitare possibili danni, dovuti a collisioni con altre navi in movimento o al maltempo. Tale richiesta fu accolta positivamente con la stipula di una convenzione tra l'Amministrazione del Demanio Marittimo, dei Lavori Pubblici e delle Ferrovie dello Stato in data 16 giugno 1933, con la quale l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato consentiva all'Amministrazione Marittima l'occupazione di una striscia di 90 cm di banchina nella zona richiesta, mentre nel 1934 fu consegnata ufficialmente l'area che, come spiegato, andava dal cancello in ferro d'ingresso al piazzale interno della Stazione, lato città, fino ai bagni del Dopolavoro Ferroviario<sup>17</sup>.

Praticamente al centro del Porto Commerciale, a circa 300 metri dalla Riva Vittorio Emanuele III, si trovava il primo stabilimento balneare cittadino denominato *Bagno Polese* inaugurato nel 1886. Dopo decenni di attività, nella stagione balneare 1935 allo stabilimento, costituito da una struttura in legno, non fu più concessa l'autorizzazione all'apertura, a causa dell'ubicazione e per motivi sanitari, ovvero per l'inquinamento delle acque. Dopo lunghi ricorsi e ripetuti tentativi dei proprietari di riaprire lo stabilimento, nel 1937 si procederà al definitivo smantellamento della struttura, anche grazie alle pressioni della Capitaneria di Porto e del Comune di Pola a causa delle pessime condizioni in cui si trovava la struttura dal punto di vista estetico, definita "una vera stonatura rispetto alla riva recentemente in buona parte rifatta ed abbellita"<sup>18</sup>.

La fortissima depressione post-bellica che strinse Pola, coinvolse naturalmente anche il suo movimento portuale, la cui rilevanza commerciale non poteva neanche essere paragonata con i vicini porti di Trieste e Fiume che, insieme alle limitazioni dovute all'hinterland ristretto, non davano spazio alla nascita di un nuovo grande porto mercantile. Questi due porti inoltre godevano anche di notevoli agevolazioni tariffarie e di un imponente potenziale. Il commercio in città era scarso e poco rilevante, senza traffici di particolare valore. In realtà il porto di Pola non raggiunse mai una funzione commerciale

---

<sup>17</sup> DAP, Capitaneria di Porto di Pola, b. 178., Vertenze con le Ferrovie dello Stato per il transito delle persone lungo la scarpata a mare della Stazione ferroviaria di Pola.

<sup>18</sup> In proprietà di Narciso Bearzi, Ottomaro Heininger e Giusto Malusà, lo stabilimento balneare era diviso nel reparto riservato alle donne, un altro riservato agli uomini, e nel reparto per le famiglie. Complessivamente occupava una superficie marina pari a 350 m<sup>2</sup>. DAP, Capitaneria di Porto di Pola, b. 177, f. Concessione *Bagno Polese*.

degnata di nota, rimanendo sempre, anche durante l'Italia, principalmente un porto della Marina militare nonostante fosse il principale centro commerciale, politico e militare dell'Istria. Ciò però non poteva certo rappresentare un vero e proprio motivo di vanto se confrontato con le modeste situazioni nelle altre realtà istriane. Nel porto venivano principalmente scaricati carbone, materie prime necessarie per la produzione di cemento e prodotti alimentari. Venivano invece imbarcati: bauxite, cemento, silice e prodotti agricoli. Il Comune di Pola, che secondo i dati del censimento del 21 aprile 1936 aveva una popolazione complessiva di 46.259 abitanti, tra le due guerre aveva continuato, economicamente parlando, a vegetare in un alternarsi di speranza e di delusioni, senza mai riuscire a trovare una certezza economica. Questo stato di cronica debolezza può essere spiegato benissimo anche attraverso le vicende del suo porto e delle attività ad esso connesse.

*Il traffico navale nel porto di Pola<sup>19</sup>*

anno	navi approdate		navi salpate		totale navi approdate e salpate	
	numero	tonnellate di stazza netta	numero	tonnellate di stazza netta	numero	tonnellate di stazza netta
1913	1.998	484.786	1.996	482.763	3.994	967.531
1923	2.306	413.642	2.307	413.011	4.613	826.653
1924	2.343	427.604	2.346	427.302	4.689	854.906
1925	2.374	501.859	2.369	500.475	4.743	1.002.334
1926	2.659	491.256	2.661	491.052	5.320	982.308
1927	2.917	647.355	2.920	648.338	5.837	1.295.693
1928	2.918	819.362	2.912	819.129	5.830	1.638.491
1929	2.819	959.022	2.823	956.948	5.642	1.915.970
1930	2.880	970.405	2.812	968.224	5.694	1.938.629
1931	2.906	1.033.044	2.870	1.008.218	5.776	2.041.262
1932	3.018	1.107.232	3.024	1.110.260	6.042	2.217.492
1933	3.191	1.064.304	3.248	1.061.634	7.439	2.125.938
1934	3.178	1.109.618	3.171	1.108.335	6.349	2.217.953
1935	3.390	1.056.827	3.342	1.071.646	6.733	2.128.540
1936	3.466	1.160.370	3.430	1.116.028	6.896	2.276.398
1937	3.364	994.882	3.392	991.125	6.746	1.986.007
1938	3.590	1.096.421	3.655	977.358	7.245	2.073.779
1939	3.169	840.568	3.072	833.652	6.241	1.774.220

<sup>19</sup> DAP, Capitaneria di Porto di Pola, 1940. In un altro rapporto della Capitaneria di Pola, sempre del 1940, per il porto veniva detto: «Situato all'estremità Sud-Occidentale della penisola istriana, risente delle caratteristiche di isolamento di questa terra, e mentre, a tale riguardo, serve assai bene per facilitare le comunicazioni per via marittima con altre regioni d'Italia agli abitanti della città e dell'immediato entroterra, non ha, invece, la possibilità di attuare un vero e proprio traffico di merci».

*Carico e scarico merci tra le due guerre*<sup>20</sup>

anno	merce scaricata in tonn.	merce caricata in tonn.	merce caricata e scaricata in tonn.
1913	198.367	40.768	239.135
1923	24.328	16.333	40.661
1924	27.638	13.232	40.870
1925	56.714	30.525	87.239
1926	59.678	39.654	99.332
1927	102.036	36.281	138.317
1928	113.395	40.928	154.323
1929	141.137	45.831	166.968
1930	140.436	58.667	199.103
1931	144.136	51.568	195.704
1932	139.231	47.935	181.166
1933	127.208	62.954	190.162
1934	204.553	85.755	290.308
1935	211.724	110.275	321.987
1936	192.575	149.189	341.764
1937	203.075	181.405	384.480
1938	271.210	179.668	450.878
1939	234.220	189.681	433.901

Confrontando il tonnellaggio delle navi con la merce realmente caricata e scaricata, constatiamo una notevole sproporzione. Essa è la conseguenza della dislocazione e dei rapporti che la città aveva tra le due guerre con gli altri porti italiani. I traffici destinati all'estero partivano soprattutto da Trieste e da Venezia e secondo le esigenze approdavano negli altri porti dell'Adriatico, così anche a Pola, da cui deriva la grande sproporzione se preso in considerazione il tonnellaggio di merci realmente trasportate<sup>21</sup>.

*Movimento della navigazione per operazioni di commercio nel porto di Pola nel 1936 (piroscafi e velieri in arrivo e in partenza)*

Arrivi							
Piroscafi				Velieri			
Bandiera italiana		Bandiera estera		Bandiera italiana		Bandiera estera	
N.	tonn. di stazza	N.	tonn. di stazza	N.	tonn. di stazza	N.	tonn. di stazza

<sup>20</sup> DAP, Capitaneria di Porto di Pola, 1940. Nel 1913 le navi passeggeri portarono a Pola e da essa in totale 223.109 passeggeri, per passare nel 1939 a soli 52.604 passeggeri. Nel volume *L'economia della Venezia Giulia*, Università di Trieste, Istituto di statistica, Trieste, 1946, viene riportato che nel 1938 arrivarono a Pola 517.300 tonnellate di stazza lorda di naviglio di lungo corso, il che rappresentava il 48,2 % del totale di navi approdate, mentre la stessa stazza per le navi a vela era del 5,9 %, ovvero del totale di 1.096.421 tonnellate di stazza lorda di navi approdate ad esse si riferivano 63.700 tonnellate.

<sup>21</sup> Percan J., *Pula kao trgovačka luka*, Riječka revija, Rijeka, 1963.

2.648	1.129.287	33	14.755	1.495	46.802	7	1.018
Partenze							
Piroscafi				Velieri			
Bandiera italiana		Bandiera estera		Bandiera italiana		Bandiera estera	
N.	tonn. di stazza	N.	tonn. di stazza	N.	tonn. di stazza	N.	tonn. di stazza
2.650	1.136.662	33	14.755	1.492	46.889	7	1.018

*Il traffico nei principali porti dell'Istria e della regione circostante nel 1938 (in 000 tonn.)<sup>22</sup>:*

porto	traffico complessivo	scarico	carico	traffico con l'estero	importazione	esportazione
Trieste	3.386.9	2.371.0	1.015.8	2.397.7	1.855.4	524.3
Fiume	765.4	437.2	328.2	510.7	350.0	160.7
Pola	453.7	269.1	184.6	183.1	142.7	40.4
Rovigno	123.5	10.1	113.4	18.5	0.9	17.6

Nel 1938 il traffico di Pola con l'estero era pari a 183.100 tonnellate, 142.700 delle quali si riferivano alle importazioni, mentre furono esportate soltanto 40.400 tonnellate. Da ciò è evidente che le importazioni superarono notevolmente le esportazioni, ovvero che le prime furono pari al 71,7 % del traffico totale contro il 28,3 % delle esportazioni<sup>23</sup>.

Dalle informazioni riportate si nota una costante ascesa fino al 1939 del traffico di naviglio e merci con alcuni saltuari squilibri. Particolarmente evidente è la crescita nel periodo precedente la Grande guerra e poi dal 1934. Il picco si raggiunse nel 1938, anno in cui il porto effettuò il maggior traffico mai registrato fino ad allora. Negli anni che seguirono non ci furono quasi le possibilità per un ulteriore sviluppo, ovvero per una maggiore crescita del traffico di merci, soprattutto a causa della mancanza di richiesta. Le capacità portuali non erano mai state sfruttate al massimo; nemmeno negli anni d'oro del porto, ed in realtà esse erano molto superiori al massimo del traffico svolto, soltanto che lo sfruttamento di tali capacità era sempre collegato ad un hinterland ristretto e non abbastanza sviluppato che quindi non aveva mai creato una vera domanda e mercato<sup>24</sup>.

Il registro Italiano Navale, la cui Direzione generale si trovava a Genova, era ulteriormente diviso in varie Direzioni. Pola si trovava sotto la Direzione dell'Adriatico e dello Jonio con sede a Trieste (Zona IV), ovvero della Zona dell'Istria e dell'Adriatico Orientale, organo rappresentato a Pola dall'Agenzia diretta dall'agente perito m. Carlo

<sup>22</sup> *L'economia della Venezia Giulia*, Università di Trieste, Istituto di statistica, Trieste, 1946.

<sup>23</sup> Percan J., *Pula kao trgovačka luka*, Riječka revija, Rijeka, 1963.

<sup>24</sup> Percan J., op. cit.

Miani con sede in via Cesia 21, l'odierna via Rovigno<sup>25</sup>. Al Libro registro nel 1938 l'unico abbonato di Pola risultava il Cantiere Navale Scoglio Olivi (Soc. An.)

### FOTO 03.TIF

Per l'ancoraggio delle navi mercantili nel Porto di Pola era prescritto quanto segue:

- a) nelle acque della Piazza Marittima di Pola, le navi da commercio, fatta eccezione di quelle al servizio della Regia Marina e di quelle che debbono eseguire operazioni d'imbarco e sbarco alle banchine della penisola di S. Pietro, in uso alla Società Istriana Cementi ed imbarco di bauxite al deposito Vergarola e di silice a Scoglio Olivi e nell'insenatura a Sud della penisola di San Pietro, possono ancorarsi od ormeggiarsi soltanto nel Porto Mercantile, cioè a Levante dello Scoglio Olivi.
- b) nessuna nave da commercio potrà ancorarsi od ormeggiarsi alle boe dell'Avamposto, od entrare nel Porto Militare, senza prima averne ottenuta regolare autorizzazione dall'Autorità Militare<sup>26</sup>.

Per quanto riguarda i tentativi di migliorare la situazione economica di Pola, il R.D.L.<sup>27</sup> n. 646 del 28 marzo 1929 aveva acceso grandi speranze perché con esso veniva istituita la Zona industriale di Pola. La Zona in questione doveva sorgere nelle aree adiacenti il porto, attraverso la concessione di notevoli agevolazioni tributarie, allo scopo di favorire il risorgimento economico come pure la nascita delle industrie in città. In complesso il provvedimento approvato, disponeva che agli stabilimenti industriali tecnicamente organizzati che entro il 31 dicembre 1936 sarebbero sorti nelle aree adiacenti al porto di Pola, comprese nel perimetro dell'Arsenale, e nelle zone adiacenti e già adibite a scopi militari, ed agli impianti e trasformazioni eseguiti entro il detto termine dagli stabilimenti industriali già esistenti nelle aree e nelle zone precedentemente indicate, venissero estese esenzioni di imposte insieme ad altre facilitazioni. Scriveva il quotidiano *Il Corriere Istriano* in uno degli articoli dedicati alla nascente zona industriale di Pola: "Vediamo il porto arato dalle navi da carico, le banchine formicolanti di attività e una

---

<sup>25</sup> *Registro Italiano Navale (R.I.NA) per la classificazione delle navi mercantili*, Libro Registro 1939, Pellas & Palla, 1939.

<sup>26</sup> *Portolano del Mediterraneo, Adriatico Occidentale e Settentrionale*, Istituto Idrografico della Regia Marina, Tipografia dell'Istituto Idrografico della R. Marina, Genova 1939.

<sup>27</sup> Regio Decreto di Legge.

fiumana di operai riversarsi dalle porte della grigia cinta, al fischio delle sirene”<sup>28</sup>, previsioni che mancarono però di realizzarsi, dato che il progetto della zona industriale non entrò mai in pratica nonostante anni di tentativi, amplificati soprattutto nel 1939. A dieci anni dal decreto legislativo Pola stava infatti ancora aspettando la tanto agognata rinascita, speranze che la guerra alle porte anche per l’Italia avrebbe definitivamente chiuso<sup>29</sup>.

In realtà, nell’area che doveva considerarsi zona industriale sorsero delle imprese, come ad esempio la Fabbrica Italiana Bandiere. Il Ministero delle Comunicazioni, Direzione Generale della Marina Mercantile, rilevava in più riprese e metteva in evidenza che le concessioni nell’ambito dell’ex Arsenale di Pola avevano per scopo la regolarizzazione della gestione di suolo demaniale marittimo accordate con carattere di continuità a private imprese industriali secondo i provvedimenti del decreto di legge in merito. Esisteva pure una speciale Commissione Interministeriale che aveva dichiarato l’area del vecchio Arsenale una vera e propria zona industriale.

Come constatato, nel periodo prebellico Pola non aveva mai raggiunto una grande importanza dal punto di vista industriale, e di conseguenza le grandi industrie non si erano mai affermate. Gli unici due stabilimenti industriali maggiori, ad eccezione dell’Arsenale che però immediatamente prima dell’inizio del Secondo conflitto era ridotto a qualche officina soltanto, erano la Società Anonima Cantiere Navale Scoglio Olivi<sup>30</sup> e la Società Anonima Istriana Cementi.

Per quanto riguarda la R. Marina, il Regio Decreto del 17 febbraio 1921, concernente l’assetto dei servizi della R. Marina in Mediterraneo ed in Adriatico<sup>31</sup> istituiva, sopprimendo quello di Venezia, il Comando in Capo del Dipartimento Militare Marittimo e della Piazza Marittima di Pola, retto da un vice ammiraglio. Il Dipartimento Militare Marittimo di Pola andava dalla foce del Tagliamento al confine dell’allora esistente Stato libero di Fiume, incluse le isole di Cherso, Lussino e quelle minori

---

<sup>28</sup> *Il Corriere Istriano*, marzo 1929.

<sup>29</sup> Una delle ragioni principali per le quali la zona industriale non decollò mai fu il fatto che il Ministero delle Finanze di concerto con quello della Marina aveva il compito di delimitare con un successivo decreto i confini della zona industriale, che doveva praticamente andare dalla zona attorno al Molo Carbone a Fisella. Lo stabilire l’estensione della zona industriale presso il porto era una delle premesse fondamentali per dare valore al provvedimento, dato che nessuna iniziativa poteva essere affrontata all’ombra della minaccia di un possibile ordine di sgombero o di altre restrizioni. Ciò però non fu mai concretamente realizzato e la zona allo scoppio della Seconda guerra mondiale non era ancora stata mai giuridicamente delimitata e costituita nonostante oltre un decennio di promesse ed illusioni.

<sup>30</sup> Che nel 1939 impiegava circa 320 operai.

<sup>31</sup> Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* dell’11 marzo 1921, N. 59.

adiacenti, nonché la costa di Zara. Sempre da Venezia veniva trasferito a Pola il Tribunale Militare Marittimo, trasferitosi poi da Pola nel luglio del 1923.

Il 17 agosto 1923 s'inaugura il Circolo ufficiali di marina nella ex sede del Casinò di Marina, dove il 15 settembre dello stesso anno si trasferirà pure la sede della Prefettura di Pola. Per quanto riguarda invece la Lega Navale Italiana, la Sezione di Pola veniva costituita già il 16 febbraio 1919, la cui assemblea costituente si tenne nella sala delle sedute municipali. Le convocazioni furono spedite dal comandante Carnevale che fu uno dei principali promotori. La prima direzione era così composta: Avv. dott. Giuseppe Bregato, presidente; dott. Umberto Sbisà, vicepresidente; Angelica Niederkorn, segretaria; Antonio Scopinich, cassiere<sup>32</sup>.

Il 22 luglio 1923 veniva inaugurata la società di canottaggio *Serenissima* sita tra lo Scoglio S. Pietro e Vergarola con il battesimo delle imbarcazioni *Mare Nostrum*, *Ondina*, *Fulmine*, *Caprera*, *Sauro* e *Neverin*. Nel 1929 la società nautica *Serenissima* si fonderà con la *Pietas Julia*<sup>33</sup>, il più anziano dei sodalizi sportivi polesi fondato ancora nel 1886, unificando le forze nautiche esistenti a Pola.

La Gazzetta Ufficiale pubblicava in data 9 aprile 1931 il Regio Decreto con il quale il Regio Incrociatore *Pola*, che fu varato a Livorno il 5 dicembre 1931, fu iscritto nel quadro del Regio naviglio mentre il cacciatorpediniere *Pola* cambiava nome in *Zenzon*. Il 29 giugno 1934 a Pola si tennero solenni riti patriottici in occasione della consegna della bandiera di combattimento all'incrociatore pesante *Pola*, per la cui celebrazione si adunarono nel porto le unità della divisione ammiraglia della Ia Squadriglia comandata dall'ammiraglio Cantù e la V Divisione navale comandata dal Duca di Genova. Un plotone armato del *Pola*, con banda, si recava in Municipio per ritirare la bandiera, il cui cofano<sup>34</sup> era stato posto su un affusto di cannone. Dal Foro una grande folla di polesi scortava attraverso le principali vie della città il cofano fino alla banchina Re d'Italia, dove l'incrociatore e le altre navi della squadra erano ormeggiate<sup>35</sup>.

---

<sup>32</sup> Del consiglio direttivo facevano inoltre parte: Alice Leon, Maria Peschle, Alice Rodinis, Laura Brass, Eufemia Petris, Franca Sbisà, prof. ing. Arturo Gregoretti, ing. Massimo Klobuciar, prof. Silvio Mittis (preside del Liceo), Ermenegildo Poduie, Oscar Rossi, Giovanni Timeus.

<sup>33</sup> Il *Club Nautico Pietas Julia* fu inaugurato il 26 settembre 1886, anche se legalmente fu costituito il 19 settembre. Primo presidente fu Natale Vareton con i direttori Ulderico Ernesto Robba, Cristoforo Cossovel, Stefano Suppan, Francesco Malusà, Giuseppe Petinelli ed Antonio Martina. Dopo aver cessato le attività durante la Prima guerra mondiale per ordine delle autorità austriache per presunta attività irredentista, la *Pietas Julia* verrà riattivata il 24 gennaio 1919. Con l'esodo la *Pietas Julia* si trasferirà a Sistiana ed ancora oggi svolge attività sportiva.

<sup>34</sup> Creato dall'architetto polese Enrico Trolis.

<sup>35</sup> Tutte le vie prospicienti il recinto del porto militare erano affollate di popolo. Alle 10 saliva a bordo dell'incrociatore il sottosegretario alla Marina, Cavagnari, al seguito erano le autorità di Pola, tra cui il

Da menzionare che già tra le due guerre a Pola facevano scalo navi da crociera, come ad esempio il 25 luglio 1935 quando al molo Fiume attraccava il piroscafo inglese *City of London*, con un numeroso gruppo di turisti inglesi e americani in visita alla città.

### ***Le vicende dell'Arsenale***

L'Arsenale<sup>36</sup> si estendeva sull'area compresa tra il Molo Carbone e la Banchina Re d'Italia, fino al ponte di Scoglio Olivi, dopo che nel 1921 l'isolotto con i suoi impianti fu ceduto all'industria privata. La fine della prima guerra mondiale portò a delle profonde trasformazioni nell'ex Arsenale della Marina austriaca nel quale, ben presto dopo il passaggio alla Regia Marina, praticamente tutte le attività legate agli armamenti e all'equipaggiamento navale una volta presenti nell'Arsenale furono in gran parte sospese o fortemente ridotte. Questi mutamenti saranno caratterizzati dal ridimensionamento dell'Arsenale. La sua struttura e organizzazione andavano infatti ben oltre le reali esigenze della R. Marina, e ciò portò inevitabilmente ad una nuova organizzazione e strutturazione degli impianti con una fortissima diminuzione delle maestranze impiegate, con le ovvie conseguenze che ciò avrà per la popolazione polese.

## **FOTO 04.TIF**

Praticamente subito con la fine della Prima guerra mondiale e per buona parte degli anni Venti, il problema più assillante e che più preoccupava la classe operaia polese ma anche tutta la città, era la questione dell'Arsenale marittimo. Tutti si chiedevano a quale fine andrà incontro lo stabilimento bellico quando le riduzioni degli armamenti o la soppressione di tutte le opere militari saranno un fatto compiuto. Questa questione suscitava grandi incertezze e apprensioni dato che l'esistenza di Pola era fortemente ed

---

Prefetto, il sen. Chersi, gli on. Maracchi e Bilucaglia, il Comandante della Piazza Marittima, il Comandante del presidio, il presidente della Provincia, rappresentanze dei combattenti, dei mutilati, del Nastro Azzurro. Il Duca di Genova sbarcava dall'incrociatore *Da Barbiano* e saliva su un motoscafo, passando in rivista le navi della Divisione Ammiraglia, della prima squadra e della Divisione adriatica. Sotto il tuonare delle artiglierie del *Pola* e del *Zara* sorvolavano le navi 30 idrovolanti del 30° Stormo da bombardamento. L'incrociatore pesante *Pola*, appartenente alla classe *Zara*, era stato varato nel 1931 e completato nel 1932. Dislocamento normale 13.531 tonnellate, mentre a pieno carico 14.360. Dimensioni 180 metri, larghezza 20,6 m, immersione 7,2 metri. Apparato motore: 8 caldaie, 2 turbine, 2 eliche, potenza 95.000 HP, per una velocità di 32 nodi. Combustibile 2.320 tonn. di nafta per un'autonomia di 5.230 miglia a 16 nodi. Protezione orizzontale: 70 mm, verticale, 150 mm, artiglierie 150 mm, torrione 150 mm. Armamento: 8 pezzi da 203/53 mm, 16 pezzi da 100/47 mm, 6 mitragliere da 40/49 mm, 8 mitragliere da 13,2 mm e 2 aeroplani. Equipaggio: 841. Affondato dalla Mediterranean Fleet inglese nello scontro di Capo Matapan del 27-29 marzo 1941.

<sup>36</sup> Con il Regio Decreto N. 1426 del 1923 l'Arsenale Marittimo di Pola veniva denominato Base Navale di Pola.

indissolubilmente legata alla sorte dell'Arsenale, che aveva permesso alla città di rinascere dopo secoli di piena decadenza. Tutte queste paure si dimostreranno pienamente fondate dato che, in meno di un decennio, si arriverà allo smantellamento quasi totale del possente stabilimento militare.

Il 3 febbraio 1919 Vittorio Emanuele III Re d'Italia visitava per la prima volta Pola, recandosi tra l'altro all'Arsenale. Le cronache del tempo riportano che il Re visitò con particolare interesse il museo dell'Arsenale, dove ammirò la bandiera veneta che sventolò nella battaglia di Lepanto e la raccolta numismatica. Gli furono poi mostrati i magazzini di deposito e di costruzione navale, ed il Re fu profondamente meravigliato dall'enorme quantità di materiale che vi si trovava accumulato<sup>37</sup>.

L'Arsenale in data 20 dicembre 1918 impiegava complessivamente 4611 operai così distribuiti:

I. Direzione delle costruzioni navali, operai 2694

II. Direzione di artiglieria ed armamenti, operai 1184 (era divisa in reparto precisione, officina allestimenti, officina armaioli e lattai, officina falegnami, officina meccanici, parco d'artiglieria, reparto attrezzatura, laboratorio chimico, reparto attrezzatura, reparto elettricisti, reparto armamenti porto)

III. Direzione armi subacquee, operai 199 (officine meccanici 124, ufficio riparazione cons. siluri 42, ufficio precisione 21, direzione amministrazione 12)

IV. Direzione del munizionamento, operai 534 (operai 171 e operaie 363)

Nel dopoguerra ben presto si presentò dunque il problema dell'eccesso di operai<sup>38</sup> nell'Arsenale, che risultavano essere molti di più rispetto alle esigenze ed ai piani della Regia Marina. In un primo periodo gli impianti e gli operai si occuparono delle riparazioni al naviglio danneggiato nel corso della guerra o alla sua conversione ad usi civili. Ben presto però questi lavori finirono e ciò portò di conseguenza al licenziamento di moltissimi operai che, per una città che viveva del lavoro nell'Arsenale, significò l'inizio di una fortissima crisi che sfociò anche in scontri e lotte soprattutto attraverso le attività della Camera del Lavoro, che organizzò scioperi e grandi manifestazioni. L'incertezza delle condizioni politiche e l'irrequietezza delle masse lavoratrici, dovuta alla mancata

---

<sup>37</sup> *L'Azione* del 4 febbraio 1919.

<sup>38</sup> Sulle pagine de *L'Azione* del 4 gennaio 1919 leggiamo il seguente avviso: "Per gli impiegati e salariati dell'Arsenale. Il Reggente del Capitanato Distrettuale, comunica: Gli impiegati e i salariati dell'Arsenale, ai quali sarà rilasciata dalla Direzione generale dell'Arsenale stesso una speciale tessera con fotografia, sono dispensati dall'unire alla domanda di rilascio del passaporto per l'interno la fotografia prescritta dall'ordine 27 dicembre 1918 di questo Capitanato".

soluzione dei problemi economici e sociali, resero quindi gli anni del primo dopoguerra quanto mai travagliati.

In data 27 novembre 1918, appena terminata la guerra, fu costituita una Commissione, nominata dal Comando in Capo della Piazza, incaricata di esaminare i soggetti non istriani che bisognava allontanare dall'Arsenale. La Commissione iniziò i lavori il 28 novembre e nel periodo fino al 20 dicembre 1918 aveva preso in esame gli impiegati civili a ruolo, in base ai fogli paga di novembre e dagli elenchi dei diversi Uffici e Direzioni, ad eccezione di quelli dell'Ufficio del Genio Militare. Dopo aver ricevuto le informazioni dall'Ufficio politico, la commissione votò il licenziamento delle persone che, o per propaganda fatta o per abituale condotta o per sentimenti espressi, si potevano ritenere assolutamente dannosi agli interessi italiani. Le persone poi che non rientravano in queste categorie e sulle quali tuttavia persistevano dubbi, in dipendenza alla condotta passata, vennero richiamate e ammonite dal Capo dell'Ufficio politico.

La Direzione Generale dell'Arsenale si incaricava di disporre il licenziamento del personale proposto, con l'autorizzazione a trattenere temporaneamente in servizio, nell'intesa però di procedere al licenziamento al più presto, quelle persone che non erano immediatamente sostituibili, ed il cui licenziamento poteva pregiudicare il regolare andamento del servizio<sup>39</sup>. In seguito alla riduzione delle Direzioni del lavoro a sole quattro, si era reso disponibile un buon numero di impiegati civili. In quel periodo però la mancanza del personale licenziato non sembrava farsi eccessivamente sentire sull'organizzazione dei servizi, anzi veniva prospettato il licenziamento di altri impiegati. Veniva inoltre specificato che il numero di impiegati da ammettere, in sostituzione di quelli licenziati, poteva essere limitato a pochi operai di speciali attitudini e competenza, anche se una stima poteva essere fatta soltanto dopo un certo periodo necessario all'assetto dell'Arsenale.

La Commissione che passò all'esame le maestranze aveva tenuto presente anche la necessità di ridurre il numero del personale impiegato presso l'Arsenale, cominciando innanzitutto a cancellare dai ruoli, considerandoli licenziati, gli operai destinati al lavoro

---

<sup>39</sup> Fino al passaggio dell'Arsenale in mano italiana, ovvero fino alla fine della Prima guerra mondiale, esisteva presso lo stesso una scuola per operai specializzati. La scuola, che comprendeva corsi tecnici e pratici, aveva l'intento di dare ai frequentanti quel tanto di sapere e di esperienza per poter più tardi concorrere al posto di capi tecnici o eventualmente di capi officina. Vista la necessità di restituire tale scuola, nel gennaio del 1919 *La Gazzetta Ufficiale* pubblicava la relazione ed il decreto Luogotenenziale che autorizzava l'istituzione temporanea di laboratori scuola per la rapida preparazione tecnica degli operai occorrenti alle varie industrie a Pola.

nel cantiere di Teodo, vicino a Cattaro, e quelli imbarcati su navi officine che si trovavano pure a Cattaro. Successivamente vennero proposti per il licenziamento alcuni garzoni senza paga, che i regolamenti degli stabilimenti italiani non permettevano di conservare al lavoro. Vennero poi licenziati gli operai provvisori ammessi dopo il 1914, non militari che si trovavano assenti dall'Arsenale da circa due mesi. Dopo aver fatto un esame dei rimanenti ammessi dopo il 1914 si erano formati due gruppi: uno di operai militari da non riammettere al lavoro perché soggetti non istriani e l'altro di operai da licenziare.

In dipendenza di tutte queste selezioni, il personale lavorante era stato diminuito fino al 20 dicembre 1918 nella seguente misura:

- operai al lavoro nel Cantiere di Teodo (Cattaro)	65
- operai imbarcati su navi a Cattaro	51
- garzoni senza paga licenziati	6
- operai provvisori assenti	166
- operai militari da non riammettere	75
- operai provvisori ammessi dopo l'ottobre del 1914 licenziati	249
	-----
Totale	611

Tra il 1918 ed il 1921 moltissime famiglie di operai non cittadini italiani lasciarono Pola, soprattutto in seguito ai licenziamenti dall'Arsenale e dal Cantiere Navale, ma anche per scelte personali. Subito verso la fine del 1918 furono trasmesse delle disposizioni particolari da parte del Comando in Capo dell'Alto Adriatico alla Direzione Generale dell'Arsenale in seguito alle quali numerosi impiegati presso l'Arsenale furono esonerati. L'ordine riservato riguardava in particolare gli esoneri per motivi politici e nazionali, oltre a quelli per deficiente capacità e cattiva volontà al lavoro. Bisogna precisare che per lavorare presso l'Arsenale e presso Scoglio Olivi, secondo quanto precisato da diverse circolari, bisognava essere cittadini italiani. La maggioranza aveva avuto la possibilità di opzione e chi aveva rinunciato a optare per la cittadinanza italiana venne licenziato per essere poi spesso rimpatriato, per lo più volontariamente, ricevendo anche l'indennità di licenziamento e di viaggio. Così il 10 aprile 1921, la Direzione Generale dell'Arsenale di Pola informava il Commissariato Civile di Pola che “entro il 1 maggio 1921 saranno licenziati tutti gl'impiegati civili non pertinenti in queste terre che non hanno creduto di chiedere la cittadinanza italiana”<sup>40</sup>.

<sup>40</sup> DAP, Commissariato Civile di Pola, b. 22, f. A-14.

Il 4 aprile 1919 gli operai dell'Arsenale rimanendo inerti nelle officine, come praticamente tutti gli operai di Pola, fermavano il lavoro dando vita ad uno sciopero di protesta, al quale ne seguiranno poi nel corso degli anni a venire ancora molti altri. Nel 1919 nell'Arsenale si continuava, tanto per tenere i lavoratori occupati nelle loro officine, ad eseguire lavori di riparazioni, mentre non venivano fatte nuove costruzioni. Ciò dimostrava chiaramente che il Governo non voleva impegnarsi. Una cosa era però chiara a tutti, cioè che non era possibile sopprimere senza gravissime conseguenze l'Arsenale di Pola, sia per le opere e le installazioni di grande valore ma anche perché ciò avrebbe significato annientare l'esistenza economica della città che da esso traeva le sue maggiori risorse.

Un imponente comizio degli operai dell'Arsenale si tenne il 21 ottobre 1919 al Politeama Ciscutti, completamente gremito da una massa di lavoratori. Ad organizzare l'evento erano stati il Comitato politico e la Commissione esecutiva locale del gruppo socialista. Le proteste erano da attribuirsi alla crisi dovuta alla disoccupazione ed ai licenziamenti che si stavano effettuando al Regio Arsenale. Da molti mesi inoltre gli operai stavano lottando per ottenere aumenti salariali in rapporto alle mutate condizioni di esistenza. Le masse lavoratrici erano particolarmente allarmate dalle voci sulla chiusura dell'Arsenale che avrebbe portato migliaia di famiglie alla rovina con un aumento spaventoso della miseria ma anche della protesta sociale. Da notare che non era stata soltanto la Direzione Generale del R. Arsenale ad attuare licenziamenti in massa, ma anche la Direzione del Genio di Marina e quella del Genio Militare, nonostante le forti proteste da parte dei lavoratori<sup>41</sup>.

Il 12 gennaio 1920 gli operai dell'Arsenale saranno nuovamente in sciopero in seguito a nuovi licenziamenti. Vista la scarsa presenza di operai in Arsenale, l'ammiraglio ordinò la pubblicazione di un manifesto in cui si dichiarava che l'Arsenale rimarrà chiuso e che gli operai verranno a suo tempo invitati a domicilio a riprendere il lavoro.

#### **FOTO 05.TIF**

Il 17 giugno 1923 con il Regio Decreto N. 1426, l'Arsenale Marittimo di Pola cambiava denominazione in Base Navale di Pola e il contrammiraglio comandante militare marittimo di Pola assumeva la carica di comandante della Piazza marittima e della

---

<sup>41</sup> *L'Azione* del 22 ottobre 1919.

Base Navale di Pola<sup>42</sup>. Ciò in realtà portò ad un nuovo ridimensionamento dell'ormai ex Arsenale con una ulteriore perdita di importanza. La notizia della pianificata soppressione dell'Arsenale era giunta in città già verso la fine del 1922 provocando, come veniva scritto dal sottoprefetto di Pola al prefetto di Trieste, "la più penosa delle impressioni con vivissime agitazioni tra la popolazione, la quale giustamente preoccupata del proprio avvenire, considera questo provvedimento una vera rovina materiale e morale".

Da una lettera del Comando Militare Marittimo e della Piazza Marittima di Pola datata 9 maggio 1923 e diretta al Ministero della Marina veniamo a sapere che la chiusura completa dell'Arsenale era stata decretata improrogabilmente per il 30 giugno 1923, data entro la quale si doveva procedere con i licenziamenti<sup>43</sup>, suscitando una fortissima inquietudine tra tutti gli operai. Per prevenire, da parte delle maestranze, possibili atti di sabotaggio, ai direttori dei Lavori e ai Carabinieri furono impartite speciali disposizioni in merito di sorveglianza, intensificando le ronde durante la notte all'esterno e all'interno di tutti gli Stabilimenti militari della Piazza. Veniva inoltre specificato che la maggioranza delle maestranze era ancora costituita da "elementi ex austro-ungarici, quindi di dubbia fede politica," comprendendo poi facilmente come la chiusura completa dell'Arsenale, con il licenziamento in massa di tutti gli operai, porterebbe ad un gravissimo contraccolpo economico e politico in una città in cui mancavano altri stabilimenti industriali, dove ad esempio il Cantiere Scoglio Olivi lavorava solo 4 giorni per settimana, essendo da decenni l'Arsenale la principale fonte di guadagno per la popolazione. Anche l'autorità politica era rimasta impressionata dalle conseguenze economiche e politiche che sarebbero derivate dall'improvvisa completa chiusura dell'Arsenale prospettando l'opportunità che il licenziamento sia graduale in modo che il danno venisse diluito dal tempo. In quel momento l'Arsenale rappresentava ancora il nucleo centrale dell'economia cittadina, la cui immediata chiusura avrebbe significato un disastro economico non solo per Pola ma anche in una notevole parte dell'Istria meridionale<sup>44</sup>.

In realtà poi non ci fu la completa chiusura dell'Arsenale, anche se le maestranze andarono ulteriormente ridotte. In effetti il Governo a giugno 1923 offrì agli operai un nuovo contratto di lavoro giudicato estremamente duro. Sta di fatto che dopo il licenziamento generale degli operai del R. Arsenale, circa 2.800, furono riassunti al lavoro

---

<sup>42</sup> Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 14 luglio 1923, N. 165. Il 1 luglio del 1932 il Comando Marina di Pola verrà elevato a Comando Militare Marittimo della Piazza Marittima.

<sup>43</sup> Regio decreto N. 945 del 19 aprile 1923, concernente la nuova organizzazione della mano d'opera dipendente dalle Amministrazioni militari.

<sup>44</sup> DAP, Prefettura di Pola, b. 28., f. 1-276.

1698. Dei 600 arsenalotti tesserati al Sindacato fascista in 261 non furono riassunti tra i quali altri 25 erano pure arruolati nella MVSN<sup>45</sup>. Ciò aveva determinato un vivo malcontento negli organi della Federazione provinciale fascista<sup>46</sup>.

Il lavoro all'Arsenale riprese il 2 luglio, anche se dei 227 operai che avevano accettato il nuovo contratto di lavoro, si presentarono in 208, 97 dei quali appartenenti alla Sottodirezione Autonoma di Vallenga. Le maestranze che non avevano aderito al contratto attendevano le decisioni del Consiglio dei Ministri del 3 luglio, data in cui dovevano essere prese le definitive delibere relative alla riassunzione degli operai dello Stabilimento. In seguito poi fu raggiunto un accordo e dalla documentazione della Questura di Pola risalente all'11 luglio 1923 sappiamo che il contratto di lavoro fu accettato da 1487 su un totale di 1691 operai riassunti<sup>47</sup>.

La città di Pola, che sotto l'amministrazione precedente si trovava in condizioni economiche particolarmente floride, dopo la redenzione aveva visto a poco a poco sparire gran parte delle fonti di tale prosperità; depauperazione questa che aveva avuto il suo riscontro anche nella stessa popolazione la quale da circa 70.000 era passata a meno di 50.000 abitanti. Le cause furono complesse e varie, con il mancato sorgere di nuove industrie ed il fallimento della Banca di Sconto<sup>48</sup>, con un ulteriore profondo inasprimento della crisi già allora così grave e delicata<sup>49</sup>. Nella prima metà degli anni Venti, Pola oltre ch  sullo stabilimento di Scoglio Olivi e sulla Manifattura Tabacchi<sup>50</sup>, si appoggiava sull'Arsenale, sentendo il beneficio prodotto dal commercio e dal movimento di tutti i complessi servizi inerenti al Comando della Piazza Marittima. L'Arsenale e il Comando costituivano dunque per Pola un mezzo essenziale di esistenza.

Il 30 gennaio 1924, sempre il Ministero della Marina decideva, tenendo conto delle condizioni della città di Pola, di sospendere temporaneamente i licenziamenti all'Arsenale, o meglio Base Navale, fino a nuovo ordine. Da notare che in quegli anni era ancora considerevole il numero di operai presenti presso le strutture militari dell'ex Arsenale da non confondere però con gli operai del Cantiere Navale Scoglio Olivi. Gi  nell'aprile del

---

<sup>45</sup> Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale.

<sup>46</sup> La Direzione dell'Arsenale si era giustificata dicendo che le liste degli operai iscritti ai Sindacati nazionale ed alla Milizia volontaria furono consegnati tardivamente, quando cio  erano gi  state pubblicati gli elenchi dei riammessi, ovvero dopo il 29 giugno 1923, mentre il fiduciario provinciale Erminio Zucconi e il segretario dei sindacati Petronio asserivano di avere consegnato la lista personalmente 8 giorni prima della pubblicazione degli elenchi. DAP, Prefettura di Pola, b. 28., f. 1-276.

<sup>47</sup> DAP, Prefettura di Pola, b. 29., f. CV (51-73).

<sup>48</sup> Presso la quale gli industriali e commercianti polesi tenevano crediti per circa 20 milioni di Lire.

<sup>49</sup> DAP, Prefettura di Pola, b. 28., f. 1-276.

<sup>50</sup> Nel 1923 comprendeva un personale di 1200 persone.

1924 il prefetto informava la Presidenza del Consiglio dei Ministri che risultava imminente il licenziamento di altri 170 operai dell'Arsenale, ormai ridotti ad un numero appena sufficiente alla semplice manutenzione degli stabilimenti e dei macchinari, materiale d'ingente valore che per appunto la mancanza di mano d'opera era in stato di progressivo deperimento. Come risultato, la disoccupazione e la miseria in città avevano assunto dei valori estremamente allarmanti con conseguenti tensioni politiche<sup>51</sup>.

Il licenziamento graduale delle maestranze faceva parte dell'applicazione della riforma degli Arsenali, applicata a tutti gli Arsenali del Regno. Per Pola era stato disposto che gli operai da licenziare entro giugno 1924, i quali in un primo tempo dovevano essere licenziati entro dicembre 1923, da 1200 fossero ridotti a 800. Il Ministero della Marina informava le autorità istriane e direttamente Mussolini che "può esser certo che tutto quello che la Marina poteva fare per rendere meno disagiata la condizione di cose che una inesorabile ragione storica produce in Pola, tutto quello che poteva essere fatto senza grave danno per il Bilancio, è stato escogitato e attuato, e quanto alla promessa di istituirci scuole militari, è in corso la sistemazione della scuola motoristi della R. Marina"<sup>52</sup>.

Nel corso degli anni ci fu un certo interesse da parte di iniziative private per gli impianti e le aree dell'Arsenale. Così ad esempio con una lettera del 25 dicembre 1923 il Ministero della Marina informava il Presidente del Consiglio dei Ministri Benito Mussolini sulle seguenti richieste:

- la richiesta di appezzamenti del R. Arsenale allo scopo di iniziare nuove industrie è stata finora una sola, e non da parte di una ditta ma da parte di un avvocato Manzin in nome di un gruppo di capitalisti non precisato e quasi certamente non ancora regolarmente costituito. L'appezzamento era richiesto per impiantarvi una vetreria. Fu risposto che il Ministero non poteva consentire a cedere appezzamenti isolati, ma che poteva prendere in esame solo la cessione di tutta la parte pubblicamente data come disponibile, anche se richiesta da vari Enti; la cessione separata renderebbe molto probabilmente impossibile la cessione delle rimanenti porzioni.
- le proposte per l'assunzione in gestione privata di industrie staccabili dal nesso dell'Arsenale sono state le seguenti: a) cessione della fabbrica di ossigeno. Poiché questa è stata richiesta da varie ditte, il Ministero ha deciso di bandire una gara per la quale è in corso la compilazione del capitolato e sarà pronta fra giorni. b) una proposta puramente verbale da parte di alcuni cotonieri lombardi. Richiesti di

---

<sup>51</sup> DAP, Prefettura di Pola, b. 28, f. 1924 1-276.

<sup>52</sup> DAP, Prefettura di Pola, b. 29., f. CV (51-73).

precisare gli affidamenti finanziari e i progetti, non si è avuta più alcuna notizia, per quanto fosse stato detto che non si sarebbe fatta questione di prezzo ma solo di serietà d'impegni<sup>53</sup>.

Sin dal 1923, epoca della soppressione del R. Arsenale Militare Marittimo di Pola, il Ministero della Marina aveva teso ad ogni nuovo esercizio finanziario di diminuire i fondi assegnati alle locali Direzioni per il mantenimento del lavoro del minimo stabilito di 400 operai temporanei, ovvero con contratti di lavoro semestrali, alla Base Navale di Pola. Così nel luglio 1928 il Ministero licenziò dai locali Stabilimenti M.M. (Base Navale e officine del Munizionamento) circa 150 operai, intaccando il numero minimo degli operai previsti, che quindi scendeva in quel momento a meno di 400 maestranze<sup>54</sup>. Sappiamo così ad esempio che a metà del 1929 erano impiegati nell'Officina delle Costruzioni Navali era di 250 operai. Questo numero sarà poi, nei mesi a seguire, ulteriormente ridotto per mancanza di mezzi finanziari<sup>55</sup>.

Tra gli edifici che si estendevano nell'area a Sud-Ovest dell'Arsenale almeno la metà erano occupati dalla scuola ufficiali del Corpo Reale Equipaggi Marittimi (CREM). Il Ministero della Marina aveva stabilito che a Pola venissero accentrate 2000 reclute del Corpo Reale Equipaggi, che dovevano cominciare a giungere nella terza decade del gennaio 1923. Il 3 ottobre 1923 la scuola motoristi della Regia Marina veniva trasferita da La Spezia a Pola, per abilitazione alla condotta dei motori a combustione interna. C'erano inoltre la Scuola per assistenti del Genio navale e operai carpentieri e la Scuola furieri, per il personale di scrittura, di amministrazione e di segreteria<sup>56</sup>. Nel 1926 si introdusse una nuova denominazione: C.R.E.M. (Corpo Reali Equipaggi Marittimi), per distinguerli da quelli della Regia Aeronautica, e gli Istituti di formazione della Marina subirono una nuova riorganizzazione; vennero abolite le Scuole di bordo e venne unificata l'organizzazione delle Scuole che, fino all'armistizio, prevederà tre istituti: Pola, La Spezia e Venezia. La Scuola C.R.E.M. di Pola<sup>57</sup> era la più grande, una struttura che arrivò ad ospitare fino a 2.800 Allievi Volontari e 250 Sottufficiali, potendo infatti disporre di numerose infrastrutture comprese in un'area di 85.000 metri quadrati. Saranno queste tre

---

<sup>53</sup> DAP, Prefettura di Pola, b. 29., f. CV (51-73).

<sup>54</sup> DAP, Prefettura di Pola, b. 29., f. X-5/1-5.

<sup>55</sup> DAP, Prefettura di Pola, b. 28, f. 1924 1-276.

<sup>56</sup> Il 27 aprile 1924 viene inaugurata solennemente la Caserma Deposito Reali Equipaggi al nome di S.A.R. il Principe di Piemonte.

<sup>57</sup> Alla quale il 28 agosto 1925 venivano destinate in permanenza le Regie Navi scuola *Roma* e *Napoli*. La R.N. *Roma* a partire dal 1 settembre 1927 sarà messa fuori servizio e destinata alla demolizione.

Scuole C.R.E.M. a formare gli uomini degli equipaggi delle unità della Regia Marina. Dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943 cesseranno le attività di tutte e tre le Scuole.

Nonostante tutto, Pola rimase uno tra i maggiori porti militari del Regno. Nel suo porto potevano essere ormeggiate lungo le banchine navi di tutte le stazze e infatti durante il biennio 1942 e 1943 presso il Molo Mirabello<sup>58</sup> della Base Navale ormeggiavano frequentemente navi da guerra della classe *Cavour*, come la corazzata *Giulio Cesare*. Negli ultimi anni prima della guerra l'importanza della base era principalmente legata alla base sommergibili e come centro d'addestramento navale. A Pola era anche dislocato il Gruppo sommergibili dell'Alto Adriatico, a prova del significato della città per quanto riguardava l'arma sommergibilistica, a cui l'Italia aveva dato una grande importanza e impulso tra le due Guerre mondiali. Essa infatti doveva diventare la principale arma offensiva della Marina Italiana, anche se poi i risultati si dimostrarono molto scarsi e ben al di sotto dei piani dell'anteguerra<sup>59</sup>. A proposito di sommergibili, il 28 settembre 1923 le autorità portuali venivano informate che nell'Arsenale di Pola era stato ritrovato del materiale proveniente dal sottomarino francese *Curie* catturato nel 1915 dopo che aveva tentato di entrare nel porto. Il materiale verrà successivamente inviato a Villafranca sur Mer, dove fu preso in consegna da ufficiali e marinai della flotta di Tolone<sup>60</sup>.

### ***Il Cantiere Navale Scoglio Olivi***

L'industria dei cantieri navali era senza dubbio la più importante della Venezia Giulia, per le sue antiche tradizioni, per i numerosi impianti e per le maestranze esperte. In età fascista ci fu inoltre un progressivo abbandono degli Arsenali della Marina e la ripresa delle costruzioni militari contribuì a riversare sui cantieri di aziende private lavorazioni e commesse cui, in condizioni normali, la Marina avrebbe provveduto in strutture proprie. La ripresa postbellica portò ad una concentrazione delle attività produttive nei cantieri maggiori, come quello di Monfalcone e di Trieste, evitando però di coinvolgere Pola. Per motivi complessi infatti, gli altri impianti attivi in regione durante il periodo austriaco, come Pola e Fiume, non presero parte al processo di verticalizzazione e di redistribuzione del lavoro che era in atto nelle industrie più grandi. Scoglio Olivi e il Cantiere Navale del

---

<sup>58</sup> Carlo Mirabello. Nato a Tortona nel 1847 e morto a Milano nel 1910. Ammiraglio della Regia Marina, comandò la squadra italiana in Cina nel 1902. Dal 1903 al 1909 fu Ministro della Marina. Fece studi sulle coste italiane e quelle del Mar Rosso.

<sup>59</sup> Il porto aveva sempre a disposizione 5 palombari completamente attrezzati, a cui potevano essere affiancati pure i palombari della Regia Marina.

<sup>60</sup> Il 17 gennaio 1924 alla memoria del tenente della marina francese John O. Birne, comandante del sommergibile *Curie* veniva conferita la medaglia d'oro al valor militare.

Quarnaro, entrambi costituiti nel 1920, concorsero infatti alla produzione regionale del 1925 nella misura esigua del 3,9 %<sup>61</sup>.

## **FOTO 06.TIF**

### *Scoglio Olivi nel 1921*

A Pola, l'ex Arsenale della Marina militare asburgica passerà in proprietà alla Marina militare italiana, che nel 1920 affitterà Scoglio Olivi ad una società appositamente costituita. Il 2 giugno 1920, ricevendo una deputazione della Camera del Lavoro di Pola, il Ministro della Marina Sechi confermava la notizia che una parte dell'Arsenale verrà ceduta all'industria privata, mentre il resto dell'Arsenale rimarrà a disposizione dello Stato per la Marina italiana. Nasceva così la Società Anonima Cantiere Navale Scoglio Olivi, costituita proprio a Pola il 21 luglio 1920, con sede e direzione a Pola. La convenzione di cessione veniva firmata il 30 agosto 1920 quando il Regio Governo cedeva in affitto al Cantiere tutti gli impianti ed i bacini di proprietà della R. Marina situati a Scoglio Olivi per un canone annuo di Lire 300.000 nei primi cinque anni e di Lire 600.000 nei venticinque seguenti, convenzione poi modificata qualche anno più tardi. Infatti molte disposizioni contrattuali erano divenute prive di merito per i radicali cambiamenti subentrati negli anni seguenti<sup>62</sup>. La cerimonia di consegna dello Scoglio Olivi alla S.A. Cantiere Navale Scoglio Olivi si tenne l'11 gennaio 1921 nella grande sala tracciato dello Stabilimento. Tra le molte personalità illustri presenti meritano menzione l'ammiraglio Simonetti, il direttore dell'Arsenale sottoammiraglio Notarbartolo, il

---

<sup>61</sup> Istituto statistico - economico annesso alla R. Università degli Studi economici e commerciali di Trieste, *L'economia della Regione Giulia nel 1926*, Editore l'Istituto statistico - economico, Trieste, 1926.

<sup>62</sup> Le cause principali erano: la soppressione del comando in capo e del porto di guerra di Pola; lo stato di deterioramento di alcuni impianti come la gru dello scalo grande e di alcuni bacini per la cui conservazione si rendevano necessari dei lavori che andavano molto al di là d'una ordinaria manutenzione; la perdita da parte della Società del 25 % del proprio capitale azionario. Quindi di comune accordo le due parti dichiaravano annullata la convenzione precedente e probabilmente, dato che la copia del documento ritrovata non è datata, ne siglavano nel 1929 una nuova. Con la nuova convenzione il R. Governo cedeva in affitto: il Cantiere Scoglio Olivi di Pola con gli annessi bacini di carenaggio ed i bacini galleggianti *G.O.12* già 22, *G.O.13* già 15, *G.O.14* già F, *G.O.15* già T e *G.O.17* già K; il contiguo specchio di mare necessario all'ormeggio del naviglio in riparazione e dei galleggianti della Società, riservata però la facoltà al R. Governo di ormeggiarvi pure sue navi e natanti. Inoltre, nella locazione erano compresi tutti gli oggetti e le macchine di proprietà della R. Marina allora esistenti nello Scoglio Olivi ed oltre a ciò: una gru galleggiante della portata di 16 tonnellate (con braccio girevole); una barca da palombaro completa di inventario e scafandro; una cilindratrice della lunghezza di circa 3 metri diametro 230 m/m segnata col numero 5 I; un tornio di mezza grandezza segnato col n. 44 II; un tornio grande, diametro disco circa 2,5 m segnato col n. 9; un barcone grande con due colonne a piattaforma da 4 x 3 m. segnatocol n. 119 A-119 B; una macchina per costruire le ghiera per condensatori segnata col n. 71; un tornio per filettare tubi, segnato col n. 22 I; un tornio a revolver segnato col n. 97; un tornio media grandezza n. 95 III. DAP, Prefettura di Pola, b. 122, f. X-3.

Consiglio di amministrazione del cantiere con il suo presidente dott. Stanich e il direttore Dussich<sup>63</sup>.

Alla costituzione e alla gestione della S.A. Cantiere Navale Scoglio Olivi, insediatosi sull'omonima isoletta contenente gli scali e i bacini dell'ex Arsenale Militare Marittimo austriaco, prese parte innanzitutto, insieme ad industriali locali già attivi nel settore della cantieristica, il gruppo armatoriale navale capeggiato dalla famiglia Cosulich, che tra l'altro già controllava lo Stabilimento Tecnico Triestino che sarà l'unica delle industrie navali triestine a seguire, anche se cautamente, la tendenza espansionistica dell'economia italiana in piena fase di riconversione. Con questa iniziativa lo Stabilimento Tecnico Triestino giunse al controllo dei numerosi bacini di carenaggio del cantiere polese, integrando la limitata capacità dei soli due bacini che già possedeva<sup>64</sup>.

La R. Marina con la cessione di Scoglio Olivi all'industria privata voleva portare avanti il progetto di graduale smobilitazione dell'Arsenale, organismo ormai sproporzionato rispetto alle esigenze create dal nuovo assetto territoriale. La cessione proprio di Scoglio Olivi si presentava ovvia, sia per l'ubicazione separata nettamente dall'altra parte dell'Arsenale, sia perché il Cantiere era anche dal punto di vista tecnico industriale una organizzazione indipendente e completa. Poiché la sola destinazione alle nuove costruzioni poteva essere insufficiente ad alimentare di lavoro il Cantiere, si rese necessario di porlo in grado di estendere la sua attività alla manutenzione e alla riparazione del naviglio, e perciò gli fu appunto lasciata la disponibilità dei bacini di carenaggio.

Scoglio Olivi, che era stato parte integrante e specializzata dell'Arsenale, con propri impianti, era in grado di operare anche indipendentemente, tanto più perché era anche topograficamente separato dall'Arsenale propriamente detto, essendo costituito da un isolotto al quale si accede mediante un ponte che sboccava all'esterno del recinto dello stabilimento militare. Doveva essere uno stabilimento militare che, pur ceduto all'industria privata, doveva poter da un momento all'altro riprendere le sue funzioni di sussidio all'Arsenale e questo fatto rappresentava un legame da considerare per chi voleva assumersi l'impresa. Il Comandante Dentice di Frasso, che nel 1920 ricopriva la carica di Presidente del Lloyd Triestino, nella sua veste di ufficiale di marina, aveva pensato fosse

---

<sup>63</sup> Presso l'Archivio di Stato di Trieste nel fondo del Governo Marittimo, busta 127, foglio 1119, la Regia Capitaneria di Porto di Pola inviava il 20 novembre 1920 al Governo Marittimo la seguente lettera firmata dal Maggiore Comandante del porto E. Mango: "Mi onoro informare codesto Governo Marittimo che la locale Direzione della Società anonima "Cantiere Navale Scoglio Olivi" di Pola ha fatto conoscere che col giorno 3 gennaio 1921 verrà aperto l'esercizio industriale del cantiere".

<sup>64</sup> Gerolami G., *Cantieri Riuniti dell'Adriatico. Origini e sviluppo 1857 - 1907 - 1957*, Trieste 1957.

indispensabile che lo Stato potesse contare sull'attività di uno stabilimento di primo ordine, attività che poteva essere assicurata soltanto dalla gestione di una industria privata, anche se poi la stessa industria privata nella quale erano state poste grandi aspettative non riuscì nemmeno lontanamente a realizzare le attese e le speranze dei polesi. Il cantiere, infatti, nonostante fosse stato munito almeno nei primi anni di impianti moderni, non raggiunse durante tutto il periodo italiano una rilevanza degna di particolare nota, riducendosi soprattutto a stazione per le riparazioni grazie al numero ed alla capacità dei bacini di carenaggio.

### **FOTO 07.TIF**

#### *Pianta schematica di Scoglio Olivi nel 1920*

La situazione presso Scoglio Olivi al momento della fondazione del cantiere era la seguente:

- nei diversi grandi fabbricati in muratura a più piani erano sistemati: la Direzione con gli Uffici tecnici ed amministrativi, la grande sala di tracciamento, i magazzini generali e tutti i servizi di infermeria, guardiani, camere di controllo, spogliatoi, ecc.
- era provvisto di cinque scali per impostazioni di navi, e dei soli due scali coperti dell'Adriatico per la costruzione di navi della portata di 8.000 tonnellate, serviti da gru a ponte scorrevoli; uno scalo in muratura per l'impostazione di navi da 12.000 e più tonnellate di portata, servito da cinque gru elettriche, manovranti su di una soprastruttura metallica ad altezza di 40 metri, concezione che non trovava riscontro in nessuno dei più grandi cantieri mondiali dell'epoca. C'erano poi altri due scali per la costruzione di navi minori.
- cinque grandi fabbricati erano adibiti alla carpenteria in ferro, provvisti di potenti e moderne punzonatrici per fori fino a 50 mm, una punzonatrice multipla capace della punzonatura contemporanea di 24 fori, macchine per forare passi d'uomo, piegatrici e pialle della lunghezza di 12 metri, forni per lamiere e profilati, ecc.
- un imponente fabbricato in cemento armato con una vasta campata centrale e due laterali a due piani conteneva l'officina fabbri, con 70 fucine, una serie di magli di ogni potenza e presse idrauliche da 100 fino 1.000 tonnellate, macchine speciali per la fabbricazione in massa di chiodi di tutte le dimensioni. In questa officina si potevano lavorare i maggiori pezzi di fucinatura (assi, manovelle dritti di poppa, ruote di prora, ecc.) che una nave potesse richiedere.

- nella grande officina congegnatori, erano sistemate moderne macchine utensili, come pialle e trapani radiali di grande potenza per la lavorazione di pezzi di oltre 50 tonnellate ed una serie graduale di forni e macchine dei più svariati tipi per qualsiasi lavoro di meccanica navale; macchine speciali per la fabbricazione di viti, ecc. Una seconda officina congegnatori era invece provvista di tutto il macchinario occorrente per l'allestimento di grandi navi. A questa era aggregato un reparto speciale per i lavori di congegnatori in bacino.
- congiunta all'officina falegnami e carpentieri in legno vi era una grande segheria, provvista di seghe alternate multiple e di diverse altre macchine minori per la lavorazione del legno, capaci di una produzione da soddisfare ampiamente ai bisogni del cantiere. A tutte queste officine facevano corona le officine ausiliarie, come l'officina per la zincatura a fuoco e galvanica, l'officina attrezzi, ramisti e tubisti, velai, tappezzeri, calafati, ecc.
- esisteva pure una sezione specializzata nella demolizione di navi di qualunque stazza, avente a disposizione un apposito bacino in muratura della superficie di 10.000 m<sup>2</sup> ed un servizio pneumatico, idraulico, elettrico ed autogeno.
- il cantiere poteva inoltre provvedere alle grandi riparazioni e carenamenti di navi grazie ai suoi nove bacini, della potenzialità da 500 a 22.500 tonnellate tra bacini fissi e galleggianti. Essi erano provvisti di mezzi di prosciugamento a vapore ed elettrici, in modo da impiegare, per un'immissione, da un minimo di 30 minuti primi per i piccoli ad un massimo di tre ore per i maggiori.
- il cantiere disponeva di un completo assortimento di utensili pneumatici, nonché di bettoline pneumatiche ed elettriche e di officine galleggianti per i lavori di riparazione che si dovessero eseguire su navi non accostate alle banchine.
- per il servizio delle macchine idrauliche (presse, magli, ecc.) c'era un impianto idraulico della potenza di 200 HP. Per l'impianto pneumatico esisteva una centrale con compressori mossi da motori Diesel della potenza complessiva di 700 HP. Il macchinario in genere era azionato da motori elettrici che attingevano l'energia da una centrale di trasformazione della potenza di 600 Kwh. Una centrale turbo-elettrica della potenza di 800 HP con generatori a tubi d'acqua tipo Babcock-Wilcox serviva quale riserva.
- tutte le officine avevano un esteso servizio di gru elettriche a ponte con bracci girevoli ed i piazzali dei materiali erano serviti da gru locomobili a vapore. Il cantiere disponeva inoltre di alcune gru galleggianti, tra le quali una della potenza di 250 tonnellate con cui era possibile lo sbarco e l'imbarco dei massimi pezzi di caldaie e di macchine complete. Una sviluppata rete di binari a scartamento normale raccordati con la rete delle ferrovie

dello Stato, con ampie curve e con piattaforme girevoli, permetteva il trasporto dei materiali in ogni punto del cantiere a mezzo di proprie locomotive. Aveva pure a sua disposizione potenti rimorchiatori e galleggianti d'ogni tipo per il servizio in mare. Lo stabilimento poteva contare anche su una notevole estensione di banchine per la lunghezza di circa 1500 metri, con forti fondali, che permettevano l'ormeggio di un numero considerevole di navi e galleggianti.

- grande era il suo potenziale anche grazie al raccordo diretto con la ferrovia a mezzo del ponte che congiunge lo Scoglio Olivi con la terra ferma, ma anche dalla potenziale facilità delle comunicazioni, in quanto il porto di Pola si trova sul percorso di tutte le linee di navigazione che facevano scalo a Trieste, Venezia e Fiume, possibilità che però non verrà sfruttato.

### **FOTO 15.TIF**

*Il bacino in muratura n. 1*

Da quanto esposto si può concludere che il cantiere aveva a disposizione degli impianti e delle strutture sicuramente imponenti e di grande valore, e nonostante tutto ciò Scoglio Olivi rimase fuori dalla cerchia degli importanti cantieri italiani, come ad esempio quello di Monfalcone, che beneficiarono pienamente delle notevoli commesse di naviglio che non coinvolsero praticamente in nessuna maniera degna di nota lo stabilimento polese, che rimase ai margini della cantieristica giuliana. Evidentemente da parte dei maggiori azionisti, che erano tra l'altro gli stessi degli altri stabilimenti giuliani, non ci fu mai un reale interesse allo sviluppo di Scoglio Olivi.

Dalla direzione del Cantiere di Scoglio Olivi si era provveduto, secondo quanto definito dalle circolari delle autorità, all'allontanamento di tutte le maestranze che non si trovavano in regola con la domanda di opzione (settembre 1921). In realtà più che di nazionalismo si trattava di una vera e propria lotta per il pane dato che in città c'erano molti disoccupati e ci fu un'aperta lotta per dare la precedenza di impiego agli italiani rispetto a quelli che non avevano voluto optare per la cittadinanza italiana. Ciò fu particolarmente evidente nella stampa locale che iniziò nel 1921 una vera e propria campagna contro l'ulteriore mantenimento in servizio di impiegati e operai stranieri, anche se spesso questi stessi "stranieri" vivevano in città ormai da diversi decenni.

Il 27 maggio 1924 viene varato al cantiere Scoglio Olivi il piroscafo *Carmen* per conto della Società di Navigazione *Marco Martinolich*. La nave aveva una stazza di 1700

tonnellate ed era lunga 68 metri e larga 11,60. Affonderà a causa di una mina il 29 settembre 1940 presso Durazzo.

La più importante commissione per la Regia Marina fu la Regia Nave Officina – Trasporto Nafta *Quarnaro*, tra le prime navi varata a Pola dal passaggio all'Italia<sup>65</sup> essendo inoltre la prima nave del genere costruita in Italia. La *Quarnaro*, impostata il 21 febbraio 1922 fu varata il 30 luglio 1924 e consegnata alla Regia Marina l'8 gennaio 1927. Era stata progettata dall'Ufficio Tecnico del Genio Navale di Pola per conto della Regia Marina. Il giorno del varo il Presidente del Cantiere Navale Scoglio Olivi Comm. Dott. Domenico Stanich diceva nel suo discorso: “La nave da noi costruita con intelletto d'amore e con appassionato lavoro, è la prima che scende in mare dallo scalo del porto fortificato di Pola con i sacri colori della Patria! Aleggiasu di lei la grande anima di Nazario Sauro e ne traggono conforto le ombre di Lissa! Un altro significato ha ancora per noi questo varo. Esso dimostra che Pola, lieta di aver sacrificato alla libertà ed alla Patria la prosperità che le veniva dall'interesse militare dell'oppressore, vuole e può lavorare per concorrere alla potenza dell'Italia sul mare. Lo può per gli impianti colossali del suo Cantiere, che noi vogliamo conservare in piena efficienza per qualsiasi futura eventualità. Lo può, lo vuole e lo spera per il patriottismo illuminato della sua gente, per la fattiva operosità dei suoi tecnici, per la superiore abilità delle sue maestranze”. Queste parole pur di circostanza, mostravano la speranza riposta nel cantiere per l'avvenire di Pola, ma anche la consapevolezza di aver perduto una parte importante della propria prosperità.

La motonave *Spiro Xidias*<sup>66</sup> fu varata il 25 novembre 1925, mentre la nave *Palestina* il 26 novembre 1927. Importanti lavori furono inoltre eseguiti a bordo di navi italiane e straniere. Il 18 maggio 1923 entrava nel bacino galleggiante del cantiere per riparazioni la corazzata spagnola *Jamè I*, mentre altri lavori furono fatti a bordo di esploratori americani, alla corazzata statunitense *Pittsburg* che giungeva nel porto il 18 ottobre 1924, al grande piroscampo da carico *Anna C.* della *Cosulich*<sup>67</sup> terminato nel settembre del 1926, e non

---

<sup>65</sup> Dislocamento 7.286 tonn.; lunghezza 114,8 m.; larghezza 14,8 m.; immersione normale 6,1 m.; apparato motore 1 motrice alternativa a triplice espansione, 3 caldaie cilindriche a nafta e 1 elica; combustibile 1.381 tonn. nafta; potenza 2.300 HP nominali; velocità 12 nodi; armamento 3 cannoni rigati da 102 mm e 2 mitragliatrici. Il *Quarnaro* alla proclamazione dell'armistizio del Regno d'Italia l'8 settembre 1943 si trovava dislocato a Gaeta, ormeggiato all'interno del porto militare di S. Antonio. In seguito rimase danneggiato durante i combattimenti tra le forze italiane e quelle tedesche ed il 20 settembre 1943, nell'intento di ostruire il porto militare, la nave fu minata, incendiata e tagliati gli ormeggi fu mandata alla deriva. Percorsi un centinaio di metri, le cariche esplosero e la nave rovesciatasi sul fianco sinistro affondò su un basso fondale. Il relitto venne recuperato nel 1949 e demolito.

<sup>66</sup> Era lunga 39,50 metri per 6 di larghezza con una stazza di 200 tonnellate. Sarà adibita al servizio costiero con una capienza di 360 passeggeri.

<sup>67</sup> Questo lavoro permise l'assunzione di nuove maestranze che raggiunsero le 800 unità.

ultimi gli importanti lavori di carenaggio per i colossi della Marina Mercantile italiana *Saturnia*<sup>68</sup> e *Conte Grande*.

Per quanto riguarda le attività di demolizione possiamo nominare quelle più importanti fino al 1928. Il 25 gennaio 1922 iniziava la vendita all'asta pubblica di metalli e macchine ricavati dalle ex navi da guerra austro-ungariche *Habsburg*, *Arpad*, *Babenberg*, *Kaiser Karl VI* e *Budapest* in demolizione e ormeggiate a Pola lungo il ponte che conduce a Scoglio Olivi. Il 14 dicembre 1922, proveniente da Venezia giungeva a Pola l'ex corazzata austriaca *Tegetthoff*, che fu rimorchiata poi al bacino del cantiere per essere demolita. I lavori di demolizione della stessa saranno assegnati alla Cooperativa ex combattenti<sup>69</sup>. Inoltre da menzionare la demolizione della corazzata ex austro-ungarica *Radetzky* e quella della R.N. *Roma*, iniziata nel 1928. Queste erano in sintesi le opere più importanti svolte al Cantiere polese in sette anni di attività, ovvero fino al 1928.

Il Cantiere Scoglio Olivi era sorto anche per alleviare, almeno in parte, la crisi che aveva colpito la città di Pola in seguito alla sua smobilitazione da Piazzaforte e soprattutto per la soppressione dell'Arsenale Militare Marittimo, il quale durante l'Austria occupava diverse migliaia di operai ed impiegati, costituendo così la prima, se non quasi l'unica fonte di vita e di ricchezza della città. In effetti il cantiere già dopo pochi anni iniziò a lavorare in perdita, come prova il fatto che nel 1925 aveva dovuto svalutare del 25 % il suo capitale azionario; inoltre soltanto nel primo e secondo anno di attività agli azionisti fu

---

<sup>68</sup> La *Saturnia* entrò nel porto di Pola il 1 agosto 1927 per essere immessa nel grande bacino galleggiante, richiamando alla riva una moltitudine di cittadini. Per i lavori giunsero da Monfalcone con un treno speciale oltre 500 operai adibiti ai lavori definitivi.

<sup>69</sup> Il 10 maggio 1920, la nave dell'ex marina austro-ungarica *Don Juan*, in disarmo e venduta come materiale a una ditta del Regno, colava a picco. L'affondamento era stato imputato all'opera di spogliazione che faceva della gente da qualche giorno, avvicinandosi con barche alla nave abbandonata per asportare tutto quello che era possibile trasportare. Si pensava che qualcuno avesse aperto nella santina qualche piastra di metallo e per la falla aperta sia penetrata di conseguenza l'acqua che aveva fatto affondare la nave.

Il 7 giugno 1924, l'ammiraglio Pepe dava disposizioni per diminuire la potenzialità delle mine usate per la demolizione della corazzata *Viribus Unitis*, per evitare i danni che si erano verificati alle case vicine. Nel marzo del 1930, dal bronzo recuperato dallo scafo della corazzata veniva fuso presso la fonderia dell'Arsenale un busto di Mussolini opera dello scultore polese Romeo Endrigo. il busto poggiava su un piedistallo di marmo, busto poi consegnato il 18 aprile a Roma come dono della 60° Legione M.V.S.N.<sup>69</sup> al Capo del Governo.

Il 15 marzo 1924 il bacino *G.O.16* arenato sulla spiaggia vicino alla stazione ferroviaria, era stato aggiudicato nella gara tenutasi a Roma ad una ditta di Venezia, dove doveva venir trasportato per la demolizione. A tale gara aveva partecipato anche un gruppo di tre polesi, i quali avevano riscontrato nel procedimento alcuni vizi di forma e chiedendo l'appoggio del prefetto, dell'On. Bilucaglia e del segretario provinciale dei sindacati, ottennero l'annullamento della gara e l'aggiudicazione del bacino al gruppo di Pola.

corrisposto un dividendo<sup>70</sup>. In servizio c'erano in media 600 operai e 70 impiegati, numero che ad esempio nel 1928 scese ad un minimo di 137 operai e 43 impiegati<sup>71</sup>.

### **FOTO 16.TIF**

*I bacini galleggianti da 22.500 e 15.000 tonnellate*

Nella Relazione della Marina Mercantile Italiana del dicembre 1926 parlando del Cantiere Navale Scoglio Olivi veniva riportato: “Dispone dei seguenti scali: 1 scoperto di m. 180 prolungabile a 200; 2 coperti di m. 120; 2 a terra per imbarcazioni di legno. Il cantiere dispone di tre bacini in muratura rispettivamente di metri 120,9 di lunghezza per 18,2 di larghezza per 7,60 di altezza; di metri 99,4 x 15,97 x 1,14; e di metri 164,17 x 48,46 x 2,50 (media marea) e di 5 bacini galleggianti rispettivamente della portata in peso di tonnellate 22.500; 15.000; 1.000; 860; 500. Gli operai addetti al cantiere erano circa 600, impiegati 66. Direttore ing. Giacomo Postogna. Inoltre veniva stimata una potenzialità annua di produzione di 20.000 tonnellate<sup>72</sup>.

Nel corso degli anni Scoglio Olivi cercò continuamente di ottenere lavori attraverso delle trattative private direttamente con il Ministero della Marina. La numerosa documentazione d'archivio ritrovata dimostra che per il fatto che non riusciva ad essere concorrenziale nelle gare pubbliche. Dal 1925 al 1927, il Cantiere era stato chiamato a concorrere a ventisette gare, alcune per nuove costruzioni, altre per riparazioni a navi o galleggianti minori in servizio. Due volte soltanto Scoglio Olivi uscì vincitore, a sette gare non rispose nemmeno, e nelle altre le offerte dei prezzi presentate furono di importo superiore a quelle delle altre ditte concorrenti, spesso anche con differenze notevoli. Le ragioni di questa mancanza di competitività vanno spiegate con gli impianti ormai antiquati, troppo grandi rispetto alle possibilità di lavoro, male ubicati ecc., che portavano

---

<sup>70</sup> Il capitale del Cantiere Navale Scoglio Olivi oscillò fortemente nel tempo passando dagli iniziali 5.000.000 di Lire a 3.700.000 Lire poi a 7.500.000 ed infine a 4.500.000 Lire. Il capitale azionario al 31 agosto 1925 (suddiviso in 75.000 azioni del valore nominale di Lire 100) era pari a Lire 7.500.000. Riserve ordinarie al 31 agosto 1925 Lire 50.920,50.

<sup>71</sup> L'amministrazione della Società nel 1925 era così composta: Presidente: Comm. Dott. Domenico Stanich; Vice presidente: Comm. Ing. Costantino Doria; Consiglieri: Domenico Secondo Benussi, Ing. Giovanni Cattarinich, Cav. Marco U Martinolich, Comm. Ing. Cesare Sacerdoti, Dott. Carlo Seiz; Sindaci effettivi: Arturo Huppert, Oscarre Rossi; Sindaci supplenti: Dott. Giuseppe Budinich, Francesco Horn.

<sup>72</sup> Ministero delle Comunicazioni, Direzione Generale della Marina Mercantile, *La Marina Mercantile Italiana al 31 dicembre 1926-V, Relazione del Direttore Generale della Marina Mercantile a S.E. il Ministro delle Comunicazioni*, Provveditorato Generale dello Stato, Roma 1929.

a quote di spese generali in contrasto, per le grandi forniture con industrie molto potenti, e per le piccole con modesti Cantieri, le une e gli altri, tutti nell'Adriatico<sup>73</sup>.

Già il 13 gennaio 1924 il direttorio del Fascio di Pola, presa in esame la gravissima situazione economica della città, spedì alle autorità centrali i seguenti telegrammi che invocarono i pronti interventi per la salvezza di Pola, come veniva detto, dalla totale rovina: “S.E. Musolini – Roma. Direttorio Fascio di Pola seriamente preoccupato gravissima condizione economica città invoca intervento ad opera Duce perché locale industria navale Scoglio Olivi sia compresa nelle ripartizioni secondo lotto programma costruzioni navali Regia Marina”. – “On. Giunta – Segretario P.N.F. – S.E. Thaon de Revel Ministro Marina – Roma. Direttorio Fascio di Pola dolorosamente sorpreso sistematica dimenticanza questa città rinnovatasi recentemente con esclusione nostra industria navale conferenza equa ripartizione programma costruzioni Regia Marina preoccupato disastrose condizioni economiche e crescente impressionante disoccupazione fa voti che E.V. rivolga speciale attenzione questa città già duramente colpita riduzione R. Arsenale e bisognosa pronto aiuto”. Il cantiere insomma soffriva di una cronica mancanza di lavoro che porterà ad una situazione di estrema instabilità come testimoniato dai continui licenziamenti degli operai<sup>74</sup>.

Nel 1927 i problemi del Cantiere aumentavano ogni giorno di più<sup>75</sup>, anche a causa della diminuzione delle commesse a favore della R. Marina, che in un primo tempo era riuscita a fornire largamente lavoro al Cantiere, con la presenza a Pola di numeroso naviglio, per assicurare al nuovo stabilimento industriale il consolidamento iniziale. Con l'andare del tempo però da molti parti cominciò a circolare l'idea, in parte anche fondata, che il Cantiere non aveva possibilità proprie di vita, e che per sussistere, doveva sempre far conto, sull'assistenzialismo della R. Marina. Queste riflessioni avevano portato anche il Sottosegretario di Stato Sirianni, in un documento del 6 agosto 1928, a concludere che la

---

<sup>73</sup> DAP, Prefettura di Pola, b. 122., f. X-3.

<sup>74</sup> Il 18 giugno 1926, dimostrazione di operai del Cantiere Navale Scoglio Olivi per il licenziamento di alcuni operai. Tutte le maestranze in corteo si avviavano al palazzo della Prefettura dove una delegazione veniva ricevuta dal prefetto.

Il 12 dicembre 1927, all'arrivo del piroscafo *Istria* della società di navigazione *Istria - Trieste*, circa 200 operai di Scoglio Olivi si portavano al molo S. Tomaso per una manifestazione di protesta contro la Società stessa. Infatti, malgrado le promesse fatte e deliberazioni già prese dal consiglio di amministrazione della Società di fare costruire una motonave al cantiere di Pola, all'ultimo momento la costruzione veniva commissionata ad un cantiere di Genova che però da quanto risultava dalle gara aveva dato un prezzo migliore. DAP, Prefettura di Pola, b. 122., f. X-3.

<sup>75</sup> Nel novembre 1926 lo Stato lancia il Prestito del Littorio 5% con chiusura delle sottoscrizioni il 10 gennaio 1927, prestito sottoscritto anche dalle maestranze del cantiere in seguito alle forti pressioni esercitate su tutta la cittadinanza. Così l'ufficio Provinciale dei Sindacati Fascisti, per contribuire efficacemente alla riuscita del prestito, raccolse tra gli impiegati e gli operai di Scoglio Olivi una sottoscrizione complessiva di Lire 49.900 Lire. Coceancig B. *L'industria navale giuliana nel dopoguerra*, Trieste, 1927.

soluzione migliore era la cessazione definitiva delle attività presso Scoglio Olivi, asserendo che, i circa trecento operai che impiegava allora in media il Cantiere, avrebbero trovato definitivamente un'altra occupazione. La R. Marina infatti voleva troncare la continua preoccupazione e le incessanti pressioni per dare lavoro a Scoglio Olivi e chiudere il cantiere come aveva fatto con l'Arsenale di Venezia e quello di Napoli. Anche a Pola era stato smobilitato completamente l'Arsenale ed era giunto il momento di non esitare ad eliminare quell'ultima conseguenza della mutata situazione militare a Pola, non solo chiudendo il Cantiere di Scoglio Olivi, ma eliminandone definitivamente i mezzi antiquati e superflui, ed utilizzando gli altri nei rimanenti stabilimenti della Marina<sup>76</sup>.

Ancora nell'agosto del 1928 ci fu in effetti una forte spinta da parte del Governo, ed in particolare del Sottosegretario di Stato Sirianni ad una definitiva soluzione, sfruttando anche un momento quando gli operai erano ridotti ad un numero così esiguo che "nessun particolare turbamento poteva avvenire per la chiusura dello Stabilimento". La R. Marina non ne aveva bisogno e poteva tranquillamente sopperire ai suoi bisogni con l'organizzazione della Base Navale e con il sussidio dei piccoli cantieri che esistevano a Pola, i quali avevano costituito una forte concorrenza a Scoglio Olivi e che potevano forse, in caso di chiusura, assorbire in parte il residuo delle maestranze<sup>77</sup>.

La dirigenza del Cantiere si lamentò anche del favore con cui la R. Marina guardò la creazione e lo sviluppo negli anni Venti a Pola di questi piccoli cantieri i quali non avendo né ingegneri né impianti né attrezzatura da cantiere potevano offrire prezzi più bassi e portare via la quasi totalità del lavoro che veniva messo in gara a Pola dalla R. Marina. La Marina aveva quindi avuto un diretto vantaggio dall'esistenza di questi squeri in quanto spuntava prezzi più bassi danneggiando, a dire di Scoglio Olivi, l'economia di Pola in generale.

Da quanto spiegato si capisce che il Cantiere polese dopo qualche anno di vita alquanto rigogliosa, grazie ai lavori assegnatigli dalla R. Marina, andò poi incontro, con la diminuzione delle commissioni militari, ad una crisi sempre più profonda anche a causa della poca concorrenzialità, riducendosi in condizioni sempre più misere e licenziando con il tempo la grande maggioranza delle sue maestranze. Verso la fine degli anni Venti gli impianti erano mal tenuti ed in parte deteriorati a causa della scarsa manutenzione; tre grandi bacini di carenaggio che, per la mancanza in altri cantieri del Regno attiravano lavoro a Pola, erano stati riceduti alla R. Marina; lo Stato dal 1925 non percepiva più dalla

---

<sup>76</sup> DAP, Prefettura di Pola, b. 122., f. X-3.

<sup>77</sup> Ibidem.

Società alcun canone di affitto e la cauzione prevista rimase inalterata. Mediante la vendita alla Società Cosulich di Trieste della gran maggioranza delle azioni del Cantiere, questo era di fatto passato, alla fine del 1924, ad un altro affittuario, il quale per di più aveva tutto l'interesse di attrarre il lavoro ai propri cantieri di Trieste e Monfalcone e di lasciare che le maestranze di Pola e le loro rappresentanze sindacali premano sullo Stato per ottenere dei lavori a condizioni di assoluto favore ed all'infuori di ogni concorrenza, quindi a vantaggio della Società ma contro gli interessi dell'Erario<sup>78</sup>.

Per risollevarne l'industria cantieristica polese l'opera del Governo doveva essere necessariamente congiunta all'opera dell'industria privata della Regione, ma il gruppo Cosulich che aveva la maggioranza delle azioni del Cantiere, non provvedendo ad una equa distribuzione dei lavori che venivano di volta in volta affidati ai suoi cantieri non dava la possibilità a Scoglio Olivi di vivere una situazione meno stentata di quella in cui si trovava da tempo.

I rapporti tra la Banca Commerciale Italiana (Comit) e la naval meccanica giuliana sono riassunti dalla relazione Di Veroli, presentata ai vertici della banca negli ultimi mesi del 1928. Si trattava di un testo lungo, frutto di una ispezione negli stabilimenti navalmeccanici dell'Alto Adriatico, che in un modo o nell'altro erano ormai tutti nell'orbita della Comit. Così anche Scoglio Olivi che proprio nel 1928 aveva subito delle trasformazioni nell'assetto proprietario. Il capitale sociale era stato ridotto ad una cifra simbolica e poi reintegrato a 7.500.000 Lire. Le 75 mila azioni da 100 Lire, al termine dell'operazione, risultavano così suddivise: vecchio sindacato (piccoli azionisti di Pola) 8.306 azioni; Cantiere navale Triestino 18.964, Società di navigazione Cosulich 4.063, Mercantile SA 2.027, Stabilimento Tecnico Triestino 18.964, Lloyd triestino 4.063, cantiere S. Rocco 2.027, D. Tripovich 4.054, dott. Polesini 541, dott. Stanich 105, libere sul mercato 11.886 azioni<sup>79</sup>.

La relazione Di Veroli si presenta come un vero e proprio studio di settore, tanto da costituire uno strumento estremamente prezioso per tratteggiare la realtà della cantieristica regionale in quegli anni. Di ogni azienda veniva presentata una sommaria descrizione delle vicende passate, dell'organizzazione interna, sulla divisione del lavoro e delle responsabilità tra i diversi uffici ed officine, sulle attitudini dei responsabili e sui principali

---

<sup>78</sup> Ibid.

<sup>79</sup> Archivio storico Banca commerciale italiana, Sofindit, b. 89, f. 9.

risultati di gestione<sup>80</sup>. Per quanto riguardava il cantiere Scoglio Olivi, Di Veroli tra l'altro scriveva "Si ritiene che la produzione debba essere ridotta al minimo riducendo altresì le spese generali e spostando il lavoro, quando è possibile, verso Trieste".

*Tonnellaggio delle navi mercantili in costruzione a Scoglio Olivi – valori semestrali (in t.s.l.)<sup>81</sup>*

1920		1921		1922		1923		1924		1925		1926	
I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
Navi mercantili													
0	0	0	0	0	0	0	0	0	990	990	990	158	1930
Navi militari													
0	0	0		4355		4355		4355		4355		4355	
		4355		4355		4355		4355		4355		4355	5318

1927		1928		1929		1930		1931		1932		1933	
I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
Navi mercantili													
1930		1930	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1930													
Navi militari													
5318	963	963		1584		1584							

*Tonnellaggio delle navi in costruzione a Scoglio Olivi – indici semestrali<sup>82</sup>*

	1920		1921		1922		1923		1924		1925		1926	
	I	II												
mercantile	0,0		0,0		0,0		0,0		0,0		0,7		0,1	
	0,0		0,0		0,0		0,0		0,8		0,5		0,7	
militare	0,0		0,0		10,3		10,6		11,0		11,5		6,8	
	0,0		11,3		10,6		10,9		12,8		6,7		8,0	
	1927		1928		1929		1930		1931					
	I	II												
mercantile	0,9		1,5		0,0		0,0		0,0		0,0	/		
	1,1		0,0		0,0		0,0		0,0					
militare	7,0		1,0		0,0		1,4		0,0		0,0	/		
	1,0		0,0		1,5		0,0							

Il raggruppamento di tutte le industrie cantieristiche giuliane all'interno di un unico organismo, che diventerà poi la società Cantieri Riuniti dell'Adriatico (CRDA), fu il frutto di un operazione estremamente complessa. Come già da tempo la Comit aveva

<sup>80</sup> Mellinato G., *Crescita senza sviluppo. L'economia marittima della Venezia Giulia tra Impero asburgico ed autarchia (1914-1936)*, Edizioni del Consorzio Culturale del Monfalconese, 2001.

<sup>81</sup> Dati da Tabella A.3.17. e A.3.17a in Mellinato G., op.cit.

<sup>82</sup> Dati da Tabella A.3.17.b in Mellinato G., op.cit.

inserito propri fiduciari all'interno delle società giuliane controllate. Molto importante fu il ruolo della Cosulich soprattutto come collegamento tra la Venezia Giulia e Milano come pure la figura del funzionario Filippo Migliorisi, che fu la mente a cui la direzione della Comit affidò importanti compiti di verifica e di sorveglianza sull'attività delle aziende controllate, nonché membro del Consiglio di amministrazione di Scoglio Olivi per diversi anni. Nel 1928, la Comit affidò ai vertici della Cosulich, tra l'altro, anche un'assoluta preminenza sull'apparato produttivo locale. La Cosulich Navigazione, infatti, controllava insieme a Scoglio Olivi praticamente tutta la cantieristica e gran parte delle società armatoriali giuliane raggruppate, di fatto, all'interno di un unico gruppo controllato dalla famiglia Cosulich<sup>83</sup>.

La Società Anonima Cantieri Riuniti dell'Adriatico fu costituita a Trieste il 16 giugno 1930, dalla fusione delle società Stabilimento Tecnico Triestino, che controllava anche Scoglio Olivi, e del Cantiere S. Rocco con il Cantiere Navale Triestino<sup>84</sup>. Più che ad una vera riorganizzazione, la creazione dei CRDA portò ad una semplice divisione del lavoro tra i diversi reparti. Le costruzioni di navi militari e transatlantici di grande mole vennero concentrate al S. Marco e al cantiere di Monfalcone, che rimaneva il principale nucleo produttivo. Il Cantieri Scoglio Olivi ed il S. Rocco venivano ufficialmente riservati alle riparazioni ed alle demolizioni, con l'abbandono delle costruzioni navali, anche se per tutti e due la prospettiva più consistente rimaneva la chiusura. In entrambi, l'occupazione scese dai 400 - 500 addetti alla fine degli anni Venti ai 220 - 250 dei primi anni Trenta. I macchinari non furono rinnovati per molti anni ed il lavoro effettivamente svolto serviva soltanto a tenere aperti gli impianti<sup>85</sup>.

Scoglio Olivi praticamente già dal 1927 si occuperà soltanto di riparazioni, carenaggio e demolizioni e non sarà coinvolto dalle grandi commissioni per la costruzione della Marina mercantile e militare italiana<sup>86</sup>. Nel biennio 1928 - 1930 fu effettuata una demolizione all'anno, nel 1931 si passò a tre navi per poi arrivare a sette per il 1932. Tra il 1928 ed il 1935 il cantiere effettuò soltanto due ricostruzioni, su una nave a vapore ed un

---

<sup>83</sup> Mellinato G., op. cit.

<sup>84</sup> Gli impianti confluiti nei CRDA erano: il Cantiere Navale Triestino di Monfalcone, il Cantiere S. Marco e la Fabbrica macchine di S. Andrea di Trieste, il Cantiere S. Rocco di Muggia, il Cantiere Scoglio Olivi e le Officine navali della Giudecca di Venezia. La società veniva posta sotto la presidenza dell'ammiraglio Umberto Cagni, mentre la direzione generale dell'azienda veniva affidata ai due consiglieri delegati cap. Augusto Cosulich e dott. ing. Cesare Sacerdoti.

<sup>85</sup> Mellinato G., op. cit.

<sup>86</sup> La stampa locale riferiva che il 1 aprile 1929 addetti navali esteri visitano il nuovo incrociatore *Trieste* collocato per lavori nel bacino galleggiante di Scoglio Olivi.

bacino<sup>87</sup>. La stazza complessiva delle demolizioni navali per il periodo 1932 - 1935 arrivò a 155.192 tonnellate lorde. Nella monografia sui CRDA del 1937, il Cantiere Navale Scoglio Olivi veniva descritto come uno stabilimento adibito a riparazioni e demolizioni, senza menzionare più le costruzioni navali<sup>88</sup>. Nella seconda metà degli anni Trenta, causa la difficoltà di acquistare navi all'estero, Scoglio Olivi aveva ridotto fortemente anche il lavoro di demolizione. Paragonando infatti i dati che seguono a quello degli anni precedenti, essi appaiono ancora più modesti. Nel 1936 saranno demolite due navi per complessive 10.520 tonnellate, mentre nel 1937 le navi saranno tre per 6.769 tonnellate di stazza.

Gli impianti di Scoglio Olivi erano per lo più adatti per la costruzione di navi da guerra pesanti, quindi il Cantiere Navale dovette fin dall'inizio della sua attività apportare allo stabilimento le necessarie modifiche sostenendo anche gravi sacrifici legati ai lavori agli impianti che si protrassero per oltre un decennio, attraversando varie crisi. Così dopo un periodo di incertezze ed enormi perdite subite causa i difetti e gli inconvenienti di cui era affetto il vecchio cantiere, i dirigenti si convinsero che l'assestamento tecnico dello stabilimento, in relazione alle specifiche condizioni dell'ambiente ed alle possibilità di lavoro, non era ancora compiuto e che per poter gestire utilmente l'azienda occorreva espletare, in aggiunta a quanto era già stato fatto precedentemente per l'assetto del cantiere, un nuovo programma di lavoro. Questo programma era in effetti la continuazione del programma iniziato al momento dell'assunzione di Scoglio Olivi da parte della Società. Tale assestamento tecnico sarà poi quasi completato nei primi anni Trenta,

---

<sup>87</sup> L'8 agosto 1928 veniva immesso in uno dei bacini di carenaggio del cantiere di Scoglio Olivi il sommergibile *F.14*, affondato il 6 agosto in seguito ad un incidente nelle acque tra Pola e Rovigno durante delle esercitazioni quando perdevano la vita tutti e 27 i marinai a bordo. Marsetič R., "L'incidente del sommergibile F.14", in *Quaderni XV*, Centro di Ricerche Storiche, Rovigno, 2003. Il 25 febbraio 1931, il pontone da 300 tonn., a rimorchio di due natanti dell'Arsenale, veniva portato in Val Maggiore e più precisamente alla boa n. 36 dove, nel settembre 1929, per la rottura di un cavo del pontone steso, era affondato il sommergibile di Nazario Sauro *Giacinto Pullino*, recuperato alla Galiola. Il sommergibile sarà recuperato tre giorni dopo e immesso al bacino in muratura di Scoglio Olivi.

<sup>88</sup> Il 24 settembre 1930 giungeva a Scoglio Olivi la motonave cisterna tedesca *Malkah* per lavori di rimodernamento. La motonave infatti, verrà prolungata di 10,50 metri per aumentare la stazza da 1200 a 1500 tonnellate.

Il 30 aprile 1931 proveniente da Trieste giungeva rimorchiata a Pola la nuova motonave *Victoria*. La nave era stata subito immessa nel grande bacino galleggiante di Scoglio Olivi furono effettuati importanti lavori allo scafo.

Il 31 agosto 1931 arrivavano a Scoglio Olivi dai cantieri di Monfalcone per completare l'allestimento due sommergibili per conto della Marina turca.

Il 23 settembre 1931 il Ministero della Marina comunicava al prefetto di Pola la decisione di affidare ai cantieri di Scoglio Olivi la riparazione e la messa a punto in completa efficienza del bacino galleggiante *G.O.12*.

Il 27 novembre 1934 la motonave *Vulcania* entra nel grande bacino di Scoglio Olivi per opere di carenaggio.

quando saranno ad esempio ultimati i lavori relativi all'eliminazione della forza motrice a vapore ed alla sostituzione di essa con l'energia elettrica. Erano stati pure completati i lavori alla nuova argana per l'ormeggio ed il tonneggio dei piroscafi, come pure la sistemazione di nuove colonne di ormeggio. Inoltre anche l'impianto dei binari lungo le banchine del cantiere era stato terminato. Infine fu acquistato e sistemato tutto l'occorrente per la saldatura elettrica<sup>89</sup>. Il 7 maggio 1930 inizieranno i lavori di demolizione della grande gru.

L'Assemblea generale ordinaria e straordinaria del Cantiere Navale Scoglio Olivi tenutasi il 15 aprile 1932, ad esempio provvedeva: "1) alla nomina della sullodata Società nella persona del cav. ing. Nicolò Martinoli; 2) a quella del Collegio sindacale per l'anno 1932 riconfermando in carica i sindaci effettivi dott. Filippo Migliorini, Omero Robba, dott. Giovanni Rocco e i sindaci sostituti ing. Adolfo Manzini e Oscarre Rossi; 3) il capitale sociale veniva ridotto da Lire 7.500.000 a Lire 4.500.000, mediante rimborso di Lire 40 per ognuna delle 75.000 azioni, il cui valore nominale veniva così ridotto da Lire 100 a Lire 60; 4) l'art. 5 dello Statuto Sociale veniva pertanto modificato come segue: Il capitale sociale è di Lire 4.500.000 diviso in 75.000 azioni del valore nominale di Lire 60 l'una"<sup>90</sup>. Il 12 luglio 1932, il Consiglio di amministrazione nominava il comm. avv. dott. Cosmo Albanese a Presidente, il gr. uff. dott. ing. Cesare Sacerdoti a Vicepresidente e il dott. Giuseppe Calcagni a Segretario<sup>91</sup>.

In data 28 aprile 1933, il Consiglio di Amministrazione del Cantiere nominava le seguenti cariche sociali in seno al Consiglio di Amministrazione: a Presidente l'on. comm. Luigi Bilucaglia; a Vicepresidente il gr. uff. dott. ing. Cesare Sacerdoti; ; a Segretario il dott. Giuseppe Calcagni. La firma e la rappresentanza della società in giudizio e di fronte a terzi spettavano congiuntamente al Presidente e ad uno o l'altro dei Consiglieri: cav. Domenico Secondo Benussi, gr. uff. Augusto Cosulich, comm. dott. Carlo Sai, gr. uff. dott. ing. Cesare Sacerdoti, o ad uno dei procuratori. dott. Giuseppe Calcagni e ing. Ferdinando Calioni, oppure congiuntamente a due dei suddetti consiglieri o procuratori<sup>92</sup>.

---

<sup>89</sup> DAP, Prefettura di Pola, b. 122, f. X-3. Da menzionare come curiosità che già il 15 luglio 1924, per incarico del Comandante della Base Navale di Pola, alla presenza dell'ing. Postogna, per il Cantiere Navale *Scoglio Olivi*, fu eseguito un esperimento di taglio con la fiamma ossiacetilenica sotto acqua ad una profondità di 3 metri. Si ottennero ottimi risultati; fu tagliata per 20 centimetri una lamiera dello spessore di 19 millimetri. L'operatore dell'esperimento fu un certo Leiter, ispettore del Cantiere di Scoglio Olivi.

<sup>90</sup> *Foglio degli Annunzi Legali delle provincie di Trieste e di Pola*, n. 49, 1932.

<sup>91</sup> *Foglio degli Annunzi Legali delle provincie di Trieste e di Pola*, n. 72, 1932.

<sup>92</sup> *Foglio degli Annunzi Legali delle provincie di Trieste e di Pola*, n. 56, 1933.

## FOTO 14.TIF

### *Scoglio Olivi nella prima metà degli anni Trenta*

L'andamento del cantiere tra il 1925 ed il 1939 dimostra la tendenza a delle forti oscillazioni dovute alle condizioni sociali, economiche e politiche non solo dell'Italia bensì internazionali. Dopo un periodo leggermente positivo, dal 1925 al 1930 ci fu un brusco e improvviso calo che si fermerà poi verso la metà degli anni Trenta. Il punto più alto sarà raggiunto negli anni 1937 - 1939 con l'aumento delle commissioni per la Regia Marina in seguito all'aumento dei lavori navali dovuti alle nuove attività di manutenzione dei sommergibili, che porterà pure ad un aumento degli operai che però non andò mai oltre gli 800. A partire dal 1936 l'aumento delle attività era stato dovuto anche dall'assunzione di lavori non navali, principalmente in seguito a commesse delle miniere dell'Arsia.

Dalla tabella di seguito, si può rilevare il numero degli operai occupati negli anni 1933 - 1937 e la ripartizione delle ore lavorative nei lavori navali e nei lavori di demolizione. Il numero delle ore di lavoro che per i primi era in costante aumento, per le demolizioni andava lentamente diminuendo<sup>93</sup>.

Anno	N. medio operai	ore lavorative		
		lavori navali	demolizioni	Totale
1933	250	313.234	210.525	523.759
1934	261	331.334	189.330	510.664
1935	322	498.010	131.746	629.756
1936	334	527.465	114.324	641.789
1937	356	564.586	114.838	679.424

### *Bacini a Pola nel 1938<sup>94</sup>*

Nominat. del bacino	Lunghezza massima m.	Lunghezza a sulla platea m.	Larghezza all'entrata in corrispond. del livello medio del mare	Profondità dalla soglia al livello medio del mare m.	Proprietario del bacino
N.1	138.07	124.96	23.77	7.86	Cantiere Navale Scoglio Olivi
N.2	122.52	107.28	26.39	9.14	Cantiere Navale Scoglio Olivi
Bacino per bacini	166.41	52.20	/	2.40	Cantiere Navale Scoglio Olivi

<sup>93</sup> Consiglio Provinciale delle Corporazioni dell'Istria, Servizio di statistica, *Relazione statistico - economica sulla Provincia dell'Istria negli anni 1936 XIV e 1937 XV*, 1938.

<sup>94</sup> *Registro Italiano Navale (R.I.NA) per la classificazione delle navi mercantili*, Libro Registro 1939, Pellas & Palla, 1939.

Bacino gallegg. N.22	178.17	/	33.73	10.85	Cantiere Navale Scoglio Olivi (con potenza di sollevamento di 21.844)
----------------------	--------	---	-------	-------	-----------------------------------------------------------------------

Da notare che il maggiore dei bacini galleggianti, quello da 22.600 tonn. sarà trasferito a Taranto, così che dei 6 bacini galleggianti esistenti alla fine degli anni Trenta ne rimaneva soltanto uno, anche lui poi affondato a causa dei bombardamenti del gennaio - febbraio 1944. Del considerevole numero di operai specializzati presenti in città nel 1944 rimanevano circa soltanto 200 operai specializzati nella cantieristica.

Come accennato, un avvenimento importante per la vita di Scoglio Olivi fu la sua designazione all'inizio del 1937 a centro di manutenzione sommergibili. Nel 1938, in seguito alle prime commissioni da parte della Regia Marina, Scoglio Olivi aveva sistemato, con una spesa di circa sei milioni di Lire, le nuove strutture necessarie, quando fu costruita una nuova officina, furono ampliate ed attrezzate con macchinari moderni quelle già esistenti ed agli inizi del 1940 fu ultimato un pontile per l'ormeggio delle unità maggiori<sup>95</sup>. Inoltre, nel 1939 dove un tempo sorgevano due vecchi scali della R. Marina, sempre a Scoglio Olivi, fu inaugurata la nuova caserma *Corrado Boggio*<sup>96</sup> che ospitava il Comando, lo Stato Maggiore e gli equipaggi, anche di quattro o cinque sommergibili, che sostavano a Pola per i lavori di riparazione e di manutenzione affidati ai Cantieri stessi. L'edificio andrà poi completamente distrutto nel corso dei bombardamenti aerei nel del 1944 - 1945.

<sup>95</sup> Fino all'aprile del 1940 si erano trovati costantemente in Cantiere in media quattro sommergibili ed i sommergibili avviati alla manutenzione in Cantiere fino a quella data erano i seguenti: *Salpa, Fieramosca, H-4, H-6, H-8, Serpente, Iride, X-2, Fisalia, X-3, Malachite, Ambra, Bausan, Berillo, Speri, Perla, Settembrini, Velella, Otaria, Argo, Millelire*. Državni arhiv Pazin, Prefettura di Pola 1919-1945, busta 367, fascicolo X-3-21/12.

<sup>96</sup> In memoria del comandante del sommergibile *Nereide* affondato in seguito ad uno scontro con le navi austriache il 5 agosto 1915 nelle acque di Pelagosa. L'edificio conteneva nel vasto scantinato la centrale termica e un proprio impianto di sollevamento e raccolta d'acqua per i servizi igienici, come pure dei settori erano adibiti a magazzini e depositi. Tre corpi distinti suddividevano l'edificio. La parte per gli ufficiali aveva un salone di ricevimento, la mensa, il bar, nonché gli uffici con segreterie distinte per le varie unità. Otto appartamenti con bagni e guardaroba per i comandanti ed una ventina di stanze per ufficiali. Il reparto per i sottufficiali, comprendeva tutto il lato orientato dell'edificio, con stanze a due e tre letti, dotate di lavandini con acqua corrente calda e fredda e con annessi bagni e docce. il reparto aveva pure un salone per la mensa con bar. Infine, nel lato nord, che costituiva il terzo corpo della costruzione, c'erano le camerate per circa 200 tra capi e comuni con annessi servizi di infermeria, corpo di guardia, centrale telefonica, refettori, barbiere, docce, bagni, reparto lavaggio biancheria e reparto lavaggio stoviglie. Alla palazzina ufficiali si accedeva attraverso un ingresso monumentale con porticato aperto alto dodici metri, su cui si elevavano a forma di torre due piani abitabili. Tutto il complesso era composto di scantinato, pianoterra elevato e tre piani. La torre era costruita in pietra d'Istria, le altre parti della facciata erano abbellite con mattoni, litoceramica rossa, intonaci rossi silicei rosso mattone e giallo pagliorino. Il progetto era opera dell'architetto polese ing. Alberto Turina, mentre la costruzione era stata affidata all'impresa ing. Lino Moscheni di Pola e Adolfo Mayer di Trieste. Il complesso aveva un volume di 21.000 metri cubi.

Durante la Seconda guerra mondiale l'importanza di Scoglio Olivi resterà legata soprattutto all'arma sommergibilistica. Infatti i lavori comprendevano innanzitutto riparazioni a sommergibili italiani e tedeschi, come pure a imbarcazioni militari minori. Il cantiere aveva a disposizione inoltre tutti gli impianti necessari oltre che per le riparazioni, per la ricarica delle batterie e per i rifornimenti di ossigeno e di aria compressa. Lavori di questo tipo richiedevano una manodopera specializzata e nel 1941 il cantiere impiegava 793 operai e precisamente: 177 carpentieri per ferro e legno, 22 fabbri e bullonatori, 13 saldatori autogeni, 86 operai addetti alle opere di carenaggio e palombari, 7 marinai, 43 operai addetti alle demolizioni, 8 calderai, 285 meccanici e motoristi, 26 tubisti, 85 elettricisti, 37 falegnami, 94 operai addetti ai lavori ausiliari e 77 impiegati. Secondo le esigenze i lavori potevano essere organizzati anche in tre turni.

A guerra conclusa, Scoglio Olivi era stata ridotta dai bombardamenti a tale stato di desolazione da apparire condannato per sempre. In conseguenza poi dei successivi avvenimenti politici l'amministrazione del cantiere, quale società affiliata dei CRDA, da Pola si trasferiva a Trieste. Infine nel 1947, in seguito alle decisioni del Trattato di pace, Pola veniva ceduta alla Jugoslavia e la società veniva posta in liquidazione. Dopo lunghe trattative il Cantiere Navale Scoglio Olivi sarà venduto dalla famiglia Cosulich alla Jugoslavia per 64.000.000 di Lire.

## **FOTO 08.TIF**

### ***Altre industrie***

Tra le industrie che si occupavano della lavorazione di minerali non metallici, va ricordata sicuramente l'industria della produzione del cemento della Società Anonima Istriana Cementi<sup>97</sup> di Pola, nella zona industriale della penisola di S. Pietro, sotto il rione di S. Policarpo. La concessione della parte del locale R. Arsenale denominato appunto Scoglio S. Pietro, fu siglata con una convenzione stipulata direttamente tra l'Amministrazione dello Stato, Ministero della Marina, e la Società Istriana Cementi il 30 settembre 1925, mentre con la produzione si inizierà nel 1926. Dotata di impianti moderni, produceva cemento Portland comune e cementi speciali, come il bianco, il fuso, e il cemento di magnesio. L'attività di questa società era molto importante per l'economia

---

<sup>97</sup> Fondata dall'ing. Emilio Stock, nel 1929 intraprese la fabbricazione del magnesio caustico e nel 1932 quella dei cementi extrabianchi artificiali e della graniglia di marmo. Nel 1937 iniziò a produrre cemento di alto forno. Il capitale iniziale era di dieci milioni diviso in cento mila azioni di cento lire di valore nominale; il dividendo fu del 5 % nei primi anni d'attività; salì all'8 % nel 1934 e negli anni seguenti.

della provincia di Pola, perché essa utilizzava in massima parte materie prime istriane, come pietre calcaree ed argilla, bauxite, silice e usava quasi esclusivamente il carbone dell'Arsia. La produzione annua si aggirava sulle 200 mila tonnellate. Alla banchina della penisola di S. Pietro approdavano le navi che sbarcavano materie prime per la fabbricazione del cemento, dov'era dislocata pure una gru mobile della potenza di 5 tonnellate. Inoltre i piroscafi destinati alla fabbrica cementi potevano rifornirsi d'acqua alle prese situate sulla penisola di S. Pietro.

Per quanto riguarda il carbone, durante il periodo prebellico oltre alle riserve governative, in città c'erano ulteriori riserve per circa 3.000 tonnellate. Nel maggio del 1944 però erano rimaste ben poche riserve, quasi tutte concentrate attorno al terrapieno subito a Sud del Molo Carbone. Altre scorte di piccola entità si trovavano presso la fabbrica cementi sulla penisola di S. Pietro e accanto alla stazione ferroviaria.

In città operavano anche dei piccoli cantieri navali in grado di riparare e provvedere alla manutenzione di chiatte e piccole imbarcazioni, come il Cantiere Venezia Giulia di proprietà dell'ing. Marchio, che si trovava tra Valle Vergarola e la penisola di S. Pietro e il Cantiere S. Tomaso<sup>98</sup> in Val Galante presso il ponte ferroviario a Est di Vallelunga. Questi due cantieri potevano eseguire riparazioni allo scafo ed alle macchine di piccoli bastimenti. Inoltre in via Fisella c'era il cantiere S. Pietro per la demolizione di navi ed una fabbrica per la produzione di ossigeno e acetilene entrambi in proprietà di Pierino Razza<sup>99</sup>.

Nel 1940 a Pola erano presenti le seguenti:

- le agenzie marittime: Benussi e Casalotti, agenzia della Società di Navigazione a vapore Istria-Trieste; Società Generale de Transports Maritimes a Vapeur, Pola, via Kandler, 50; Compagnia Adriatica di Navigazione, Riva Vittorio Emanuele III, 5; Angelo Corsi, via Kandler, 42; Attilio Fabretto, Riva Vittorio Emanuele III, 1.

---

<sup>98</sup> Cantiere Navale San Tomaso – Giovanni Benussi. Costruzioni, riparazioni, demolizioni, fabbrica meccanica di remi, fornitore della marina, raccordo ferroviario.

<sup>99</sup> Cantiere S. Pietro - Costruzioni navali, recuperi marittimi, demolizioni navali, ferro ghisa metalli, pontoni da carico e da sollevamento, rimorchiatori portuali, lavori subacquei, ossigeno – acetilene – azoto - aria compressa. La fabbrica fu fondata nel 1934 in seguito alle necessità legate alla demolizione di navi ed al lavoro nella cantieristica, innanzitutto per il fabbisogno del Cantiere Navale Scoglio Olivi. La produzione degli anni 1936 e specialmente 1937 era stata inferiore a quella degli anni precedenti a causa di una diminuzione di ordini da parte dei Scoglio Olivi, che aveva preferito provvedersi di ossigeno ed acetilene a Trieste.

- i cantieri navali: Regio Arsenale; Bacchetti B. & Ci., via XXVIII Ottobre; Gasparo Bellaz<sup>100</sup>, via Dante 16; Cantiere Navale Scoglio Olivi; Cantiere San Tomaso (Benussi G.), Val Galante; Cantiere Venezia Giulia (Ing. Marchio).

### ***Il periodo bellico***

In seguito alle disposizioni dell'Ufficio di Stato Maggiore della Regia Marina, il 1 aprile 1940 si era provveduto alla messa in opera delle ostruzioni retali all'imbocco del Porto di Pola<sup>101</sup>. Inoltre, per evitare danni non sempre trascurabili alle costruzioni stesse da parte delle navi in manovra per l'attraversamento degli sbarramenti, si era prospettata la necessità di imporre alle navi, in determinate circostanze, oltre al già previsto pilotaggio con unità militari, anche l'impiego del pilota civile, e se occorreva, di rimorchiatori per l'attraversamento delle barriere. Si autorizzavano quindi anche il Comando della Capitaneria di Pola di emanare, dopo i necessari accordi con il Comando di Marina, un'apposita ordinanza che prevedesse il pilotaggio obbligatorio, sia per le navi nazionali che per quelle estere, in entrata o uscita dal porto, e così via. In tal senso la Capitaneria di Porto di Pola, comandata dal Maggiore di Porto C. Serafini, emetteva il 13 maggio 1940 la seguente circolare:

1. Tutte le unità mercantili che entrano o che escono dal porto di Pola debbono richiedere il pilota militare. Le unità in entrata dovranno attendere detto pilota a mezzo miglio circa fuori della diga foranea, e quelle in uscita all'altezza di Valle Zonchi. Le unità in partenza dovranno comunicare con almeno mezz'ora di anticipo l'ora in cui lasceranno gli ormeggi alla Capitaneria di Porto perché questa possa predisporre per il servizio di pilotaggio. Le unità in arrivo richiederanno il pilota militare al Semaforo di Capo Musil, di giorno alzando le bandiere "P T" e di notte trasmettendo le stesse lettere con segnali luminosi. La pilotina militare avrà a riva di giorno la bandiera "P" e di notte due fanali azzurri verticali visibili a 360°. Il pilotaggio militare è gratuito. Il pilota militare non si recherà a bordo delle unità, ma si limiterà a indicare loro la rotta precedendole con la propria pilotina.
2. La velocità di transito attraverso l'imboccatura del porto e dentro il porto non dovrà essere superiore alle miglia 6.
3. Le unità mercantili di stazza lorda superiore alle 3.000 tonn. hanno l'obbligo di richiedere anche il pilota civile, al quale non sono dovuti i diritti di tariffa.

---

<sup>100</sup> Officina meccanica navale, cantiere navale, riparazione macchinari, costruzioni edilizie in ferro

<sup>101</sup> DAP, Capitaneria di Porto di Pola, b. 190, Atti segreti.

4. Il Comando del Porto si riserva la facoltà di fare obbligo alle navi, a proprio esclusivo giudizio, di usare uno o più rimorchiatori per la manovra sia di entrata che di uscita.
5. Per l'imboccatura del porto non dovrà transitare più di una unità per volta. Le unità in uscita lasceranno libero il passo a quelle in entrata; queste ultime appena entrate manovreranno in modo da lasciar libera la manovra alle prime. Le unità provenienti dal Canale di Fasana lasceranno libero il passo a quelle provenienti dal terzo quadrante. I galleggianti a remi e a vela inferiori a 150 tonn. di stazza lorda lasceranno sempre in ogni caso libero il passo a piroscafi e motonavi e alle unità appartenenti al naviglio militare.

Dalle foto aeree scattate dai bombardieri Alleati nel corso delle incursioni aeree sulla città, si nota l'esatta dislocazione delle ostruzioni retali, disposte da Punta Cristo e dalla testa della diga in due barriere parallele per ogni parte, con un unico passaggio per il naviglio al centro dell'entrata in porto.

Subito dopo l'entrata dell'Italia in guerra, il 10 giugno 1940, norme più severe coinvolsero per motivi di sicurezza anche il traffico nei porti. Così, in seguito agli ordini del Comando Militare Marittimo e vista la necessità di disciplinare il traffico nel porto di Pola, la Regia Capitaneria di Pola ordinava quanto segue:

- I. Da oggi, e fino a nuova disposizione, è vietata la circolazione di qualsiasi galleggiante privato in tutte le acque del porto e della rada di Pola, sia di giorno che di notte. Chiunque abbia giustificato motivo di transitare per lo specchio acqueo suddetto deve munirsi dello speciale permesso individuale che, a richiesta, verrà rilasciato da questa Capitaneria;
- II. Sono stabiliti, in tutto il porto Mercantile, due soli punti di approdo per i galleggianti: la scaletta alla testata del Molo S. Tomaso e i due piccoli pontili al Mandracchio. È vietato quindi con qualsiasi galleggiante di avvicinarsi o approdare in punti del porto commerciale diversi da quelli sopra indicati. Il traffico degli equipaggi delle navi in rada deve essere invece svolto esclusivamente allo sbarcatoio adiacente alla sede dell'Idroscalo Civile;
- III. È vietato a chiunque non abbia un diretto interesse al traffico del porto Mercantile di soffermarsi lungo le banchine del porto stesso. Gli altri possono sostare sulle banchine solo nei limiti di tempo necessari allo svolgimento delle operazioni che li interessano;

- IV. È vietato comunque, a qualsiasi mezzo privato, di avvicinarsi alle navi in rada. Chi avesse necessità di comunicare con dette navi deve rivolgersi alla Capitaneria. Tale divieto concerne anche gli Uffici e le Agenzie di Navigazione<sup>102</sup>.

Per quanto riguarda le imbarcazioni portuali presenti in città durante il periodo bellico, esse furono in realtà molto poche. Prima del 1940 la Base Navale disponeva di alcuni rimorchiatori, dei quali nel 1943 ne rimaneva soltanto uno, anch'esso poi non più presente nel porto nel maggio 1944. Sempre nel maggio 1944 c'erano 9 chiatte ormeggiate per lo più lungo le banchine dell'Arsenale.

### FOTO 10.TIF

*Situazione del porto il 23 dicembre 1942*

Gli ormeggi della Base sommergibili di Pola, erano dislocati nella parte meridionale del Porto Militare, a Ovest del Molo Mirabello fino al Molo Carbone, nell'area dell'Arsenale anche se a partire dalla seconda metà del 1943 furono relativamente pochi i sottomarini ormeggiati. Infatti già i primi bombardamenti fecero sì che a maggio del 1944 la reale capacità dell'Arsenale fosse estremamente limitata, anche se non bloccata, dato che la gran parte degli edifici per i sommergibili a Sud delle banchine furono demoliti già durante i primi due bombardamenti su Pola, il 9 gennaio e il 25 febbraio 1944. Nonostante i ripetuti attacchi aerei, le forze sommergibilistiche rimasero a Pola praticamente fino agli ultimi giorni della Seconda guerra mondiale e nel novembre del 1943, ovvero dopo l'armistizio dell'8 settembre del Regno d'Italia, fu riorganizzata la Base sommergibili della Decima Mas<sup>103</sup> con i sommergibili costieri *CB* e *CMI* e con la presenza di diverse unità sommergibilistiche tedesche della Kriegsmarine, che sfruttava i bacini e le attrezzature necessarie per le riparazioni del Cantiere Navale Scoglio Olivi e dell'Arsenale.

Tornando alla base sommergibili della Decima Mas, dislocata in Arsenale, era acuartierata nella Caserma sommergibili *Comandante Wiel*<sup>104</sup>, andata poi completamente distrutta nel bombardamento del 9 gennaio 1944. Il gruppo, nel dicembre del 1943,

---

<sup>102</sup> Regia Capitaneria di Porto, Ordinanza n. 19., 23 giugno 1940. DAP, Prefettura di Pola 1919-1945, busta 367, fascicolo X-3-21/12.

<sup>103</sup> Marsetič R., "L'incidente del sommergibile *F.14*", *Quaderni XV*, Centro di Ricerche Storiche, Rovigno, 2003.

<sup>104</sup> Isidoro Wiel era il comandante del sommergibile *F.14*, morto nell'incidente dell'agosto del 1928 insieme a tutto l'equipaggio.

contava un'ottantina di persone, di cui nove ufficiali<sup>105</sup>. In quel momento erano presenti a terra solo i *CB7*, *13* e *14*, che nel corso del bombardamento furono sbalzati dalle selle e rovesciati a terra. Poi nel 1944, in seguito all'aggregamento di altri equipaggi, nascerà a Trieste per trasferirsi a Pola il Gruppo CB o 1° Grupsomm *Comandante Longobardo*<sup>106</sup> al quale saranno assegnati i *CB17* (ribattezzato poi *CB6 bis*), *18*, *19*, *20* e successivamente i *21* e *22*. La Base operativa diventò Pola – Valdifigo, alla radice praticamente della diga del porto, base che utilizzò come sistemazioni baracche e rifugi in caverna risalenti al corso allievi ufficiali di complemento 38D. A Pola fu armato anche il *CB16*, giunto per ferrovia direttamente da Milano. Il sommergibile *CM1* arrivò a Pola appena a metà marzo del 1945.

Per quanto riguarda la sorte dei sommergibili rimasti ancora a Pola praticamente negli ultimi giorni del conflitto, possiamo così riassumerla: Il 29 aprile il *CB21* diretto a Brioni (Base Est) mentre si avvicinava al varco delle ostruzioni della diga entrava in collisione con una motozattera tedesca che, sovrastandolo, lo spinse sott'acqua affondandolo, incidente in seguito al quale perdevano la vita due membri dell'equipaggio; il 30 aprile il *CM1*, con due lance a rimorchio, andò a Brioni a prelevare i militari che vi rimanevano portandoli a Valdifigo; il 1 maggio arrivarono a Valdifigo i tedeschi dei reparti di terra della Kriegsmarine, mentre in attesa che venisse deciso come impiegare i battelli, si dispose che il *CM1* e i *CB18*, *19* e *20* si recassero provvisoriamente all'isola di Santa Caterina (Punta Monumenti, ex Mariscuolasub della Regia Marina). Quando Pola fu occupata dalle truppe partigiane, il *CB18* fu affondato dall'equipaggio, il *CM1* in immersione lasciò il porto per raggiungere il giorno dopo Ancona, il *CB19* dopo avere passato la notte sul fondo, uscì la mattina del giorno dopo sempre in immersione dal porto per raggiungere Venezia, dove si consegnò alla Marina inglese, mentre il *CB20*, che era tornato a Valdifigo, non poté partire dato che rimase irrimediabilmente danneggiato dal fuoco partigiano.

---

<sup>105</sup> Il maggiore del Genio Navale Maionica, i tenenti di vascello Pini (comandante), Mariotti (comandante in seconda), tutti e tre morti durante il bombardamento dell'Arsenale del 9 gennaio 1944, e Scrobogna, il guardiamarina Battistini, l'aspirante guardiamarina Caruso e gli aspiranti sottotenenti del Genio Navale Antonio Kenich, Arrigoni e Scotti.

<sup>106</sup> Contava i seguenti ufficiali: tenenti di vascello Federico De Siervo (comandante), Giadrossi (comandante in seconda) e Farolfi (responsabile dell'addestramento e poi comandante del *CM1*), tenenti del Genio Navale Sclaverano (responsabile tecnico), Murazio e Cremasco (capo servizio del Genio Navale nella Base operativa di Pola), sottotenenti di vascello Massi, Di Natale, Petralia, Galante e Chiesa, guardiamarina Coletti, Colucci, De Nicola e Ciuk, sottotenenti Sonar, aspiranti Arrigoni, Grazioli, Kenich Mussetto, Uffredduzzi, tenente Marini e gli ingegneri Fontana e Canovi.

Anche di fronte ai notevoli disagi che la guerra inevitabilmente provocò, soprattutto indirettamente attraverso le ripercussioni economiche e le partenze per i vari fronti, fino all'armistizio del Regno d'Italia la situazione a Pola era trascorsa in un clima di relativa calma. Dopo l'8 settembre 1943 la situazione era destinata a cambiare radicalmente, con lo sbandò dello Stato italiano e le ingenti forze militari<sup>107</sup> presenti in città in attesa di ordini che non arrivavano, completamente impreparate in circostanze estremamente difficili e confuse. Il giorno seguente nel tentativo di salvare il salvabile, alle unità di Marina che si trovavano nella Piazza Militare Marittima di Pola, giunse l'ordine di salpare entro la mezzanotte e di fare rotta su Malta nel tentativo di evitare di cadere in mano tedesca<sup>108</sup>. L'occupazione tedesca della città ebbe inizio l'11 settembre con l'assunzione del controllo da parte dei circa 160 soldati tedeschi appartenenti ad un punto d'appoggio della Marina presenti a Scoglio Olivi, con a disposizione due sommergibili e due Schnellboote (motosiluranti), al comando del Oberleutnant Erwin Kolb<sup>109</sup>. Alle ore 2 del mattino del 12 settembre giunsero a Pola le prime vere forze di occupazione tedesche. Esse decretarono il pieno controllo della città da parte delle forze germaniche, estremamente veloci ed efficaci nell'assumere i poteri a Pola, come pure in tutto il Litorale, con la nascita dell'Adriatisches Küstenland<sup>110</sup>. L'importanza di Pola ed in particolare del suo porto, che allora era il terzo porto militare d'Italia, venne sottolineata personalmente da Hitler<sup>111</sup>. La città diventava un punto per i traffici di carico marittimo, mentre con gli inizi di novembre inizieranno ad arrivare le unità addette alle fortificazioni costiere per organizzare le difese atte a contrastare un eventuale sbarco Alleato<sup>112</sup>. A Pola operarono unità della 29. U-Boot Flotille e della 1. Schnellboote Division, in particolare la 3. e la 7. Schnellbootflotille<sup>113</sup>.

---

<sup>107</sup> Circa 20.000 uomini tra Esercito, Marina e reparti dell'Aeronautica, senza contare il personale imbarcato ed altri 15 - 20.000 militari sopraggiunti in quei giorni dalla Jugoslavia.

<sup>108</sup> Dal porto salparono la corazzata *Giulio Cesare*, la corvetta *Urania*, la torpediniera *Sagittario*, i sommergibili *Serpente*, *Mameli* e *Pisani*, insieme alla cannoniera *Aurora* ed a diversi dragamine ed alcuni mas. Alcune unità navali non poterono salpare e finirono in mani tedesche.

<sup>109</sup> Di Giusto S., *Operationszone Adriatisches Küstenland. Idine, Gorizia, Trieste, Pola, Fiume e Lubiana durante l'occupazione tedesca 1943-1945*. Istituto Friulano per la Storia del Movimento di Liberazione, Udine, 2005.

<sup>110</sup> Sul territorio della piazzaforte militare di Pola, nella seconda metà di ottobre 1943 verrà dislocata la 621 Divisione di Artiglieria di Marina tedesca. L'Arsenale invece passa sotto la direzione del Korvettenkapitän Kälert. La carica di Hafèn – Kommandant (comandante di porto) di Pola fu ricoperta, dal dicembre 1944 al maggio 1945 dal Fregatenskapitän Karl Montua, il Korvettenkapitän Werner Sommerfeld e il Korvettenkapitän Karl Wehrmann. Per gli altri periodi non si è a conoscenza di informazioni utili in merito.

<sup>111</sup> Schramm P. E., *Kriegstagebuch des Oberkommandos der Wehrmacht*, vol. III/II.

<sup>112</sup> Per la difesa del Porto di Pola il 12 novembre verrà creato un gruppo di 4 navi con la denominazione da *AP 1* a *AP 4*. Erano armate con una mitragliatrice a doppia canna da 13,2 mm e da una da 8 mm.

<sup>113</sup> Di Giusto S., op. cit.

Quel clima di attesa e paura subì una svolta definitiva nel 1944, quando anche per Pola iniziarono le distruzioni e le tragedie che da tempo stavano ormai flagellando numerose città italiane, in seguito alle incursioni aeree dei bombardieri Alleati, sempre più intense e pesanti. Purtroppo stava per aprirsi una delle pagine più dolorose della storia di Pola, soprattutto a causa dell'importanza del suo porto, delle sue potenzialità militari e delle sue infrastrutture. Non è possibile quindi occuparsi degli avvenimenti del porto durante la Seconda guerra mondiale senza inevitabilmente occuparsi dei bombardamenti Alleati che colpirono la città durante il biennio 1944 - 1945. Complessivamente Pola fu colpita da ben 23 bombardamenti, 13 pesanti e 10 più leggeri, che rappresentarono l'unico momento della sua storia recente in cui si verificarono delle vere e proprie devastazioni all'interno della struttura urbana, provocando morte e distruzione e coinvolgendo praticamente sempre l'area portuale che in effetti rappresentava l'obiettivo principale da colpire e annientare. L'importanza di Pola come obiettivo, gravitava quindi completamente attorno al suo porto munito di numerose installazioni e aree di interesse militare, nonché di importanti infrastrutture portuali che bisognava neutralizzare<sup>114</sup>.

È possibile quindi affermare che il porto, oltre ad essere stato la base ed il fattore scatenante della rinascita di Pola dopo secoli di decadenza e di miseria, era diventato però in quel dato momento la causa principale dei pesanti bombardamenti aerei che subì la città, il cui scopo era di distruggere o di rendere almeno non operative le infrastrutture, scopo in gran parte realizzato. Ciò non poté però non provocare inevitabilmente come danno collaterale anche moltissime vittime tra l'inerte popolazione civile insieme alla distruzione di centinaia di edifici che non avevano carattere militare. In primo luogo furono colpite le abitazioni del rione operaio di S. Policarpo, situate nelle immediate vicinanze degli obiettivi mirati, distruzioni che trasformarono per sempre l'aspetto dell'intera città, senza risparmiare neppure il patrimonio storico artistico polese.

Per rilevare gli eventuali obiettivi da colpire, durante tutto il corso della guerra, le forze aeree Alleate effettuarono moltissime ricognizioni aeree grazie alle quali noi oggi possediamo una ricca documentazione fotografica per gli anni precedenti ai bombardamenti, ma soprattutto dopo le numerose incursioni aeree. In questo modo comparando le varie fotografie è possibile scorgere con estrema precisione le aree cittadine che avevano subito danni e la loro progressiva distruzione. Ciò valeva in particolar modo per i danni subiti dagli immobili e dalle infrastrutture portuali facilmente

---

<sup>114</sup> Marsetič R., *I bombardamenti Alleati su Pola*, Centro di Ricerche Storiche, Rovigno, 2004.

distinguibili, che furono devastate se non rase al suolo. Di seguito verranno elencati soltanto gli attacchi più pesanti contro il porto con le relative conseguenze.

Il primo bombardamento aereo su Pola della Seconda guerra mondiale<sup>115</sup> si scatenò la domenica mattina del 9 gennaio 1944, e fu effettuato da 109 bombardieri pesanti *B-17 Flying Fortress*, le famose *Fortezze volanti*, con come obiettivo dell'attacco le installazioni portuali e le unità di Marina presenti. Per quanto riguarda il porto, furono colpiti il Comando del porto, i rifugi per i sommergibili con gli edifici adiacenti, il Molo Carbone e tutta l'area dell'Arsenale, con i magazzini, le officine ed i depositi dei siluri. In seguito all'incursione, l'Arsenale, le cui capacità scesero del 50 %, dovette fermare per una settimana tutte le attività al fine di completare per quanto possibile almeno le numerose riparazioni indispensabili a causa dei notevolissimi danni subiti. Complessivamente le installazioni portuali furono colpite in maniera molto grave, a cui andavano sommati pure gli ingentissimi danni subiti dalla città, in particolar modo dal rione popolare di S. Policarpo, come purtroppo avverrà anche nei mesi a seguire, dove erano concentrate le abitazioni degli operai dell'Arsenale e degli altri stabilimenti cittadini, edifici comunemente chiamati Baracche. Almeno tre grandissime esplosioni avvennero nell'area del porto causate dai centramenti diretti. Andarono distrutte 50 barche e 95 tonnellate di olio lubrificante, il rimorchiatore *R5* e una motovedetta, mentre rimasero danneggiati una silurante, la torpediniera *TA21* (ex *Insidioso*), la nave da difesa costiera *Medea*, la motovedetta *Diana* ed un vascello mercantile. Inoltre furono affondati il sommergibile *Nautilo*<sup>116</sup> e quello della Kriegsmarine *U-81*, mentre l'*U-407* riportò seri danni<sup>117</sup>. Allo slancio di solidarietà nei confronti delle famiglie disastrose contribuirono pure le maestranze del Cantiere Navale Scoglio Olivi, le quali nella volontà di porgere il loro aiuto alle molte famiglie di operai ed impiegati dello Stabilimento colpiti da quella emergenza, decisero di privarsi dello stipendio equivalente ad una giornata lavorativa dimostrando un notevole altruismo. L'importo così raccolto fu pari a L. 21.000 a cui la

---

<sup>115</sup> Pola fu bombardata già durante la Prima guerra mondiale prima dai dirigibili e poi a partire dal 1917 soprattutto dagli aerei italiani. Gli obiettivi erano l'Arsenale e le navi austriache presenti nella rada di Pola, provocando però complessivamente danni relativamente di poca entità ed assolutamente non paragonabili a quelli del biennio 1944-1945. È interessante menzionare che durante l'incursione del 5 agosto 1915 il dirigibile *Città di Jesi* cadde in mare nelle vicinanze di Pola.

<sup>116</sup> Dopo la guerra sarà recuperato dalla marina jugoslava per diventare il sottomarino *Sava*.

<sup>117</sup> L'*U-81*, che il 14 novembre 1941 aveva affondato la portaerei britannica *Ark Royal*, veniva recuperato il 22 aprile per cercare di rimetterlo in funzione, mentre l'*U-407* prendeva nuovamente servizio il 29 gennaio 1944.

Direzione del cantiere aggiunse altre L. 50.000, somma che venne destinata direttamente alle famiglie colpite<sup>118</sup>.

Pola fu nuovamente colpita il 25 febbraio 1944, con un attacco diretto contro la zona portuale. Danni particolarmente gravi furono provocati al Cantiere Navale Scoglio Olivi dove si sviluppò un incendio ed alla Base germanica sommergibili. Infatti, le fotografie scattate nel corso dell'attacco mostrano il centramento in pieno di vari magazzini nel porto, dei depositi dell'Arsenale, della zona attorno al Molo Carbone e della Fabbrica cementi<sup>119</sup>. Rimase colpito anche il bacino galleggiante che in seguito affonderà insieme al dragamine *R187*. In riva fu, tra l'altro, danneggiato l'edificio che ospitava l'Intendenza di Finanza e la Dogana. Andò invece completamente distrutto l'idroscalo civile *E. Gramaticopulo* situato sulla banchina portuale<sup>120</sup>.

Il bombardamento successivo avvenne l'8 giugno 1944, quando nonostante il fatto che gran parte delle bombe dirompenti sganciate fosse caduta nelle acque del porto, l'attacco risultò molto efficace siccome furono egualmente colpiti gran parte degli obiettivi prefissati. L'intento dell'incursione aerea era di colpire innanzitutto la Base sommergibili dell'Arsenale dove, secondo i rapporti Alleati, si trovavano gli ultimi 2 sottomarini germanici ancora presenti nell'Adriatico. Inoltre, tutte le infrastrutture portuali e cantieri riportarono pesanti danni. In Riva furono colpiti diversi edifici e magazzini costituenti il Comando del Distretto Militare, come pure la Capitaneria di Porto. Per di più le bombe, sempre in riva, distrussero parzialmente la Manifattura Tabacchi, parte poi definitivamente demolita nel dopoguerra. Le banchine della riva risultavano demolite per circa 30 metri, da Levante verso il Molo S. Tomaso. Anche il Molo Fiume subì dei danni siccome fu colpito in pieno da una bomba che provocò una buca nel lastricato presso la testata. Durante la guerra, ed in particolar modo fino a poco dopo l'armistizio del Regno d'Italia, navi militari furono spesso ormeggiate lungo il Molo Fiume come testimoniato anche dalle immagini girate dalle truppe tedesche dopo l'occupazione della città. Numerosi piccoli natanti della Marina, 2 dei Vigili del Fuoco ed alcuni privati, furono affondati o danneggiati. Il Cantiere Navale Scoglio Olivi, colpito da circa 35 bombe, subì la distruzione di molti padiglioni, adibiti ad officine, con relativi macchinari e depositi materiali. Inoltre nell'area scoperta del cantiere, le bombe provocarono grossi crateri

---

<sup>118</sup> Marsetič R., *I bombardamenti Alleati su Pola*, Centro di Ricerche Storiche, Rovigno, 2004.

<sup>119</sup> I danni furono stimati per una somma di 2.000.000 di Lire, secondo i prezzi del maggio 1940, ovvero prima dell'entrata dell'Italia in guerra. Marsetič R., *I bombardamenti Alleati su Pola*, Centro di Ricerche Storiche, Rovigno, 2004.

<sup>120</sup> L'edificio fu distrutto per l'80 %, danni stimati secondo i prezzi del maggio 1940 a 150.000 Lire.

interrompendo il cavo principale dell'energia elettrica, le tubature dell'acqua, di aria compressa e dell'impianto idraulico. Il Cantiere si ritrovò così senza energia, acqua e senza comunicazioni telefoniche<sup>121</sup>.

Nell'incursione del 22 giugno 1944, la riva fu nuovamente tra le zone più colpite, con la presa di mira delle banchine del porto commerciale e della Manifattura tabacchi, che subì il dissestamento dei macchinari e degli interni con conseguente sospensione delle attività. Sempre in riva, subì ulteriori danni anche l'Intendenza di Finanza già coinvolta negli attacchi precedenti e soprattutto fu colpito in pieno e semidistrutto il Duomo. Furono registrati danni anche al Cantiere Navale Scoglio Olivi ed ai magazzini generali dell'Arsenale dove scoppiò un vasto incendio, mentre danni ingenti furono provocati alle banchine colpite in molti punti<sup>122</sup>. Fu affondato un peschereccio, mentre riportò dei danni anche la nave *Brioni*.

Dopo alcuni mesi di pausa, la città fu nuovamente bombardata il 26 novembre 1944. Per quanto riguarda il porto, le bombe centrarono soprattutto l'Arsenale e le banchine d'approdo del Cantiere Scoglio Olivi, mentre un ordigno cadde presso la gru della Fabbrica cemento danneggiando la banchina. Da menzionare poi il bombardamento aereo del 18 gennaio 1945, con come obiettivo dell'attacco l'area del litorale di Fisella e Vergarola, in seguito a cui fu distrutta quasi completamente la fabbrica di ossigeno. Da segnalare anche tra gli edifici sinistrati in quell'area un capannone demaniale affittato alla Società Nautica Pietas Julia, allora adibito a distacco dei Vigili del Fuoco di Fisella addetti ai mezzi navali<sup>123</sup>. Danni furono riportati anche dal molo di Vergarola nella zona militare. Soltanto due giorni più tardi, un rimorchiatore proveniente da Brioni che trasportava militari ed operai diretti a Pola, all'altezza di Val di Figo nel porto di Pola fu mitragliato da parte di un caccia Alleato provocando 7 vittime e molti feriti. Per quanto riguarda sempre il porto, da rilevare ancora per gennaio il bombardamento del 21 gennaio 1945, quando furono colpite nuovamente le aree di Vergarola e Fisella come pure la zona tra Valle Zonchi e Valle Maggiore nella parte Settentrionale del porto. Questa volta l'incursione aveva provocato la semidistruzione del capannone della Società Nautica, già precedentemente colpito<sup>124</sup>.

Il mese di febbraio 1945 si rivelò il mese più duro per Pola durante il conflitto; i polesi furono messi a dura prova e la situazione stava diventando sempre più seria e

---

<sup>121</sup> Marsetič R., *I bombardamenti Alleati su Pola*, Centro di Ricerche Storiche, Rovigno, 2004.

<sup>122</sup> Ibidem.

<sup>123</sup> Fu mitragliata e danneggiata anche la motobarca VF.26 dei Vigili del Fuoco.

<sup>124</sup> Marsetič R., *I bombardamenti Alleati su Pola*, Centro di Ricerche Storiche, Rovigno, 2004.

preoccupante. Infatti soltanto durante quel mese la città fu oggetto di ben nove incursioni aeree, raggiungendo una frequenza mai avuta in precedenza, il che lascerà delle pesanti tracce di distruzione sulla città. Il porto, già gravemente colpito nei mesi precedenti, fu preso di mira nuovamente e distrutto quasi del tutto.

Il bombardamento del 7 febbraio 1945 fu abbastanza grave ed interessò la parte Nord-Occidentale del porto, colpendo ed incendiando tra l'altro un serbatoio di nafta sopra Valle Zonchi; in Valle Maggiore si incendiò la polveriera provocando alcune vittime, mentre nella zona Vallelunga - Monumenti oltre ad altri danni fu distrutto anche il cavo della corrente elettrica ad alta tensione della Marina. Inoltre, fu colpita, anche se più lievemente, la zona di Fisella<sup>125</sup>.

L'incursione del 13 febbraio 1945, colpì tutta la zona del porto militare da Scoglio Olivi alla Base sommergibili dell'Arsenale, in particolare attorno al Molo Mirabello. Si registrarono tra i 25 ed i 30 centramenti nella zona descritta che crearono seri danni a numerosi magazzini, depositi e officine, come pure alle banchine<sup>126</sup>.

### FOTO 13.TIF

Nell'attacco del 17 febbraio 1945, tra i più massicci di tutta la guerra, furono sganciate centinaia di bombe con come obiettivo le infrastrutture portuali. Le foto scattate durante l'attacco mostrano che le bombe colpirono soprattutto il Cantiere di Scoglio Olivi che subì pesanti danni. Fu centrato e conseguentemente interrotto il ponte di ferro che congiungeva la terra ferma all'isola<sup>127</sup> e si registrò inoltre la distruzione della direzione, di un'officina meccanica e di un magazzino, mentre altri edifici furono pesantemente danneggiati. Furono colpiti anche l'Arsenale, l'area del Molo Carbone e della Fabbrica cementi, come pure la zona di Valle Maggiore, colpita da una decina di bombe, Vallelunga - Monumenti e Valle Zonchi<sup>128</sup>.

L'Attacco aereo più imponente e violento mai effettuato contro Pola avvenne il 19 febbraio 1945, anche se poi confrontando i danni provocati alla città non riuscì ad eguagliare le distruzioni provocate dal primo bombardamento. L'azione fu condotta da circa 200 bombardieri che sganciarono complessivamente 1500 ordigni dei quali però la

---

<sup>125</sup> Ibidem.

<sup>126</sup> Ibid.

<sup>127</sup> Lungo il ponte durante l'attacco era accostato un mas appartenente alle Forze armate tedesche affondato per i danni subiti.

<sup>128</sup> Marsetič R., *I bombardamenti Alleati su Pola*, Centro di Ricerche Storiche, Rovigno, 2004.

maggioranza finì in mare. Infatti, l'inevitabile imprecisione degli sganci, effettuati da diversi chilometri d'altitudine, oltre a colpire le aree civili della città, fece anche sì che una buona parte delle bombe, praticamente durante ogni incursione, cadesse in mare all'interno del porto, come si vede molto bene nelle fotografie scattate durante gli attacchi. Nonostante ciò i danni furono molto pesanti. Nell'area portuale furono pesantemente colpite l'area del Molo Carbone e la zona adiacente compresa la Fabbrica cementi, tutta l'area dell'Arsenale, il Genio della Marina, il Cantiere Navale Scoglio Olivi colpito da 50 bombe, con la distruzione tra l'altro della banchina lato Ovest, mentre fu distrutto in parte anche un bacino e la caserma *Corrado Boggio* in cui si trovavano gli alloggi degli equipaggi dei sommergibili. A Vergarola gravi danni si registrarono pure al Cantiere Navale Venezia Giulia, Cantiere Lonzar ed il Cantiere Bellaz. Anche un piroscafo da 3.000 tonnellate presente in porto riportò danni. Pola fu nuovamente bombardata anche il giorno seguente quando nell'area portuale rimasero nuovamente danneggiati gli stabilimenti della Fabbrica cementi, del Cantiere Navale Venezia Giulia, dove si sviluppò un incendio, il Canapificio, l'Arsenale ed il Cantiere Navale Scoglio Olivi<sup>129</sup>.

### **FOTO 11.JPG**

#### *Bombardamento del 19 febbraio 1945*

L'unico bombardamento notturno di tutta la guerra fu quello condotto dall'aviazione britannica RAF<sup>130</sup> il 3 marzo 1945, che fu inoltre l'ultimo bombardamento subito dall'area urbana di Pola. Per quanto riguarda il porto fu nuovamente colpito il Cantiere di Scoglio Olivi, dove si svilupparono anche diversi incendi, l'ex Banchina Re d'Italia, la zona di Fisella ed Cantiere Venezia Giulia<sup>131</sup>.

I pesanti e violenti bombardamenti condotti, oltre ai pesantissimi danni provocati alle abitazioni residenziali e agli edifici civili di Pola, decimarono come voluto il potenziale economico ed industriale della città. Infatti, erano stati colpiti praticamente tutti gli stabilimenti presenti come il Cantiere Navale Scoglio Olivi, l'Arsenale, la Fabbrica cementi, la Fabbrica ossigeno, la Manifattura tabacchi, e quasi tutti gli stabilimenti minori, senza però eccezioni per quelli legati al porto. Dalle foto aeree scattate dai ricognitori Alleati nel corso della guerra è possibile notare con chiarezza la portata delle distruzioni.

---

<sup>129</sup> Ibidem.

<sup>130</sup> Royal Air Force.

<sup>131</sup> Marsetič R., *I bombardamenti Alleati su Pola*, Centro di Ricerche Storiche, Rovigno, 2004.

La Riva fu spesso gravemente coinvolta dalle incursioni aeree, dove riportarono seri danni il Molo Fiume, il Molo S. Tomaso, insieme a tutte le banchine; vanno senz'altro menzionati i danni subiti dagli edifici militari distrutti che si innalzavano nell'area dell'odierno parco di Tito<sup>132</sup> accanto alla Capitaneria di Porto<sup>133</sup>, i danni alla Manifattura tabacchi poi demolita in parte, per non parlare del Duomo e ad altri edifici in riva.

### **FOTO 12.TIF**

Particolarmente grave fu la situazione per il Cantiere Navale Scoglio Olivi il quale, nel corso dei moltissimi bombardamenti che lo coinvolsero, fu progressivamente demolito e alla fine del conflitto si presentava ridotto ad un immenso cumulo di macerie; il 70 % del cantiere era andato infatti completamente distrutto. Tutte le sue officine, come pure le banchine, i bacini ed i natanti, nonché parte dei bacini murati, erano stati praticamente cancellati o semidistrutti. Secondo quanto riportano le relazioni esistenti, non c'era nient'altro che macerie e un aggrovigliersi di ferro contorto. Non furono risparmiati nemmeno i magazzini ed il già nominato ponte di accesso al Cantiere, letteralmente distrutti ed inutilizzabili. La guerra era riuscita ad annientare decenni di lavoro di operai, ingegneri e costruttori, che per ricostruire il Cantiere dovettero partire praticamente dall'inizio. Gli impianti non erano in grado di lavorare, i bacini di carenaggio avevano bisogno di profonde riparazioni, ed anche le officine insieme ai macchinari erano state distrutte. I lavori di ricostruzione si protrassero per quasi un decennio, come del resto per tutte le infrastrutture portuali distrutte.

### **FOTO 09.TIF**

*Ricognizione aerea del 27 febbraio 1945 in cui si vedono le pesantissime distruzioni subite dall'Arsenale e da Scoglio Olivi*

---

<sup>132</sup> La facciata dell'edificio già sede del Distretto militare, adiacente alla Capitaneria di Porto, gravemente lesionata dai bombardamenti, rappresentava un serio pericolo per l'incolumità personale dei passanti che transitavano lungo tale tratto della Riva. Per tali motivi in seguito l'edificio citato, come altri subito adiacenti, verranno demoliti e al loro posto nascerà l'odierno Parco di Tito.

<sup>133</sup> Nel corso dei bombardamenti l'edificio della Capitaneria subì danni non gravi, limitati al tetto, al rivestimento esterno della facciata principale ed alle intonacature interne dei vari locali superiori. Il tetto venne riparato già durante il periodo dell'occupazione jugoslava della città, prima del passaggio della città sotto il controllo del Governo Militare Alleato, lavori poi proseguiti dal locale Genio di Marina, quando vennero ripristinati tutti i locali superiori, attualmente occupati poi dal Nucleo Raccolta R. Marina. Per quanto riguardava gli atti d'archivio della Capitaneria nel maggio 1946, tutto il materiale comprendente le annate precedenti al 1935 fu trasportato ed ammonticchiato alla rinfusa nel solaio. Soltanto le pratiche d'archivio relative al periodo gennaio-settembre 1945 risultavano incomplete dato che una parte era stata asportata o dispersa durante l'avvicendamento dei Comandi e delle truppe occupanti la città. DAP, Capitaneria di Porto di Pola, b. 122.

Lo stesso discorso può essere fatto per l'Arsenale, che uscì anch'esso decimato dai bombardamenti che lo coinvolsero. Infatti, la maggior parte dei capannoni e delle officine andò completamente distrutta e tutte le banchine subirono danni molto pesanti. L'area successiva, quella delle banchine per i sommergibili con i depositi annessi, tra l'Arsenale ed il Molo Carbone fu rasa completamente al suolo con la distruzione completa di tutta l'area dove non rimase in piedi praticamente nulla o pochissimo. Molto simili furono pure i danni subiti dall'area del Molo Carbone coinvolta in moltissimi bombardamenti dai quali uscì stravolta e devastata.

In seguito ad una circolare del Commissariato della Marina Mercantile per l'Alta Italia del 7 maggio 1945 in cui si pregava la Capitaneria di Porto di Pola di preparare una breve relazione sulle condizioni del porto, il 7 settembre veniva ultimato e spedito il rapporto cercato<sup>134</sup>. In esso mancano però le informazioni relative a Scoglio Olivi. La relazione risulta come segue:

1.) Opere murarie

- a) Molo Fiume: Danneggiato nel centro longitudinale del molo a circa 30 metri dalla testata; il lastricato è spostato, diversi blocchi sullo spigolo destro della testata stessa sono spostati. Il molo è utilizzabile e richiede pochissime riparazioni.
- b) Banchina a sinistra della Capitaneria: la parte superiore è spostata leggermente per un tratto di circa 30 m.
- c) Banchina all'angolo destro della radice del molo San Tomaso: la banchina è completamente demolita per un tratto di circa 40 m.
- d) Molo San Tomaso: del tutto inadoperabile; a 1/3 della testata si trova una bettolina in ferro da demolire, gettatavi dalla violenza dell'esplosione.
- e) Banchina a sinistra della radice Molo S. Tomaso: spostata leggermente nella parte superiore per un tratto di circa 30 m. di lunghezza.
- f) Accesso al Cantiere Scoglio Olivi: il lato destro è sprofondato per un tratto di circa 30 m.
- g) Banchina antistante l'edificio *Ala Littoria*: sprofondata o danneggiata per un tratto di circa 40 m.
- h) Cantiere Navale Scoglio Olivi: Omissis
- i) L'Arsenale: ha le banchine praticamente inadoperabili.

---

<sup>134</sup> DAP, Capitaneria di Porto di Pola, b. 118, f. L/1.

- j) Molo Carbone: ha la testata sprofondata e parzialmente sprofondato ad un terzo della radice. Venne fatto riparare in via provvisoria dalle autorità inglesi, di modo che vi possono attraccare con sicurezza anche grossi piroscafi con 19' di pescaggio nel lato destro; quello sinistro è meno praticabile.
  - k) Banchina Molo Carbone: è intatta e vi si può attraccare con circa 18'.
  - l) Molo e banchina di Vergarola: intatti.
  - m) La banchina circostante la Fabbrica Cementi è impraticabile, eccettuate la banchina di caricamento ove si può attraccare con pescaggio fino a 14'. Per tenersi staccati i piroscafi grossi interpongono fra la banchina e lo scafo dei galleggianti, e prendono il cavo alla boa. Attualmente manca sia la boa sia i galleggianti. La banchina di scarico materie prime oltre che ad essere franata in due punti è ingombrata nel mezzo da una gru galleggiante che poggia da una parte sulla banchina stessa e con l'altro fianco sul fondo del mare, di modo che la gru posta a terra non può lavorare dal lato del mare.
- 2.) Natanti
- n) Tutti i natanti sono stati asportati al momento della ritirata delle truppe jugoslave.
- 3.) Maestranze ed efficienza materiale.
- o) Le maestranze portuali si riducono a circa 30 persone. Materiali per le operazioni d'imbarco e sbarco non esistono se si eccettuano poche braghe giapponesi in ferro. Attualmente non vi è possibilità di transito nel porto commerciale data l'esistenza di molte mine magnetiche, pertanto le operazioni commerciali attualmente si svolgono nel recinto dell'Arsenale e sulla Riva Venezia, ove i fondali si aggirano sui 13'.

Il Comandante di Porto  
Cap. Francesco Poloni

Sempre in seguito alla stessa circolare, subito verso la fine di maggio del 1945, venivano trasmessi alla Capitaneria di Porto i rapporti sulla situazione nei cantieri polesi. Oltre a Scoglio Olivi, che non aveva risposto alla circolare, non aveva inviato nessun documento nemmeno il cantiere Venezia Giulia in quanto il detto cantiere era stato totalmente distrutto nel corso delle incursioni aeree.

Cantiere Navale San Tomaso, elenco nominativo di natanti trovantisi nel cantiere in data 21 maggio 1945:

- 1.) Barcaccia da metri 12 affondata (propr. ing. Reatti)
- 2.) Passo fuori uso da 30 tonnellate (Cant. S. Tomaso)
- 3.) Batana per servizio cantiere
- 4.) Passo *G.D.169* da 50 tonnellate (lavoro ultimato 80 %) (Marina)
- 5.) Passo 50 tonnellate *K.M.A.71*, affondata (pronto per la riparazione) (Cantiere S. Tomaso)
- 6.) Passetto da 25 tonnellate (in riparazione) (Marina)
- 7.) Barca salvataggio pronta 100 % per la riparazione (Cant. S. Tomaso)
- 8.) Uno scalo fino a 100 tonn. di portata sullo scalo più piccolo.

Ditta Gasparo Bellaz (21 maggio 1945):

- La grande sega orizzontale per taglio tronchi fino a 10 m lunghezza è inservibile. Necessita di grande riparazione e esecuzione di diversi particolari. Il carrello automatico deve essere costruito completo non essendo riparabile.
- La sega a nastro, sega circolare, pialla spessore e traguardo, per la lavorazione legno in ordine perfetto, così pure le macchine per lavorazione ferro: cesoia combinata con punzone e trapano. Il grande verricello per alaggio a terra di natante fino a 150 tonn. di dislocamento, lo scalo di terra e di mare sono pronti, solamente questo ultimo e meglio fare una visita dal palombaro.
- Fortemente danneggiati dal bombardamento sono le tettoie; queste debbono essere costruite nuove fuorché gli sostegni e intelaiature.
- Nel cantiere si trova ora una pirobarca della lunghezza di 13 m, di proprietà dello Stato; lavori mancanti: fissaggio macchine, esecuzione tubazioni vapore mandata e scarico, tubazioni acqua, parte copertella, casotto poppa, osteriggio macchine e caldaia e messa a posto dei cassoni acqua e carbone. Un trabacolo di 16,40 tonn. Reg. lordo di proprietà dei fratelli Bellaz affondata a circa 70 m dal cantiere.

Cantiere Navale S. Pietro (22 maggio 1945):

- Bettolina *Erta* portat. tonn. 26,04 a disposizione dell'Arsenale della Marina Jugoslava di Pola.
- Bettolina *SBC4* da 24,96 tonn., a terra nel cantiere
- Pontone *SBA1* da 24,19 tonn., a terra in cantiere
- pontone *Forte* stazza lorda tn. 39,37 a disposizione Arsenale Marina Jugoslava Pola
- Barca da palombari *Mina* 2,66 tonn., a terra in cantiere

- Rimorchiatore *Raffica* 21,68 tonn., motore a caldaia a disposizione dell'Arsenale della Marina Jugoslava
- Rimorchiatore *Folgore* tonn. 22,21 con motore a caldaia requisito dalla Marina da guerra italiana ed attualmente a destinazione ignota
- Motoscafo *Ernesta* lungh. m 5,65 largh. 1,99 con motore a scoppio, a terra in cantiere.

Elenco natanti affondati nel porto di Pola in prossimità del Cantiere Navale Scoglio Olivi in data 29 ottobre 1946:

- Barcaporta del bacino dei bacini, in bacino dei bacini, in buone condizioni con piccole riparazioni.
- Sommergibile *Nautilo*, in sacchetta vicino i bacini in muratura.
- Pirobarca, all'entrata bacino I., scafo in legno, forse riparabile.
- Motoscafo (germanico), fuori banchina ad Occidente, scafo in acciaio e rotto in due.
- Motoscafo (italiano), fuori banchina ad Occidente, scafo in legno, pessime condizioni.
- Bettolina per trasporto carbone, fuori banchina ad Occidente, scafo in acciaio, pessime condizioni.
- Bettolina ex cucina galleggiante, fuori banchina ad Occidente, scafo in acciaio, pessime condizioni.
- galleggiante passaggio Bacino galleggiante da 1.000 tonn., fuori banchina ad Occidente, di proprietà del C.N. Scoglio Olivi.
- Bacino galleggiante da 1.000 tonn., fuori banchina ad Occidente, di proprietà della Marina Italiana, danneggiato gravemente.
- Sommergibile ex germanico, fuori banchina ad Occidente lungo il pontile, solo lo scafo in acciaio senza macchinari.
- Bettolina, presso la banchina vicino allo scalo grande, scafo in legno, distrutta quasi totalmente.
- gru galleggiante, presso Scoglio S. Pietro (Fabbrica Cementi), poco danneggiata.
- Bettolina di ferro, Scoglio S. Andrea, poco danneggiata<sup>135</sup>.

### **FOTO 17.JPG**

*Parte dell'Arsenale fotografata dalla scalinata della chiesa della Madonna del Mare*

---

<sup>135</sup> DAP, Capitaneria di Porto di Pola, b. 122.

In realtà gli sconvolgimenti dell'area portuale andarono ben oltre la sola distruzione del potenziale economico ed industriale cittadino, provocando la definitiva perdita di edifici, capannoni ed officine importanti anche per la loro rilevanza storica, dei quali spesso non c'era più traccia se non in cumuli di macerie come testimonianza della perdita per Pola di parte della sua identità, memoria e grandezza prima di tutto come porto militare e città di mare.

Con la conclusione della guerra per Pola iniziava un nuovo travagliato periodo di gravi e traumatici sconvolgimenti politici, economici e demografici che colpirono la città con estrema durezza, segnandola per sempre. Il 12 giugno 1945, fu istituito il Governo Militare Alleato della Venezia Giulia sotto la cui autorità passò anche Pola (Allied Military Government, Venezia Giulia, Pola Area), unica città dell'Istria centro-meridionale ad essere stata assegnata alla zona A del Governo Militare Alleato. Lo scopo era di affrettare il ritorno alla normalità e di assicurare la corretta amministrazione, l'ordine ed il rispetto della legge con il completo controllo amministrativo e legislativo della città, sotto il quale rimarrà per oltre due anni prima di passare alla Jugoslavia il 15 settembre 1947. In quel periodo furono emanati molti provvedimenti speciali, diversi dei quali si riferivano al finanziamento delle opere di ricostruzione in seguito ai danni di guerra. Infatti, sia sotto il controllo del Governo Militare Alleato ma anche durante i primi anni del periodo jugoslavo, la popolazione continuò a vivere tra notevolissimi disagi a causa delle distruzioni e delle macerie ancora presenti in città, ferite che stenteranno a rimarginarsi per molti anni. Altre ordinanze riguardarono anche le attività portuali e il traffico navale nei territori sotto il controllo del GMA<sup>136</sup>, comprendendo anche la registrazione di natanti nella Zona di Pola<sup>137</sup>.

Più in generale, le incursioni aeree che colpirono Pola, non poterono non lasciare una profonda e permanente traccia nel tempo praticamente in ogni parte della città, soprattutto se si pensa alla sua struttura urbanistica in diversi punti ancora oggi non

---

<sup>136</sup> L'Ordine Generale N. 12, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale del GMA* del 15 settembre 1945, ritenuta la necessità di istituire un organo centrale per sovrintendere e controllare il movimento del naviglio e il tonnellaggio, ovvero il trasporto per mare di merci e passeggeri, per e dai porti della Venezia Giulia sotto il controllo delle Forze Alleate, istituiva L'Ufficio Gestione Navi (Ugena). Come rappresentante di questo organo amministrativo per la Zona di Pola fu nominato Guido Benussi. Per quanto riguarda altre nomine importanti per le attività portuali, la *Gazzetta Ufficiale* del 15 ottobre 1945, informava della nomina di Francesco Poloni alla carica di Capitano del Porto della Zona di Pola, mentre il numero del 1 marzo 1946 della nomina dell'Ing. Piero Davanzo Del Bello a direttore del Genio Marina e dell'Arsenale di Pola.

<sup>137</sup> *Gazzetta Ufficiale del GMA* del 15 febbraio 1946, Ordine di Zona n. 3. Tutti i proprietari e possessori di barche che si trovavano nella Zona di Pola dovevano registrare le barche della classe specificata dal Capitano di Porto di Pola come segue: 1) tutte le barche a trazione meccanica 2) tutte le barche adibite al trasporto e commercio 3) tutte le barche della lunghezza superiore ai tre metri.

risanata completamente e spesso ancora profondamente mutilata. Questi spazi vuoti, spesso trasformati in parcheggi o aree verdi, sembrano delle ferite che stentano ancora a rimarginarsi a distanza di sessant'anni, come del resto risultano ancora aperte le ferite psicologiche della guerra e delle sue terribili conseguenze per Pola anche nel dopoguerra attraverso l'esodo dalla città agli inizi del 1947 di gran parte degli abitanti. Le partenze avvenivano via mare con l'imbarco di coloro che avevano scelto di lasciare Pola sulla nave *Toscana*<sup>138</sup> ormeggiata sul Molo Carbone in uno scenario di disperazione amplificato ulteriormente dalle distruzioni ancora ben visibili e non ricostruite del luogo di partenza e di tutto il porto in generale, come testimoniato da numerose fotografie.

I lavori per la sistemazione della città iniziarono praticamente subito dopo la fine del conflitto, anche se a rilento a causa della mancanza sia del materiale necessario, sia dei fondi per effettuare i lavori. Anche il porto fu via via ricostruito ed attrezzato nonostante il permanere di una situazione di forte precarietà ed incertezza, sicuramente tra le cause del lungo protrarsi dei lavori di ristrutturazione<sup>139</sup>.

Il successivo sviluppo post-bellico della città (circonvallazione, assi urbani, linee di sviluppo, ecc.) riprenderà in buona parte le indicazioni fornite dal Piano Regolatore di Pola affidata all'arch. Luigi Lenzi e sviluppato tra il 1935 ed il 1939. Lenzi si rese subito conto della situazione paradossale in cui si trovava Pola come città di mare a causa dell'intangibilità delle zone militari e dell'insolubilità di certe dotazioni infrastrutturali. Pola era in effetti, come disse, una "città di mare, che non vede il mare" dato che la gran

---

<sup>138</sup> Complessivamente il *Toscana* fece 12 viaggi da Pola con 2.000 passeggeri alla volta. L'ultima partenza avvenne il 20 marzo 1947.

<sup>139</sup> Resoconto a titolo di esempio di alcuni dei lavori di ricostruzione del porto:

#### Cantiere Navale Scoglio Olivi

La sistemazione dell'edificio n. 152 (scalo) del cantiere, secondo il progetto redatto dalla Direzione Genio Marina e Arsenal, fu eseguita dalla Società Anonima Cantiere Navale Scoglio Olivi. I lavori furono bloccati il 2 gennaio 1947, mentre l'importo speso fino a quella data fu di 2.817.285 Lire.

#### Riva

I lavori di sistemazione della riva furono eseguiti dall'impresa Antonio Brussi di Pola. Il progetto principale del 20 luglio 1945 fu redatto dall'Ufficio Tecnico Comunale di Pola. Il progetto fu approvato dal AMG, Public Works and Utilities Division. Il contratto principale fu stipulato in data 9 settembre 1945, presso l'Ufficio del Genio Civile a Pola, e l'importo contrattuale a disposizione in base all'applicazione dell'aumento dei prezzi unitari era di 514.787,20 Lire. Inoltre furono approvati lavori suppletivi per la sistemazione del binario ferroviario, la pavimentazione stradale e lastricato di riva Venezia insieme ad un aumento del costo della mano d'opera. In totale era stata autorizzata una spesa per i lavori di 1.081.787,20 Lire. I lavori furono diretti da Alcide Vodopia, facente funzione Aggiunto Tecnico del Comune di Pola, che constatava la loro ultimazione il giorno 13 ottobre 1945 per una spesa di 1.074.486,66 Lire. I lavori consistettero nella sistemazione del binario ferroviario, della pavimentazione stradale e la pavimentazione parziale del lastricato a cui poi vennero aggiunti anche lavori suppletivi. La visita di collaudo per l'esame generale dei lavori e delle verifiche del caso fu effettuata il 16 dicembre 1946.

parte del porto era sotto controllo militare, zone quindi ovviamente nettamente divise dalla città<sup>140</sup>.

Lo studio per un piano regolatore della città che avrebbe potuto ripensare le aree portuali, oltre alle difficoltà delle saldature tra le diverse zone a causa delle forti accidentalità del terreno, e di tanti vincoli che rendevano difficili i collegamenti, cozzava contro una forte pregiudiziale: le migliori aree suscettibili di valorizzazione industriale, specialmente quelle sul mare lungo il porto, costituivano patrimonio quasi intangibile a disposizione dell'autorità militare ed in particolare della Marina, ostacolando quindi lo sviluppo cittadino. Nell'interno del grande porto, oltre alle zone demaniali date in concessione alle industrie private sullo Scoglio Olivi e sulla penisola di S. Pietro, non restava che una piccola zona limitata a disposizione dell'iniziativa privata, la zona di Vergarola – Fisella.

Dopo la fine della Seconda guerra mondiale la città di Pola doveva cercare una soluzione per il suo problema industriale, ricercandola anche tra le zone più prossime al centro, meglio ubicate e già attrezzate di banchine e raccordi ferroviari, residui dei vasti impianti industriali del cessato Arsenal e degli impianti militari della Base navale. Su questi aveva infuriato, come descritto, l'azione devastatrice della guerra, non lasciando che rovine e macerie, che ora bisognava ricostruire e riorganizzare. Erano appunto queste le zone che dovevano essere messe a disposizione delle industrie, affinché da queste macerie potessero sorgere le prospettive di una vita migliore.

Un nuovo piano regolatore della zona industriale poteva teoricamente essere quindi studiato senza i particolari vincoli imposti ai precedenti studi; e la sistemazione delle industrie nelle aree demaniali appariva la più favorevole e priva di oneri di trasformazione. Queste future zone industriali, che formavano le appendici della città entro il porto, si trovavano:

- a Nord, in prossimità della zona ferroviaria, da Val S. Pietro a Vallelunga;
- nel centro, completamente isolato dal mare, ma congiunto alla terraferma con ponte stradale e ferroviario, lo Scoglio Olivi;
- a Sud, la fascia litoranea che va dal Monte Zaro allo Scoglio S. Pietro e a Vergarola ed oltre.

L'ubicazione di queste zone doveva essere giudicata ottima agli effetti urbanistici, perché esse venivano a trovarsi ai margini della città, favorite da raccordi ferroviari e

---

<sup>140</sup> *L'economia della Venezia Giulia*, Università di Trieste, Istituto di statistica, Trieste 1946.

stradali. I raccordi ferroviari provenienti dagli impianti della stazione erano essenzialmente due: uno a Nord, dallo scalo ferroviario e, seguendo le curve della costa verso Ovest, fino a punta Aguzza, l'altro oltre le rive della città, si dirama alla radice del ponte di Scoglio Olivi, prosegue verso la zona meridionale, attraverso tutto il vecchio Arsenale e va fino oltre la penisola di S. Pietro. Questa zona costituiva il nucleo del cessato Arsenale: più che una zona industriale essa era un vero porto industriale per la sua posizione allungata di lembo costiero.

In realtà però molte delle precedenti zone militari rimasero tali ancora per diversi decenni, precludendo a Pola le possibilità di sviluppo sperate, solo oggi realmente possibili. Infatti, l'enorme potenziale del porto di Pola aspetta ancora di essere sfruttato offrendo delle occasioni per una crescita finalmente non più ostacolata dagli interessi militari, le cui zone stanno gradualmente passando ad una riconversione per usi civili.

## Appendice 1.

## Appendice 2.

### *I bilanci per gli esercizi 1920 - 1924 del Cantiere Navale Scoglio Olivi*

Esercizio chiuso al 31 dicembre	1921	1922	1923	1924
Attivo	Lire	Lire	Lire	Lire
Cassa	5.050	49.784	17.989	16.923
Titoli	206.250	206.250	276.168	288.750
Materiali	410.983	861.385	714.957	1.609.268
Debitori	5.390.473	4.351.558	2.209.158	3.044.935
Lavori in corso	3.010.642	4.969.591	6.815.735	8.965.349
Inventario	179.937	251.512	300.000	244.500
Spese 1° impianto	300.000	265.000	180.000	120.000
Inventario R. Marina	47.450.571	47.450.571	47.450.571	47.450.571
Depositi a cauzione	470.000	512.840	500.000	500.000
Perdita di gestione	/	/	177.904	1.191.951
Totale dell'attivo	57.423.906	58.918.491	58.642.482	63.432.247
Passivo				
Capitale sociale	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000
Fondo di riserva	/	23.748	46.720	46.720
Fondo prev. imp.	/	30.000	60.000	60.000
Fondo sussidi op.	5.456	9.126	9.943	10.521
Creditori	4.022.910	5.331.665	2.301.827	2.750.454
Anticipi sui lavori	/	/	3.084.500	7.602.963
Riporto utili	/	101.099	188.921	11.018
R. Marina per inventario	47.450.571	47.450.571	47.450.571	47.450.571
Terzi p. cauzioni	470.000	512.840	500.000	500.000
Utile di gestione	474.969	459.442	/	/
Totale del Passivo	57.423.906	58.918.491	58.642.482	63.432.247
Assegnazioni di Bilancio				
Ammortamenti	/	91.674	132.528	232.540
Alla Riserva	23.748	22.972	/	/
Al Consiglio d'Amministrazione	20.122	18.647	/	/
A nuovo	101.098	87.822	/	/
Al fondo prev. impiegati	30.000	30.000	/	/
Dividendo				
Somma ripartita	300.000	300.000	/	/
per azione	6.-	6.-	/	/
percentuale	6%	6%	/	/

*I bilanci del Cantiere Navale Scoglio Olivi per gli anni 1931-1934:*<sup>141</sup>

Al 31 dicembre 1931

<i>Attivo:</i>			Lire
Cassa		61.064,38	
Titoli di proprietà		451.525,10	
Magazzino		746.100,60	
Effetti attivi		428.984	
Lavori in corso	1.442.854,15		
Anticipi	927.299,42		
	-----		
		515.554,73	
Debitori diversi		6.039.588,76	
Impianti		677.302	8.920.019,57
		-----	
Conti d'ordine:			
Inventario R. Marina		2.736.527	
Debitori per titoli		330.700	
Depositi a cauzione presso terzi		236.840	
Cauzioni Consiglieri		500.000	
Effetti di garanzia		35.000	3.839.067
		-----	
			Lire 12.759.086,57
<i>Passivo:</i>			
Fondi di previdenza		91.801,66	
Fondo indennità licenziam. impiegati		145.011	
Creditori e conti diversi		998.166,17	1.234.978,83
		-----	
Capitale sociale e riserve			
Capitale azionario		7.500.000	
Fondo di riserva		131.442,76	7.631.442,76
		-----	
Utile:			
Riporto 1930		36.113,24	
Gestione 1931		17.484,74	53.597,98
		-----	
			L. 8.920.019,57
Conto Profitti e Perdite			
Contributi per previdenza sociale		32.484,46	
Ammortamenti e deperimenti		200.000	
Riporto utile 1930	36.113,24		
Utile della gest. 1930	17.484,74	53.597,98	
		-----	
			L. 386.082,44
Profitti:			
Avanzo utile esercizi precedenti		36.113,24	
Utile di produzione		349.969,20	
		-----	
			L. 386.082,44

Il Presidente: avv. Cosmo Albanese

I Sindaci: dott. Filippo Miglioristi, Omero Robba, dott. Giovanni Rocco

<sup>141</sup> Foglio degli Annunzi Legali delle provincie di Trieste e di Pola

Al 31 dicembre 1932

<i>Attivo:</i>		Lire	
Cassa	59.748,76		
Titoli di proprietà	468.141,75		
Magazzino	739.656,97		
Effetti attivi	258.925,60		
Lavori in corso	5.257.944,84		
Anticipi	4.026.423,28		
	-----		
	1.231.521,56		
Debitori diversi	2.747.609,02		
Impianti	603.602,78	6.109.206,44	
	-----		
Conti d'ordine:			
Inventario R. Marina	2.431.329		
Debitori per titoli	316.200		
Depositi a cauzione presso terzi	248.340		
Cauzioni Consiglieri	300.000		
Effetti di garanzia	469.014,60	3.764.883,60	
	-----		
		Lire 9.874.090,04	
<i>Passivo:</i>			
Fondi di previdenza	68.352,13		
Fondo indennità licenziam. impiegati	17.859,05		
Creditori e diversi	1.290.194,57	1.376.405,75	
	-----		
Capitale sociale e riserve			
Capitale azionario	4.500.000		
Fondo di riserva	132.317	4.632.317	
	-----		
Utile:		100.583,69	
Riporto 1930	36.113,24		
Gestione 1931	17.484,74	53.597,98	
	-----		
		L. 6.109.206,44	
Conto Profitti e Perdite			
Contributi per previdenza sociale	159.705,48		
Ammortamenti e deperimenti	120.000	279.705,48	
Utile della gest.		100.483,69	
	-----		
		L. 380.189,17	
Profitti:			
Avanzo utile esercizi precedenti	51.062,69		
Utile di produzione	329.126,48		
	-----		
		L. 380.189,17	

Il Presidente: cav. Domenico Sec. Benussi

I Sindaci: dott. Filippo Miglioristi, Omero Robba, dott. Giovanni Rocco

Al 31 dicembre 1933

<i>Attivo:</i>			Lire
Cassa		1.983,55	
Titoli di proprietà		522.656,75	
Magazzino		521.079,20	
Effetti attivi		63.234	
Lavori in corso	1.797.306,77		
Anticipi	784.161,85		
		-----	
		1.013.144,92	
Debitori diversi		3.566.133,61	
Impianti:			
Valore a tutto 1933	1.807.638,61		
Ammortamenti 1933	1.253.336,47		
		-----	
		554.302,14	6.242.534,17
Conti d'ordine:			
Inventario R. Marina		2.431.329	
Debitori per titoli		292.700	
Depositi a cauzione presso terzi		286.840	
Cauzioni Consiglieri		125.000	
Effetti di garanzia		489.014,60	3.624.883,60
		-----	
			Lire 9.867.417,77
<i>Passivo:</i>			
Fondi di previdenza		61.411,67	
Fondo indennità licenziam. impiegati		7.332,25	
Creditori e diversi		1.441.105,35	1.509.849,27
		-----	
Capitale sociale e riserve			
Capitale azionario		4.500.000	
Fondo di riserva		134.788,05	4.634.788,05
		-----	
Utile:			97.896,85
			-----
			6.242.534,17
Conto Profitti e Perdite			
Contributi per previdenza sociale	134.019,45		
Ammortamenti e deperimenti	80.000	214.019,45	
Utile anni precedenti	93.317,64		
Utile della gest.	4.579,21	97.896,85	
		-----	
		L.	311.916,30
Profitti:			
Avanzo utile esercizi precedenti	93.317,64		
Utile di produzione	218.598,66		
		-----	
		L.	311.916,30

Il Presidente: on. comm. Luigi Bilucaglia

I Sindaci: dott. comm. Filippo Miglioristi, dott. ing. Giovanni Cattarini, dott. ing. Adolfo Manzini.

Al 31 dicembre 1934

<i>Attivo:</i>			Lire
Cassa		14.637	
Titoli di proprietà		466.720,35	
Magazzino		1.033.435,46	
Effetti attivi		49.020,95	
Lavori in corso	1.245.402,35		
Anticipi	274.903	970.499,35	
		-----	
Debitori diversi		3.147.105,50	
Impianti:			
Valore a tutto 1934	1.797.543,72		
Ammortamenti 1934	1.133.336,47	464.207,25	6.145.625,86
		-----	
		554.302,14	6.242.534,17
Conti d'ordine:			
Inventario R. Marina		2.431.329	
Debitori per titoli		173.700	
Depositi a cauzione presso terzi		405.840	
Cauzioni Consiglieri		125.000	3.135.869
		-----	
			Lire 9.281.494,86
<i>Passivo:</i>			
Fondi di previdenza		61.877,46	
Fondo indennità licenziam. impiegati		107.332,25	
Creditori e diversi		1.197.779,44	1.366.989,15
		-----	
Capitale sociale e riserve			
Capitale azionario		4.500.000	
Fondo di riserva		135.017,01	4.635.017,01
		-----	
Utile:			143.619,70
			-----
			6.145.625,86
Conto Profitti e Perdite			
Perdite:			
Contributi per previdenza sociale		108.586,64	
Ammortamenti e deperimenti		80.000	
Utile anni precedenti		97.232,89	
Utile della gest.		46.386,81	143.619,70
		-----	
		L.	332.206,34
Profitti:			
Avanzo utile esercizi precedenti		97.232,89	
Utile di produzione		234.973,45	
		-----	
		L.	332.206,34

Il Presidente: on. comm. Luigi Bilucaglia

I Sindaci: dott. comm. Filippo Migliorisi, dott. ing. Giovanni Cattarini, comm. ing. Luigi Versa.

Appendice 3.

Scoglio Olivi001.tif  
(foto a tutta pagina)

# **STATUTO**

DEL

## **“CANTIERE NAVALE SCOGLIO OLIVI” S.A.**

in

### **POLA**

#### TITOLO I

##### **Disposizioni Generali**

###### Art. 1.

Viene costituita una Società per azioni sotto il nome “Cantiere Navale Scoglio Olivi”.

###### Art. 2.

Scopo della Società è l'esercizio del cantiere navale dello Scoglio Olivi in Pola in base al contratto di locazione e conduzione con la R. Marina ed in ispecie:

- a) la costruzione, l'allestimento e la riparazione di navi e l'esercizio di bacini;
- b) la costruzione di macchine, caldaie e di altri oggetti e congegni tecnici;
- c) la costruzione e riparazione di locomotive, vetture e carri ferroviari;
- d) l'impianto, l'acquisto e l'assunzione in locazione di cantieri navali, di fabbriche, di impianti industriali che hanno relazione con gli oggetti suindicati e la partecipazione ad altre imprese;
- e) l'acquisto e l'alienazione di beni immobili;
- f) l'esercizio della navigazione e di ricuperi con mezzi propri ad altrui;
- g) l'acquisto e l'utilizzazione di brevetti d'invenzione;
- h) l'esercizio di tutti gli affari di commercio corrispondenti agli scopi sopraindicati, sia per conto proprio che per conto altrui.

###### Art. 3.

La Società ha sede a Pola con facoltà di istituire filiali ed agenzie in altri luoghi dell'interno e dell'estero.

###### Art. 4.

La firma della Società è valida quando alla ragione sociale, scritta o impressa, sieno poste le firme di due Consiglieri d'Amministrazione oppure di un Consigliere d'Amministrazione e di un Istitore.

Art. 5.

La durata della Società è a tempo indeterminato.

## TITOLO II.

### **Capitale Sociale**

Art. 6.

Il capitale azionario importa nominali Lire 5,000.000 ripartito in 50.000 azioni da nominali Lire 100.

Sono ammessi titoli plurimi da 10 e da 100 azioni.

Art. 7.

Il capitale azionario può senza ulteriore approvazione del Governo venir aumentato mediante emissione di nuove azioni fino a Lire 15,000.000 per deliberare dell'Assemblea Generale.

Oltre tale importo un aumento del capitale azionario abbisognerà dell'approvazione del Governo. In caso di aumento del capitale azionario il Consiglio d'Amministrazione stabilirà il corso e le modalità dell'emissione.

In nessun caso le azioni di nuove emissioni potranno venir emesse ad un corso inferiore al nominale, che deve pervenire indiminuito alla Società.

Un eventuale guadagno oltre il valore nominale risultante dall'emissione delle nuove azioni verrà incorporato nelle riserve sociali.

Art. 8.

Le azioni sono al portatore ed indivisibili.

La Società non riconosce altro proprietario che il portatore delle azioni.

## TITOLO III.

### **Organi sociali**

Art. 9.

Sono organi sociali:

- a) il Consiglio d'Amministrazione;
- b) i Sindaci;

c) l'Assemblea Generale degli azionisti.

### **1) Consiglio d'Amministrazione.**

#### Art. 10.

La Società è amministrata da un Consiglio d'Amministrazione composto da non meno di 10 e non più di 20 Consiglieri.

Al consiglio d'Amministrazione spettano tutti i poteri, che non sieno espressamente riservati all'Assemblea Generale. Esso rappresenta la Società di fronte ai terzi ed esercita la direzione ed il controllo dell'azienda sociale a sensi degli Art. 227-241 del Cod. di Comm. qui vigente.

I Consiglieri d'Amministrazione devono essere cittadini italiani ed avere il loro domicilio entro il Regno d'Italia.

#### Art. 11.

I Consiglieri d'Amministrazione vengono eletti la prima volta dall'Assemblea Generale Costitutiva, in seguito dall'Assemblea Generale Ordinaria per il periodo di 4 anni.

All'assemblea Generale Costitutiva od Ordinaria possono gli azionisti unirsi in gruppi rappresentanti 2.500 azioni e ciascun gruppo così costituito, prima di passare all'elezione del Consiglio d'Amministrazione, può designare un Consigliere, che sarà dichiarato eletto senza votazione.

Qualora uno o più gruppi così costituiti facciano uso di questo diritto, gli azionisti presenti esclusi i gruppi che già designarono i loro Consiglieri eleggeranno a maggioranza di voto un numero di Consiglieri che sarà determinato in ragione di uno per ogni 2.500 azioni votanti. In questo computo un residuo di azioni superiore a 1.250 azioni sarà considerato per un intero.

In caso di aumento del capitale sociale la quota di 2.500 azioni corrispondente a nominali Lire 250.000 verrà proporzionalmente aumentata.

#### Art. 12.

In caso di vacanza nel Consiglio d'Amministrazione subentrata prima della tenuta dell'Assemblea Generale, il Consiglio stesso ha facoltà di provvedere alla sostituzione dei membri vacanti e dovrà provvedervi quando il numero dei Consiglieri sia sceso sotto il minimo statutario, salvo l'approvazione della prossima Assemblea.

#### Art. 13.

Ciascun Consigliere d'Amministrazione deve entro 14 giorni dalla notificazione della sua elezione o della sua nomina a sensi dell'Art. 12 depositare nelle cassa della Società 100 azioni con i coupons non ancora

scaduti, che intestate in di lui nome rimangono quale cauzione vincolate ed inipignorabili per la sua gestione.

L'inadempimento all'obbligo di prestare la cauzione equivale a rinunzia alla carica.

#### Art. 14.

Il Consiglio d'Amministrazione ogni 4 anni e precisamente nella seduta prima seguita dopo l'Assemblea Generale che ne votò l'elezione elegge dal proprio seno un Presidente ed un Vicepresidente. Il Presidente deve avere il suo domicilio a Pola.

In mancanza del Presidente o del Vicepresidente, il Consigliere più anziano ne fa le veci.

I Consiglieri d'Amministrazione ed egualmente il Presidente e il Vicepresidente sono rieleggibili.

#### Art. 15.

Il Presidente o chi ne fa le veci convoca il Consiglio di Amministrazione quando lo ritiene necessario o quando ne sia fatta domanda dal Comitato Esecutivo o da 4 Consiglieri o dai Sindaci.

Il Consiglio d'Amministrazione viene convocato di regola nella sede della Società.

Le deliberazioni vengono prese a maggioranza di voti coll'intervento di almeno metà dei Consiglieri. In caso di parità il Presidente ha due voti.

Alle sedute del Consiglio d'Amministrazione ciascun Consigliere può farsi rappresentare da un altro Consigliere mediante procura scritta. Nessun Consigliere può essere portatore di più di una procura.

Per la validità dei deliberati è necessario che tutti i Consiglieri d'Amministrazione sieno stati invitati alla seduta in tempo utile.

Le deliberazioni del Consiglio d'Amministrazione saranno registrate in un libro dei verbali e firmate dal Presidente e da un Consigliere.

Le relative copie portanti la firma del Presidente e di un Consigliere faranno fede.

#### Art. 16.

Il Consiglio d'Amministrazione può demandare parte dei suoi poteri ad un Comitato Esecutivo composto del Presidente del Consiglio e di 4 consiglieri delegati, i quali prenderanno decisioni a maggioranza di voti. In caso di parità dirime il Presidente.

#### Art. 17.

Sono attribuzioni particolari del Consiglio d'Amministrazione:

- 1) stabilire il proprio regolamento interno e quello del Comitato Esecutivo;
- 2) l'acquisto e l'alienazione di beni mobili, privilegi e diritti di patenti;
- 3) l'acquisto ed alienazione di beni immobili;

- 4) l'acquisto di ogni specie di merci, materiali, che servono all'esercizio delle proprie industrie;
- 5) la stipulazione di tutti i contratti che si riferiscono all'esercizio dell'impresa;
- 6) l'istituzione di filiali ed agenzie;
- 7) la nomina e il licenziamento del personale della Società e la fissazione dell'onorario;
- 8) l'impiego dei mezzi liquidi della Società;
- 9) la compilazione del bilancio, le proposte all'Assemblea per la ripartizione degli utili;
- 10) la convocazione dell'Assemblea Generale;
- 11) la nomina di uno o più direttori e institori.

#### Art. 18.

Ai Consiglieri d'Amministrazione compete la rifusione delle spese effettive da loro sostenute per l'adempimento del loro incarico e per la partecipazione alle sedute ed un onorario del  $\frac{1}{2}$  % sull'introito lordo dell'azienda che verrà suddiviso per 273 fra tutti i Consiglieri, il rimanente  $\frac{1}{3}$  fra i membri del Comitato Esecutivo, inoltre il tantieme previsto all'Articolo 34 n.o 3.

#### Art. 19.

I Consiglieri non possono senza il consenso del Consiglio d'Amministrazione iniziare per proprio conto od altrui una impresa corrispondente all'impresa sociale ne aderirvi come soci personalmente responsabili, fungere da direttori o Consiglieri di Amministrazione o far parte della Giunta di Sorveglianza in società aventi i medesimi scopi.

### **b) Sindaci.**

#### Art. 20.

L'Assemblea ordinaria degli azionisti elegge per la durata di un anno due Sindaci e due sostituti scelti fra gli azionisti.

I Sindaci possono essere convocati anche dal Consiglio di Amministrazione ogni qualvolta questi lo ritenga opportuno.

L'ufficio dei Sindaci termina coll'Assemblea in cui si delibera sull'ultimo bilancio annuale presentato ai Sindaci per l'esame; i membri usciti sono rieleggibili.

La nomina dei Sindaci può venir ognora revocata dall'Assemblea

I Sindaci controllano l'azienda sociale in tutti i rami dell'amministrazione; essi possono prendere conoscenza dell'andamento delle questioni sociali, ispezionare ogni momento i libri e gli scritti della Società ed esaminare l'esistenza della cassa sociale.

I Sindaci devono esaminare i conti annuali, i bilanci e le proposte per la ripartizione degli utili e fare in questo riguardo ogni anno un rapporto all'Assemblea degli azionisti.

Essi devono convocare un'Assemblea qualora lo richieda l'interesse della Società (Art. 225 Cod. di Com.).

Le ispezioni dei Sindaci seguono in qualunque momento, non però ad intervalli più lunghi di un mese.

Di ciascuna ispezione è redatto un protocollo. Inoltre i Sindaci presentano all'Assemblea una relazione in succinto sul proprio operato; essi hanno pure il diritto di fare delle proposte all'Assemblea.

#### Art. 21

Compete oltre ciò ai Sindaci, senza pregiudizio delle disposizioni dell'Art 231 al 2 Codice di Commercio, la ratifica di negozi fra la Società ed un Consigliere d'Amministrazione.

#### Art. 22.

I conti annuali devono essere presentati ai Sindaci non più di tre settimane prima dell'Assemblea chiamata ad approvarli.

Il bilancio sarà dato ad ispezione degli azionisti nei locali sociali almeno otto giorni prima dell'Assemblea ed a richiesta ne sarà consegnata copia ad ogni azionista.

#### Art. 23.

Ai Sindaci competerà per le loro prestazioni un onorario che sarà fissato dall'Assemblea. A far parte dei Sindaci non possono venire chiamati i membri del Consiglio di Amministrazione, gli impiegati della Società o persone che partecipano direttamente alla gestione degli affari della Società.

### **d) Assemblee generali.**

#### Art. 24.

Le Assemblee Generali sono Ordinarie e Straordinarie.

L'Assemblea Generale Ordinaria deve venir convocata nelle forme previste nel presente Statuto entro i prime sei mesi di ciascun anno e delibera su seguenti oggetti:

- 1) approvazione, modificazione o reiezione del Bilancio dopo aver intesa la relazione dei Sindaci;
- 2) impiego dell'utile netto;
- 3) eventuale impiego del fondo di riserva a coprimiento di perdite straordinarie o a completazione del dividendo;
- 4) elezioni del Consiglio d'Amministrazione; elezione dei Sindaci e determinazione del loro onorario;
- 5) cambiamento dell'oggetto dell'impresa; aumento del capitale azionario oltre Lire 5,000.000. – o diminuzione del capitale azionario ed in genere modificazione dello Statuto;

- 6) per un periodo di 5 anni dall'epoca della registrazione della Società, la deliberazione su contratti coi quali la società acquisti impianti già esistenti o da costruirsi per destinarli ad uso stabile della Società, o beni immobili per un corrispettivo che superi la quinta parte del capitale azionario, come pure le deliberazioni sul cambiamento di tali contratti a carico della Società, semprechè non si tratti dell'acquisto di immobili in via di alienazione forzata,
- 7) proposte di fusione;
- 8) proposte di scioglimento e liquidazione della Società;
- 9) proposte sulla convocazione di una Assemblea Generale Straordinaria;
- 10) proposte di qualsiasi genere, che vengano fatte dal Consiglio d'Amministrazione o dai Sindaci o da singoli azionisti nell'interesse dell'impresa.

Per le deliberazioni su contratti indicati al punto 6) si dovrà presentare all'Assemblea un rapporto corrispondente alle prescrizioni del § 9 I e II capoverso dell'Ord. Min. de 20 Settembre 1899 B.L.I.N.º 175 il quale deve essere sottoscritto dai venditori e da tutti i componenti il Consiglio d'Amministrazione e dai Sindaci; una copia di tale contratto sarà da fornirsi ad ogni azionista almeno 3 giorni prima dell'Assemblea in cui si delibera definitivamente sui relativi contratti.

Le decisioni con cui si approvano tali contratti, devono seguire con una maggioranza di almeno  $\frac{3}{4}$  dei voti depositi formanti almeno  $\frac{1}{4}$  del capitale azionario.

Le Assemblee Generali Straordinarie sono convocate dal Consiglio d'Amministrazione ogni qualvolta questo lo ritenga necessario.

Devono venir convocate quando ne sia fatta richiesta da uno o più azionisti, che giustifichino mediante deposito di essere portatori di azioni per un decimo del capitale azionario.

La convocazione deve aver luogo entro un mese dalla presentazione della domanda contenente l'ordine del giorno.

Le Assemblee Generali vengono tenute a Pola.

## Art. 25

Le Assemblee Generali vengono convocate mediante notificazione per una volta nella "Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia" e nell'"Osservatore Triestino".

La pubblicazione deve seguire almeno 14 giorni prima del giorno fissato per l'Assemblea e vi devono essere indicati il luogo e il tempo previsto in cui vi sarà tenuta e l'ordine del giorno.

In ispezialità cambiamenti dello Statuto devono venir indicati nel loro essenziale contenuto.

La notificazione deve inoltre contenere le disposizioni statutarie riguardanti il modo in cui gli azionisti hanno da dimostrare il loro diritto di voto.

Azionisti rappresentanti almeno la decima parte del capitale azionario hanno diritto di chiedere mediante atto da loro firmato, con

indicazione dei motivi, che all'Assemblea Generale vengano iscritti all'ordine del giorno e pertrattati altri oggetti, presentandone domanda almeno 3 settimane prima della notifica della convocazione.

#### Art. 26.

Il possesso di 10 azioni dà diritto ad un voto nell'Assemblea Generale.

Per l'esercizio del diritto di voto è necessario che le azioni vengano depositate nella Cassa della Società o in un altro luogo destinato nella notificazione almeno tre giorni prima di quello fissato per l'Assemblea Generale.

Agli azionisti che col deposito delle azioni hanno dimostrato il loro diritto di voto vengono rilasciate della carte di legittimazione, con indicazione del numero delle azioni depositate, e quando la lista delle azioni depositate è chiusa ne deve venir concessa l'ispezione nella sede della Società.

All'Assemblea Generale deve venir assunto un elenco degli azionisti comparsi o dei loro rappresentanti (Art. 27), con indicazione del loro nome e domicilio, dell'importo delle azioni rappresentate e del numero dei voti a ciascuno spettanti e concedersi ad ognuno degli azionisti o dei rappresentanti degli azionisti comparsi l'ispezione dell'elenco.

#### Art. 27.

Il diritto di voto all'Assemblea Generale può venir esercitato anche a mezzi di mandatari, siano questi azionisti i meno. Il mandato segue mediante giro della carta di legittimazione. (Art. 26.) Ciascun azionista può nominare soltanto un singolo mandatario per i voti a lui spettanti.

#### Art. 28.

L'Assemblea Generale delibera validamente in quanto vi sia rappresentata almeno la decima parte del capitale azionario.

Le decisioni vengono prese a maggioranza assoluta di voti, in caso di parità il Presidente ha due voti.

Per la validità dei deliberati sugli oggetti indicati ai N.i 5, 7, 8, dell'Articolo 24, inoltre su proposte per scioglimento del contratto di locazione e conduzione coll'Amministrazione della R. Marina relativamente allo Scoglio degli Olivi ed accessori, l'Assemblea potrà prendere validi deliberati solo in quanto vi siano rappresentati 2/3 del capitale azionario e sia aggiunta una maggioranza di almeno  $\frac{3}{4}$  dei voti presenti.

Nell'elezione delle cariche sociali si procede a mezzo di schede. Non raggiungendosi la maggioranza assoluta in due successive votazioni, decide la sorte fra le persone che riportano il maggior numero di voti.

#### Art. 29.

Se l'Assemblea Generale non è in grado di prendere deliberati a sensi dell'Articolo 28 deve venir indetta entro 30 giorni una seconda Assemblea Generale per la quale il termine fra la convocazione e la tenuta dell'Assemblea può venir limitato ad 8 giorni.

Questa seconda Assemblea può in tutti i casi, senza riguardo al capitale sociale rappresentato, prendere deliberati su tutti gli oggetti posti all'ordine del giorno per la prima convocazione. Di ciò deve farsi espressamente cenno nell'avviso di convocazione.

Nei casi previsti dall'Articolo 28, nei quali si richiede una maggioranza qualificata, non possono in seconda convocazione venir presi deliberati, se non con l'adesione di  $\frac{3}{4}$  di voti presenti.

Art. 30.

La presidenza dell'Assemblea Generale è tenuta dal Presidente o dal Vicepresidente del Consiglio D'Amministrazione; in caso di loro impedimento da un membro del Consiglio d'Amministrazione da questo designato.

Il protocollo dell'Assemblea sarà firmato oltrechè dal Presidente, da due azionisti a ciò deputati dal Presidente stesso.

#### TITOLO IV.

### **Bilancio, Riparto Utili, Riserve.**

Art. 31.

L'anno sociale coincide coll'anno solare. Il primo anno solare si chiude col 31. Dicembre 1921.

Art. 32.

Alla fine di ogni anno il Consiglio d'Amministrazione d'accordo coi Sindaci stabilisce quali depennazioni sono da farsi dal valore degli attivi della Società, rispettivamente con quali importi sieno da dotarsi i diversi fondi di riserva, quanto si deve riservare per ricostruzioni, riparazioni, rinnovazioni ed assicurazioni ed in fine provvede alla chiusura dei conti annuali della Società compilando il Bilancio e il Conto Utili e Danni.

Il Consiglio d'Amministrazione presenta ogni anno all'Assemblea la chiusura dei conti assieme con una relazione. Una copia della stessa insieme col Bilancio e col Conto Utili e Danni sarà consegnata ad ogni azionista, che ne faccia richiesta al più tardi tre giorni prima dell'Assemblea.

Nel Bilancio devono venir specificati tutti gli attivi e passivi della Società secondo il valore, che si può realmente attribuire all'epoca della compilazione.

Dal reddito annuale lordo sono da diffalcarsi le spese d'Amministrazione, di manutenzione della proprietà sociale (compresa ogni spesa per restauro e per la rinnovazione e sostituzione di singoli attrezzi ed utensili), le spese di esercizio e di assicurazione e le pubbliche imposte; inoltre gl'interessi passivi, le rate scadute d'ammortizzazione di prestiti, le depennazioni ed in genere tutte le spese di qualunque natura esse sieno.

#### Art. 34.

L'utile netto quindi risultante viene ripartito nel modo seguente:

- 1) il 5% al fondo di riserva fino a tanto, che questo fondo raggiunga la decima parte del capitale azionario;
- 2) dal utile rimanente un dividendo agli Azionisti corrispondente al 5% del capitale azionario;
- 3) dal risultante avanzo il 10% viene assegnato al Consiglio d'Amministrazione;
- 4) sull'impiego della rimanenza decide l'Assemblea Generale.

#### Art. 35.

Il pagamento dei dividendi spettanti agli azionisti ha luogo 15 giorni dopo l'Assemblea. I dividendi non ritirati entro 3 anni decadono a favore del fondo di riserva.

#### Art. 36.

Il fondo di riserva viene costituito con gli utili devoluti ad esso a sensi dell'Articolo 7 ultima al, dell'Articolo 30 No. 1 e dall'Articolo 31, seconda al, inoltre a mezzo di dotazioni speciali fissate dall'Assemblea Generale.

In quanto il fondo di riserva superi la decima parte del capitale sociale, il sopravvanzo del fondo stesso eccettuati gli importi devoluti a sensi dell'Articolo 7, può venir impiegato a scopo di dividendi sulle azioni.

#### Art. 37.

L'assemblea Generale può deliberare la formazione di uno speciale fondo di riserva utili con lo scopo di sopperire al dividendo negli anni in cui no risultasse corrispondente ai 5%. Sulle prelevazioni di questo fondo decide l'Assemblea stessa. Può inoltre stabilire altri speciali fondi di riserva.

#### Art. 38.

I diversi fondi di riserva non vengono amministrati separatamente dal resto del patrimonio sociale, ma possono venir impiegati a scopi d'interesse generale della Società; si avrà cura però che sieno sempre disponibili mezzi liquidi sufficienti per la regolare gestione.

## TITOLO V.

### **Scioglimento della Società**

#### Art. 39.

Oltre che nei casi previsti dalla legge la Società viene sciolta in base ad un deliberato in conformità dello Statuto dall'Assemblea.

#### Art. 40.

L'Assemblea che delibera lo scioglimento della Società deve provvedere contemporaneamente su modo della liquidazioni.

Della liquidazione sono incaricati i Consiglieri d'Amministrazione e tre azionisti nominati all'uopo dall'Assemblea; con tale atto cessano le funzioni del Consiglio d'Amministrazione come tale.

Quando i liquidatori non sieno nominati dall'Assemblea, si procede alla liquidazione a norma del Codice di Commercio (Art. 244). Le disposizioni dello Statuto relative all'Assemblea ed ai Sindaci, continuano ad avere affetto fino al compimento della liquidazione.

La convocazione dell'Assemblea è fatta dai liquidatori, i quali debbono presentare un rapporto corredato dai necessari documenti sullo stato della liquidazione.

Di tale rapporto gli azionisti hanno diritto di prendere ispezione alle stesse modalità stabilite a proposito dei bilanci.

## TITOLO VI.

### **Disposizioni finali.**

#### Art. 41.

Le azioni singole sono estese a numeri correnti secondo il formulario A e munite di coupons e tallons secondo i formulari B e C; le azioni plurime a 10 pezzi sono estese secondo il formulario a. e munite di coupons e tallons secondo i formulari b. e β; le azioni plurime a 100 pezzi sono estese secondo il formulario α. e munite di coupons e tallons secondo i formulari c. e γ. I formulari sono riprodotti in calce allo Statuto.

Fino a sei mesi dalla costituzione della Società potranno essere rilasciate agli azionisti in luogo delle azioni dei titoli interinali nominativi.

Le firme sulle azioni e sui titoli interinali possono essere fatte con mezzi meccanici.

#### Art. 42.

Controversie risultanti dai rapporti sociali fra gli azionisti e gli organi statutari della Società e gli azionisti fra di loro, saranno decise inappellabilmente da un giudizio arbitramentale.

Esso si costituirà in modo che ogni una della parti contendenti nominerà entro 14 giorni dalla diffida il proprio arbitro. Non avvenendo ciò, l'altro arbitro sarà nominato dal Presidente del Tribunale Commerciale e Marittimo in Trieste. Qualora non fosse possibile la costituzione di tale giudizio Arbitrimentale entro 8 settimane, resterà libero alle parti rivolgersi ai giudizi ordinari.

Art. 43.

Tutte le notificazioni agli azionisti sono valide, se pubblicate una volta nella "Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia" e nell'"Osservatore Triestino". Un tanto vale anche per la convocazione dell'Assemblea generale costitutiva.

N.645/6064 Uff. VI.o

Il Commissari Generale Civile per la Venezia Giulia;

Visto ed approvato a sensi dell'ordinanza min. 20. Settembre 1899 B.L.I. N.o. 175 ed in virtù delle disposizioni contenute nel Decreto Reale 24 Luglio 1919 N.o 1251 circa i poteri conferiti ai Commissari Generali Civili.

Trieste, il 21 Luglio 1920.

p. Il Commissario Generale  
Civile:  
CRISPO MONCADA

Scoglio Olivi018.tif

Appendice 4.

## **DIREZIONE GENERALE ARSENALE POLA**

RISERVATA N. 316/R

Pola, li 18 maggio 1919

**Alla R. Capitaneria di Porto di Pola**

### **DISPOSIZIONI**

**in vigore per autorizzazione e riconoscimento per entrata e transito  
nell'Arsenale**

#### **DOCUMENTI NECESSARI PER IL RICONOSCIMENTO**

##### **a) PER I MILITARI R. MARINA**

###### **Ufficiali:**

Libretto ferroviario, se in borghese, ed anche in divisa quando non destinati o sconosciuti in Dipartimento; in mancanza (su richiesta dell'Autorità da cui dipendono) tessera numerata rilasciata dalla Direzione Generale dell'Arsenale dietro presentazione della fotografia in divisa con firma.

###### **Sott'Ufficiali:**

Libretto ferroviario od in mancanza (su richiesta dell'Autorità da cui dipendono) tessera numerata rilasciata dalla Direzione Generale dell'Arsenale dietro presentazione della fotografia in divisa con firma.

###### **Sotto Capi e Comuni:**

Quando debbono uscire per franchigia:

Biglietto personale da esibire e consegnare al rientrare sul quale è indicato il grado, cognome, nome e matricola del militare, l'ora dell'uscita e del rientro.

I permessi devono avere firma leggibile e timbro del Comando o dell'Autorità dalla quale i militari dipendono.

Sulle navi e galleggianti comandati da Sott'Ufficiali i permessi sono valevoli solo se firmati dal Comandante titolare, o dal graduato più anziano di bordo, nel caso a bordo siano imbarcati militari di grado od anzianità maggiore del Comandante.

L'uscita e rientrata dei franchi avrà luogo:

1 - Dalla porta N. 2 per i militari delle navi ormeggiate a Scoglio Olivi;

2 - Dalla porta N. 8 per i militari delle navi ormeggiate nell'Arsenale propriamente detto.

Il personale franco delle navi, sia dall'uscita che dal rientro, deve essere accompagnato incolonnato da un graduato della Nave, il quale è responsabile della loro identità, rimette nota nominativa al Capo Portiere, al ritorno fa l'appello, riconosce il personale e l'accompagna a bordo.

Per i mancanti rilascia il foglio al Capo Portiere con un segno di fianco ai loro nomi.

Un sott'Ufficiale e graduato scelto fra i franchi di ogni Nave può essere incaricato di questo servizio.

La Nave di guardia invierà a sua volta, per il mantenimento dell'ordine all'uscita ed al rientro, un sott'ufficiale coadiuvato da un comune armati di sciabola e daga.

Il personale che non risulta nella note sarà arrestato dai RR. Carabinieri e chiuso nell'apposita camera a tale uopo destinata se non può essere accompagnato a bordo.

#### **Quando debbono transitare isolatamente in Arsenale per servizio:**

Biglietto di riconoscimento con connotati e firma, rilasciato dall'Autorità da cui dipendono con visto, timbro e numero della Direzione Generale dell'Arsenale.

#### **Quando destinati a lavoro nelle Officine:**

Tessera o foglio d'autorizzazione con fotografia e firma rilasciati dalla Direzione Generale dell'Arsenale.

#### **Reparti di militari e Comandante:**

Il Comandante del Reparto, o Capo della Comanda, si fanno riconoscere colle norme sopra stabilite, e comunicano la forza numerica del personale costituente il reparto, o la comandata, di cui rispondono personalmente.

Il personale costituente detti Reparti, o Comandate deve entrare in Arsenale incolonnato, avvertendo che quando dagli stessi debbono staccarsi militari per servizi individuali, a meno che si tratti di servizio di sentinella, scolta, piantone, ognuno di essi deve essere provvisto del biglietto di riconoscimento personale.

### **b) PER I MILITARI DEL R. ESERCITO**

#### **Ufficiali:**

Libretto ferroviario e foglio d'autorizzazione numerato della Direzione Generale dell'Arsenale; in mancanza (su richiesta dell'Autorità da cui dipendono) tessera numerata rilasciata dalla Direzione Generale

dell'Arsenale dietro presentazione della fotografia con firma, oppure biglietto di riconoscimento con connotati rilasciati dall'Autorità da cui dipendono con visto, timbro e numero della Direzione Generale.

**Sott'ufficiali, caporali e soldati:**

Quando debbono transitare isolatamente in Arsenale per servizio:

Come i sottocapi e comuni Regia Marina nelle stesse condizioni.

**Militari comandati a lavoro in Arsenale:**

Come i militari Regia Marina quando destinati a lavoro nelle officine.

**Reparti di truppa:**

Come reparti di militari e comandate Regia Marina.

**c) PER IL PERSONALE BORGHESE R. MARINA**

**Impiegati di ruolo e personale avventizio addetto a lavori di scritturazione:**

Tessera numerata con fotografia e firma, e medaglietta numerata portata visibile quale distintivo, rilasciata dalla Direzione Generale dell'Arsenale. Nella tessera è indicato il numero delle medaglietta.

**Operai fissi:** Tessera numerata con fotografia e firma.

**Operai avventizi:**

a) Quelli in servizio da almeno tre mesi: come gli operai fissi.

b) Quelli che entrano in servizio o vi sono da meno tre mesi come in g.

**d) PER PERSONALE APPARTENENTE AD ALTRE  
AMMINISTRAZIONI DELLO STATO**

Biglietto di riconoscimento con fotografia firmata e connotati, rilasciata dall'Amministrazione da cui dipendono, con autorizzazione timbro e numero della Direzione Generale.

**e) PER FORNITORI E RAPPRESENTANTI**

Tessera speciale numerata a pagamento con fotografia e firma.

**f) PER PERSONALE BORGHESE IMBARCATO SU NAVI E  
GALLEGGIANTI MINORI CHE ENTRANO IN ARSENALE**

Foglio d'autorizzazione numerato della Direzione Generale dell'Arsenale, che viene rilasciato su richiesta firmata del Comandante di bordo o dall'Autorità dalla quale il galleggiante dipende, nella quale siano indicati nome, cognome, paternità, luogo di nascita, e connotati degli individui, quando non si unisca la fotografia, ed alla quale siano allegati gli eventuali documenti di riconoscimento degli interessati. (Libretto di

navigazione, passaporto o certificato d'identità od altro documento con fotografia).

#### **g) PER IL PERSONALE NON COMPRESO NEI PRECEDENTI CASI**

Foglio d'autorizzazione della Direzione Generale numerato e con fotografia, e quando questa manchi, passaporto oppure certificato d'identità con fotografia.

Il personale non residente a Pola deve sempre essere munito di passaporto con fotografia.

#### **MODALITÀ PER OTTENERE I PERMESSI**

Le tessere, medagliette di riconoscimento, fogli d'autorizzazione vengono concessi soltanto dalla Direzione Generale dell'Arsenale in seguito a richiesta dell'Autorità da cui dipendono o per cui conto lavorano gli individui.

Le richieste compilate sugli appositi modelli devono indicare:

- a) Generalità, paternità e maternità degli interessati, luogo e data di nascita, domicilio di provenienza, e quello di residenza a Pola, con specificato l'indirizzo dell'abitazione.
- b) Scopo dell'entrata in arsenale con indicazione del genere di lavoro, Autorità o Ditta cui sono addetti.
- c) Durata del permesso specificando l'inizio e possibilmente il termine.
- d) Se si tratta di prima entrata in arsenale.

Ad ogni richiesta devono essere allegati: il certificato di cittadinanza, il certificato penale, la fotografia quando prescritta, nonché gli altri documenti necessari per il riconoscimento.

**La Direzione Generale non rilascia alcun documento se prima non ha preso informazioni o valide o garanzie sui precedenti morali e politici dell'interessato.**

**Ogni richiesta di entrata deve essere quindi fatta in precedenza un numero di giorni sufficiente per avere le necessarie informazioni.**

#### **DISTRIBUZIONE DEI DOCUMENTI**

Le tessere, medagliette e fogli d'autorizzazione, vengono dal Comando Carabinieri Arsenale a cui son rimessi dalla Direzione Generale, rilasciati personalmente agli interessati, accertandone la identità, mediante confronto colla loro fotografia, o, quando questa manchi, dietro presentazione di persona nota ed accetta pel riconoscimento, e successiva apposizione dei connotati.

**Su ogni foglio d'autorizzazione vengono specificamente indicati i documenti di riconoscimento che l'individuo deve presentare per farsi riconoscere ed il periodo di validità.**

**Nessun documento che non porta il timbro a secco della Direzione Generale può essere ritenuto valevole; sarà sequestrato ed il possessore arrestato.**

**Fanno eccezione i libretti personali ferroviari.**

**Nella tessera la fotografia ed il cartoncino devono essere assicurati alla copertina con apposito cordoncino e piombo.**

### **RILASCIO ECCEZIONALE ED IMMEDIATO DI PERMESSI**

Sono rilasciati a richiesta e su responsabilità delle Direzioni, Comandi od Autorità richiedenti presentando i seguenti documenti: Certificato penale e passaporto, o certificato d'identità con fotografia e firma.

### **NORME DA OSSERVARSI PER ENTRATA, USCITA E CIRCOLAZIONE IN ARSENALE**

#### **Obbligo di avere l'autorizzazione e di portare con sé i documenti di riconoscimento:**

Chi entra in Arsenale e circola nello stesso, deve averne regolare autorizzazione e portare con sé i documenti di riconoscimento stabiliti per la categoria alla quale appartiene, in modo da poterli presentare a qualunque richiesta dei militi RR. Carabinieri e personale preposto alla sorveglianza alla Porta Principale e nell'interno dell'Arsenale.

#### **Entrata ed uscita di personale lavorante fisso ed avventizio:**

I componenti il personale lavorante fisso ed avventizio, entrando ed uscendo dall'Arsenale, porteranno le tessere e fogli d'autorizzazione alla mano, in modo visibile.

Durante le ore di lavoro, quando vestono gli abiti relativi, potranno depositare in officina.

#### **Circolazione di operai fissi ed avventizi in Arsenale:**

Operai fissi ed avventizi, quando per ragioni di servizio debbono lasciare la loro destinazione di lavoro e circolare in Arsenale, debbono essere muniti di apposita medaglietta di circolazione da portarsi appesa in modo visibile.

A tale scopo ogni Capo Officina ha in consegna un sufficiente numero di medaglie di circolazione dello stesso tipo, numerate e portanti la intestazione dell'officina stessa.

Il Capo Officina sarà responsabile della loro distribuzione ed avrà cura di verificare ogni sera al termine del lavoro che le medaglie assegnate e non occorrenti in quel momento al servizio siano state restituite.

#### **Operai che si recano in stabilimenti militari fuori Arsenale e su navi:**

Gli operai che per ragioni di servizio o di lavoro debbono recarsi in altri Stabilimenti Militari fuori dell'Arsenale (Polveriere, Opere di Difesa, ecc.) oppure su Navi, entro e fuori il recinto dell'Arsenale, debbono portare con sé e presentare all'entrata ad uscita gli stessi documenti richiesti per l'Arsenale.

#### **Entrata ed uscita di operai durante le ore di lavoro:**

Nessun operaio, destinato in Arsenale, può entrare ed uscire dallo stabilimento, durante le ore di lavoro, senza permesso scritto dal rispettivo Direttore o dalla Direzione Generale.

**Entrata ed uscita di militari durante le ore di uscita della maestranza:**

Nessun militare del C.R.E. o del Regio Esercito può uscire od entrare durante l'uscita della maestranza senza permesso della Direzione Generale. Tale proibizione comincia cinque minuti prima dell'ora stabilita per l'uscita degli operai e termina cinque minuti dopo l'uscita stessa. E' fatta eccezione per i militari che lavorano nelle officine e seguono l'orario della maestranza.

**Operai della Direzione Autonoma del Genio Militare per la Marina e Ditte private:**

Gli operai della Direzione Autonoma del Genio Militare per la Marina e di Ditte private che hanno contratto di lavoro coll'Amministrazione Marittima, debbono sempre portare con sè i documenti ordinari di riconoscimento.

Essi entrano in Arsenale ogni mattina dalle Porte N. 2 e N. 6 45 minuti prima della maestranza, ed escono dalle stesse porte mezz'ora prima dell'uscita della stessa, tranne casi di lavoro straordinario.

La Direzione Autonoma del Genio Marina ed ogni Ditta dispongono che sia all'entrata che all'uscita degli operai dipendenti sia presente un loro assistente per assicurare l'ordine e disciplina,

**CASI DI URGENZA**

**Persone non munite di documenti:**

Potranno entrare e recarsi ad un Ufficio in Arsenale mediante accompagnamento, dopo che il Capo Portiere avrà avuto telefonicamente l'autorizzazione dall'Autorità preposta all'Ufficio, a cui comunica per telefono la richiesta.

**Gruppi di operai sprovvisti di documenti che devono entrare per lavori urgenti:**

Saranno autorizzati all'entrata su richiesta della Direzione, Comando, o Ditta interessata, che presenterà nota nominativa degli stessi, sulla quale verrà apposta autorizzazione d'entrata dall'Ufficiale di servizio, ed in sua assenza dall'Ufficiale d'Ispezione.

In tale caso si disporrà vigilanza del Carabinieri, per tutto il tempo che sarà necessario.

**REGISTRAZIONI E COMUNICAZIONI**

I documenti che vengono rilasciati sono dei seguenti tipi:

Serie A: Tessera per militari: permanente

Serie B: Tessera per impiegati: permanente

Serie C: Tessera per operai: permanente

Serie D: Tessera per fornitori e rappresentanti valevole sino a sei mesi

Serie E: Foglio d'autorizzazione sino a dieci giorni per l'entrata immediata

Serie F: Foglio d'autorizzazione sino a tre mesi

Serie G: Biglietto di riconoscimento con connotati per militari

Serie H: Biglietto di riconoscimento con fotografia o connotati per personale dipendente da altre Amministrazioni dello Stato

Serie I: Permessi collettivi per personale di custodia di galleggianti sprovvisti di documenti.

Medaglietta numerata di riconoscimento.

I registri da tenersi sono i seguenti:

**Da ogni Autorità:**

Registro a madre e figlia per richiesta di permessi d'entrata.

**Dalla Direzione Generale dell'Arsenale:**

Un registro con pandetta per ogni serie di documenti

Un registro di carico e scarico delle tessere con l'indicazione degli introiti e versamenti per quelle a pagamento.

Un registro degli esclusi dall'entrare in Arsenale, con relativa pandetta.

Un scadenziario dei permessi.

I registri costituiscono documento riservato e debbono essere tutti numerati.

Le domande devono essere trasmesse coll'apposito modulo numerato. Un notamento delle autorizzazioni concesse verrà a cura della Direzione Generale Arsenale trasmesso alle Autorità richiedenti ed al Comando Carabinieri Arsenale per controllo.

La Direzione Generale Arsenale, in base allo scadenziario, avverte le Autorità competenti ed i Carabinieri dei documenti che scadono e che debbono ritirarsi.

Analoga comunicazione viene fatta circa gli esclusi dall'entrare in Arsenale.

**RESTITUZIONE DI DOCUMENTI SCADUTI**

I documenti scaduti di personale che non deve più prestare servizio od entrare in Arsenale vengono ritirati ai titolari dall'Autorità da cui dipendono, e restituiti alla Direzione Generale di ufficio.

Analogamente quando una Nave lascia il Dipartimento, vengono a cura del Comando di bordo ritirati i permessi rilasciati al personale della stessa e restituiti alla Direzione Generale.

*Pola, Febbraio 1919.*

Fonti:

- AA.VV., *L'economia della Venezia Giulia*, Università di Trieste, Istituto di statistica, Trieste, 1946.
- Air Force History Research Agency, USA
- Archivio Centro di Ricerche Storiche (CRS) – Centar za povijesna istraživanja
- Bogneri M., *Cronache di Pola e dell'Istria. 1915-1938 la guerra, la redenzione e l'unione alla Madrepatria*, Unione degli Istriani, Trieste, 1990.
- Coceancig B. *L'industria navale giuliana nel dopoguerra*, Trieste, 1927.
- Comando Generale della Guardia di Finanza, *La Scuola Nautica della Guardia di Finanza*, Roma, 1976.
- Consiglio Provinciale delle Corporazioni dell'Istria, Servizio di statistica, *Relazione statistico-economica sulla Provincia dell'Istria negli anni 1936 XIV e 1937 XV*, 1938.
- *Dati e notizie sulle Società per Azioni della Venezia Giulia*, Editrice la Banca Commerciale Triestina, Tip. L. Smolars & Nipote, Trieste 1925.
- Di Giusto S., Operationszone Adriatisches Küstenland. Idine, Gorizia, Trieste, Pola, Fiume e Lubiana durante l'occupazione tedesca 1943-1945. Istituto Friulano per la Storia del Movimento di Liberazione, Udine, 2005.
- Državni arhiv Pazin
- *Foglio degli Annunzi Legali delle provincie di Trieste e di Pola*
- Gazzetta Ufficiale del Governo Militare Alleato della Venezia Giulia
- Gerolami G., Cantieri Riuniti dell'Adriatico. Origini e sviluppo 1857-1907-1957, Trieste 1957.
- *Il Corriere Istriano*
- Istituto statistico-economico annesso alla R. Università degli Studi economici e commerciali di Trieste, *L'economia della Regione Giulia nel 1926*, Editore l'Istituto statistico-economico, Trieste, 1926.
- *L'Azione*
- *La Marina mercantile italiana. Rassegna delle industrie del mare*. fascicolo di gennaio "Il Cantiere Navale di Scoglio Olivi", 1921.
- Maranelli C., Dizionario geografico dell'Alto Adige, del Trentino, della Venezia Giulia e della Dalmazia, 1915.
- Marsetič R., *I bombardamenti Alleati su Pola*, Centro di Ricerche Storiche, Rovigno, 2004.
- Marsetič R., "L'incidente del sommergibile F.14", in *Quaderni XV*, Centro di Ricerche Storiche, Rovigno, 2003.
- Ministero delle Comunicazioni, Direzione Generale della Marina Mercantile, *La Marina Mercantile Italiana al 31 dicembre 1926-V*, Relazione del Direttore Generale della Marina Mercantile a S.E. il Ministro delle Comunicazioni, Provveditorato Generale dello Stato, Roma 1929.
- Pascucci R., "Scoglio Olivi - Pola", in *Histria Nobilissima*, N. 2. 1 aprile 1928, Tipografia Rocco, Pola.
- Percan J., *Pula kao trgovačka luka*, Riječka revija, Rijeka, 1963.
- *Portolano del Mediterraneo, Adriatico Occidentale e Settentrionale*, Istituto Idrografico della Regia Marina, Tipografia dell'Istituto Idrografico della R. Marina, Genova, 1939.
- *Registro Italiano Navale (R.I.NA) per la classificazione delle navi mercantili*, Libro Registro 1939, Pellas & Palla, 1939.
- Schramm P. E., *Kriegstagebuch des Oberkommandos der Wehrmacht*, vol. III/II.

- *Uljanik, the shipbuilding industry Pula – Jugoslavia*. Pula : SOUR Brodogradjevna industrija "Uljanik", 1986.

## SAŽETAK

### **Pulska luka, Brodogradilište Uljanik i Arsenal za talijanske vladavine (povodom 150-te obljetnice osnivanja Arsenala u Puli (1856-2006.))**

Raspadom Habsburške monarhije i prelaskom pod vlasti Kraljevine Italije, došlo je do snažnog redimenzioniranja značaja grada i njegove luke uslijed dubokih političkih, ekonomskih i strateških promjena koje su ga zahvatile i od kojih se uzalud pokušavao oporaviti tijekom čitavog razdoblja talijanske vladavine. Nestali su, naime, preduvjeti i okolnosti koji su postojali u austrijsko doba. Pula je više desetljeća bila isključivo vojnički grad, što je ometalo njezin industrijski i trgovački razvoj, obzirom da su se sve aktivnosti polarizirale oko Arsenala jake pomorske baze, u funkciji kojega grad se je planirao i razvijao, počev od sredine XIX. stoljeća. Sve aktivnosti vezane uz naoružavanje i opremanje brodova koje su se ranije odvijale u Arsenalu, većim dijelom su ukinute ili veoma reducirane, uz postupno otpuštanje radnika, dok je na otoku Uljaniku, nekad sastavnom dijelu Arsenala, nastalo Brodogradilište Uljanik. Nakon početnog razdoblja s donekle pozitivnih rezultatima, od 1925. do 1930. doživljava nagli i neočekivani pad, koji je kasnije zaustavljen sredinom tridesetih godina, a između 1937. i 1939. godine doživljava procvat uslijed povećanja narudžbi za Kraljevsku mornaricu i to za nove poslove na održavanju podmornica. U dvogodišnjem razdoblju 1944-1945., upravo zbog luke, koja je predstavljala temelj i pokretački faktor ponovnog procvata Pule nakon stoljeća propadanja i bijede, grad je pretrpio teško bombardiranje kojemu je bila svrha uništiti ili barem onesposobiti prije svega lučku infrastrukturu, što je uglavnom i postignuto, ali uz strašne posljedice za grad i stanovništvo.