

## I CANTIERI NAVALI ADRIATICI 1941-1945

ACHILLE RASTELLI  
Milano

CDU 629.128(497.5Adriatico)"1941-1945"  
Intervento  
Maggio 2008

*RIASSUNTO: Una delle storie industriali più sconosciute della storia cantieristica italiana, e più in generale dell'Adriatico, è quella che riguarda i Cantieri Navali Adriatici; è una storia breve, durata in effetti pochi anni ma che ai fini contabili e amministrativi è durata fino al 1965. Il cantiere, anzi, i cantieri, perché si tratta degli stabilimenti di Spalato, Kraljevica e Susak, erano in origine jugoslavi e nel 1941 furono catturati dagli italiani che ne assunsero la gestione. Ebbero sempre vita difficile, per la carenza di materie prime e per le difficoltà di condurre una produzione con risultati economici soddisfacenti, visto lo stato di guerra. L'attività principale riguardò la costruzione del cacciatorpediniere Split, ribattezzato Spalato, ma che non poté essere portata termine perché, dopo l'8 settembre 1943, finì la gestione italiana e, fra distruzioni, requisizioni e controlli da parte dei tedeschi e dei croati le costruzioni finirono del tutto. In Italia rimase comunque aperta presso l'Iri una partita contabile che si chiuse nel 1965, più di vent'anni dopo che era finita gestione di questi cantieri, ormai tornati jugoslavi.*

Parole chiave: fascismo, industria cantieristica, Spalato, Kraljevica, Susak



### *L'inizio*

Una delle storie industriali più sconosciute della storia cantieristica italiana, e più in generale dell'Adriatico, è quella che riguarda i Cantieri Navali Adriatici; è una storia breve, durata in effetti pochi anni ma che ai fini contabili e amministrativi è durata fino al 1965.

Si inserisce nella sicurezza del regime fascista di avere ormai vinto la guerra e, di conseguenza, poter liberamente gestire quello che giudicava legittima "preda bellica". I cantieri jugoslavi rientravano nella sua competenza e, pur forzando alcuni aspetti giuridici, avevano creato una struttura giuridica atta a giustificare la presa di possesso di queste strutture indu-

striali che esistevano da alcuni anni e avevano una loro storia.

La storia dei Cantieri Navali Adriatici aveva la sua origine nella nascita del regno di Jugoslavia e con la sua mancanza di adeguate strutture industriali per la costruzioni di navi, sia civili sia militari.

La ditta Fratelli Matievich, composta da componenti della famiglia jugoslava Matievich, aveva costituito nel 1920 a Spalato la Società Maryan che aveva realizzato un cantiere per costruzioni navali e per piccole riparazioni navali. A tale scopo acquistò anche un bacino galleggiante, costruito da Howaldtswerke di Kiel nel 1896 ma nel 1922 radicalmente ammodernato: era lungo 60 m, largo 17 m all'interno e 22 m all'esterno e la sua portata era di 2.000 t.

Nel dicembre 1930 intervenne un accordo fra la Società Maryan e gli Ateliers et Chantiers de la Loire francesi, ai quali furono venduti il bacino galleggiante e tutti gli attrezzi e le macchine dell'officina.

I francesi comprarono un terreno nella zona nord di Spalato, gestito dal piccolo cantiere Jug, e nell'agosto 1931 vi trasferirono tutta l'attività, mentre la famiglia Matievich era ancora proprietaria di terreni sui quali aveva un interesse il cantieri di Scoglio Olivi, ma questo non realizzò mai le sue intenzioni industriali, che erano poi quelle di rilevare tutto il vecchio cantiere Maryan, perché la zona non fu ritenuta adatta per la creazione di strutture cantieristiche.

Il 7 marzo 1931 fu fondata la società Jadransko Brodogradilište, mentre la ditta inglese Yarrow aveva rilevato il cantiere di Porto Re. Questo, inizialmente della Ganz Danubius, proprietaria anche del cantiere di Fiume, era stato rilevato dal Governo jugoslavo nel 1922 tramite la Primorska Banka ed era diventato il Jugoslavensko Brodogradilište A.D. Era diventato il 9 luglio 1929 il Brodogradilište Kraljevica A.D., con un apporto di capitale della Jadransko-Podunavska Banka di Belgrado. Il 21 dicembre 1929 fu rilevato dalla Yarrow inglese, diventando il Yarrow Jadransko Brodogradilište A.D.; nel maggio 1932 iniziò l'attività, dedicandosi alla riparazione di unità soprattutto ex-austro-ungariche e alla costruzione del WT 250 *Lovcen* e di 14 motoscafi.

Sorta una viva rivalità fra Spalato e Porto Re, il contrasto fu sistemato con la fusione delle due società, conclusa nel maggio 1936, con capitale per il 75% (altre fonti dicono il 78%) della Ateliers et Chantiers de la Loire e il restante 25% (o il 22%) dal cantiere britannico Yarrow. Il nome del cantiere cambiò in Jadranska Brodogradilišta A.D.

Fino al 1941 a Spalato erano stati realizzati 5 scali, tre piccoli e due più grandi adatti anche a navi di una consistente dimensione. Esistevano anche tre dighe pontili per l'allestimento delle navi. Il cantiere aveva due bacini galleggianti, uno già del cantiere Maryan, un altro con la portata di 3.500 t, e una gru galleggiante a vapore. Il cantiere aveva anche buone officine e due rimorchiatori per il movimento delle unità ai lavori.

Il cantiere di Porto Re, passato con la fusione del 1936 nel gruppo della Jadranska Brodogradilišta, aveva numerose officine, di livello però abbastanza artigianale, mentre lo scalo era una spiaggia naturale, con sistemi per alare le navi fino a 500 t, ma era consigliato alare navi non superiori alle 350 t. Il cantiere nel marzo 1941 aveva 45 operai, ma nell'ottobre 1939, in un momento di grande lavoro aveva alle dipendenze 251 operai. Durante la guerra fu dotato di un bacino galleggiante di 1.000 t di portata, catturato dalla Regia Marina e assegnato al cantiere.

Lo stabilimento Lazarus di Susak era dapprima dello Stato jugoslavo e riparava piccole unità; nel 1929 divenne una società mista pubblica-privata con il nome di Brodogradilište Lazarus. Nel maggio 1939 passò in proprietà alla Jadranska Brodogradilišta; era molto piccolo e dava lavoro a 60 operai, al momento di massimo impiego era arrivato a 100. disponeva di tre officine e di un piccolo scalo.

### *Il periodo italiano*

La guerra dichiarata dall'Italia al regno di Jugoslavia aveva portato all'occupazione di tutto il litorale dalmata con una conseguente presa di possesso delle principali attività economiche, in particolar modo di quelle che risultavano di proprietà delle nazioni con le quali l'Italia era entrata in guerra, cioè Francia e Gran Bretagna: con la Francia c'era un armistizio in corso, ma non era cessato lo stato di guerra in una situazione politicamente ambigua che investiva anche tutti i rapporti economici.

Con decreto del 19 aprile 1941, emesso dal comando della II Armata, l'ingegner Francesco Ferruccio Smeraldi, amministratore del Cantiere Navale del Quarnaro e consigliere anche dei CRDA (e quindi dell'Iri), fu nominato commissario dei cantieri jugoslavi, ma considerando che tutti gli altri erano piccoli scali artigianali, il controllo commissariale era pratica-



Il cantiere navale di Spalato nel 1934

mente solo sulla Jadranska Brodogradilista, che assunse il nome di Cantieri navali Adriatici.

Al momento del passaggio di controllo il direttore generale e consigliere delegato era Jacques Roux, capitano di vascello della Marine Nationale francese, direttore tecnico era Jean Bourrelly, ufficiale del genio navale francese. Procuratore tecnico del cantiere di Spalato era l'ingegner Roje, mentre direttore degli stabilimenti di Porto Re e Susak era l'ingegner Stanko Scilovich. In seguito all'occupazione del territorio, il 5 maggio 1941 il comando del VI corpo d'armata sospendeva Roux e Bourrelly e licenziava immediatamente altri quattro tecnici francesi. Smeraldi espelleva i francesi, ma questi per andarsene volevano una buonuscita che, però, fu negata. Subito dopo i cantieri rimasero sotto la direzione di Roje e Scilovich, con l'assistenza di delegati del commissario.

Al momento dell'assunzione del controllo a Spalato lavoravano 700 operai che lavoravano in due turni di tre ore, 350 operai per turno, poco dopo restarono 600 operai che lavoravano però a tempo pieno per 6-8 ore.

A Porto Re erano 2 impiegati e 65 operai e la situazione rimase

invariata anche con gli italiani, stessa situazione a Susak, con 3 impiegati e 130 operai.

A Spalato era in costruzione l'esploratore *Split*, con un dislocamento di 1.875 t e ordinato dalla Marina jugoslava, lo scafo era quasi completo e nei magazzini c'era molto materiale per completare l'allestimento; l'apparato motore doveva arrivare dalla ditta Yarrow inglese e le artiglierie le doveva fornire la Marina jugoslava. L'unità era stata considerata preda bellica dalla Regia Marina, ma i lavori erano quasi fermi perché molte cose dovevano essere riesaminate fra cui l'apparato motore che doveva essere fornito da una ditta italiana.

Erano inoltre in costruzione quattro bette, tre a fondo apribile come scavafango e una per il trasporto di carbone, tutte commissionate per il Governo marittimo jugoslavo e, da quel momento per il governo della Dalmazia. Una prima betta cavafango era quasi terminata, per le altre il lavoro era quasi a termine. Erano inoltre in riparazione i tre posamine *Sokol*, *Horao* e *Kobac*, la nave salvataggio *Spasilac*, ora prede belliche italiane, la nave appoggio *Zmaj* (preda bellica tedesca), il piroscifo *Hrvatska* della Jadranska Plovidba e altre unità della stessa compagnia.

Al cantiere di Porto Re erano in costruzione dei motoscafi in legno destinati all'esploratore *Split* e a Susak erano in riparazione dei piroscafi della Jadranska Plovidba, autoaffondati all'inizio del conflitto e rimessi a galla a cura del cantiere navale del Quarnaro.

La situazione economica dei cantieri appariva buona e c'era la possibilità di avere commesse da armatori ungheresi, tedeschi e italiani, ma tutto dipendeva dalla fornitura di materie prime. Una situazione particolare era quella di Porto Re che, benché il cantiere fosse sottoposto a controllo italiano, la località era l'unico sbocco al mare del Governo croato e bisognava restare in contatto con le autorità di Zagabria.

Nel maggio 1942 era prevista una ristrutturazione del cantiere di Porto Re: le macchine erano giudicate antiquate e si riteneva necessario acquistarne di nuove, fra cui un trasformatore, una pressa idraulica e delle macchine utensili, comunque il cantiere non avrebbe mai avuto possibilità di progettazione autonoma e si suggeriva di appoggiarsi al cantiere del Quarnaro per maggiori realizzazioni. Il Ministero delle Comunicazioni, Ispettorato della Marina mercantile, aveva ordinato, per armatori ancora da designare, tre motonavi da 650 tonnellate di portata lorda. Erano state però fornite solo indicazioni di massima e non ancora progetti dettagliati.

In ogni caso il cantiere non aveva una vita finanziaria autonoma e per lavorare avrebbe avuto bisogno di finanziamenti, oltre che di uffici acquisti adeguati.

Nel marzo 1943 i tre cantieri erano in piena attività: a Spalato la Regia Marina aveva spostato un bacino galleggiante di 7.000 t che era Teodo, anche gli altri cantieri erano stati un po' potenziati, ma in particolare era stata sistemata la parte economica con una ricapitalizzazione della società, lasciando in essere solo un prestito dei cantieri della Loire e dei cantieri Yarrow.

Erano stati cambiati inoltre i vertici aziendali: l'ingegner Carlo Bartoli era direttore del cantiere di Spalato; il ragioniere Attilio Matiz era direttore amministrativo della società; l'ingegner Albino Superina era vicedirettore e dirigente d'esercizio del cantiere di Spalato; l'ingegner Domenico Marchetti era direttore del cantiere di Porto Re e di Susak.

In compenso l'ingegner Stanko Scilovich, diventato suo malgrado cittadino italiano, era stato confinato a Pesaro. Il personale impiegatizio e operaio era rimasto quasi tutto lo stesso, cioè in maggioranza croato.

Ritenendo risanata la società, il commissario Smeraldi riteneva necessario far cessare la gestione commissariale e procedere alla nomina di un regolare amministratore. Il governatore della Dalmazia, con decreto del 23 marzo 1943, constatò la tornata normalità della società e decise che la gestione commissariale cessasse il 30 giugno 1943 e convocò per il 1° giugno 1943 a Spalato l'assemblea degli azionisti, cioè l'Iri, per la nomina di un consiglio d'amministrazione. Furono nominati l'avvocato Iti Bacci, il generale Dante Ferrara e ancora l'ingegner Smeraldi. Tuttavia, nelle more dell'approvazione, fu soppresso il Governatorato della Dalmazia e la ratifica del verbale assembleare non ebbe mai luogo, nemmeno da parte del prefetto di Spalato e dell'ufficio stralcio dell'Iri a Roma.

Smeraldi era nei dubbi se doveva restare in carica, pure essendo decaduto il 30 giugno 1943 e chi doveva approvare il verbale con il bilancio chiuso anche questo in tale data, ma l'armistizio rese tutto più confuso.

■

### *L'esploratore Spalato*

Il 22 settembre del 1938 era stato firmato fra la Jadranska Brodogradilišta e il Ministero della guerra – Comando della Marina, un contratto

per la costruzione di un esploratore, denominato *Split*, con il dislocamento di 1.875 t e una velocità prevista di 37 nodi. Le regole per la determinazione della velocità erano molto rigide: mare calmo, profondità del fondo almeno 50 m, l'olio combustibile doveva essere chiaro e senza residui, durata della prova 8 ore. L'autonomia doveva essere di almeno 1.000 miglia alla velocità massima di 37 nodi. La costruzione doveva avvenire in 32 mesi dal pagamento della prima rata. Il costo era previsto in 321.678 sterline da dare alla Yarrow per l'apparato motore e 86.033.436 dinari al cantiere per la nave, il pagamento della prima rata avveniva alla firma del contratto.

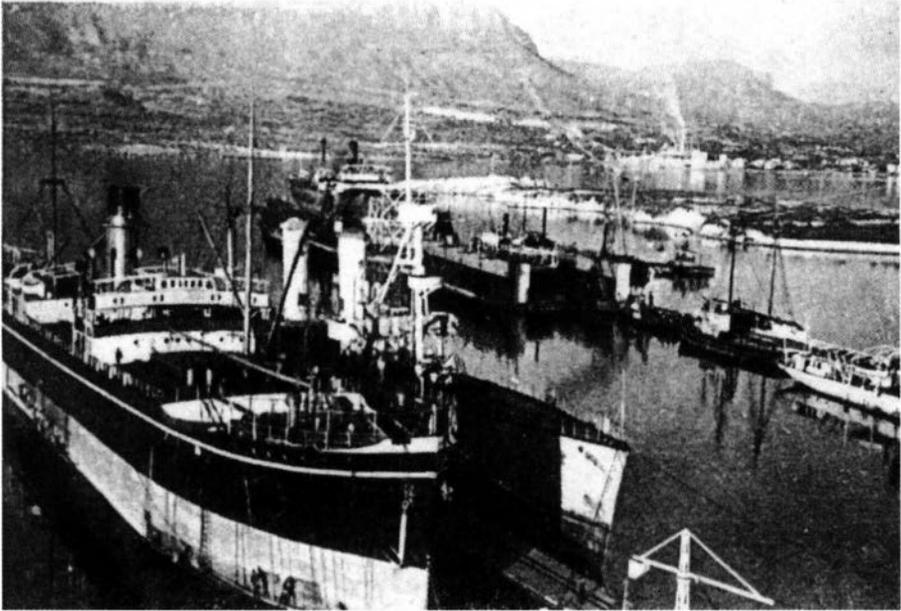
Le caratteristiche della nave erano le seguenti: lunghezza fra le p.p. 114 m; lunghezza fuori tutto 120,95 m; larghezza 11,30 m; immersione media ma non ancora fissata 3,87 m prevista; altezza di costruzione 6,489 m. L'armamento era di cinque cannoni da 140 mm della Skoda, direzione di tiro e punteria della ditta tedesca Hazemeyer (Siemens) con centrale prodiera e secondaria con telemetri Zeiss da 5 m e 3,50m. Erano poi previsti cinque mitragliere binate Bofors da 40 mm e 4 da 20 mm, due lanciasiluri trinati da 533,4 mm con direzione di tiro centralizzata ditta tedesca Hazemeyer (Siemens) e due compressori d'aria della ditta Weir di Glasgow da 9 e 16 litri d'aria al minuto. L'attrezzatura comprendeva anche cinque norie per il sollevamento delle munizioni della ditta Unzuh Aeg di Lipsia, due proiettori da 90 mm della ditta Siemens comandati a distanza e stabilizzati, la radiotelegrafia era un sistema Telefunken. Per la segnalazione acustica sottomarina l'impianto era fornito dalla Elektro-Akustik di Kiel.

- Erano previsti alloggi per un ammiraglio e tre ufficiali di Stato maggiore, 12 ufficiali compreso il comandante (fra cui un medico, un commissario e sei guardiamarina), 20 sottufficiali e 222 sottocapi e comuni. L'apparecchio di navigazione era una girobussola Anschutz, servomotore timone elettroidraulico della ditta Duclos. L'apparato motore era composto da quattro caldaie Yarrow, turbine Parsons su due assi, ogni asse con una turbina di bassa pressione (2.300 giti al minuto) e una di alta pressione (3.150 giri al minuto), la potenza complessiva 50.000 cavalli/asse più 10% di sovraccarico, turbine in un compartimento e ingranaggi in un altro, peso dell'apparato motore di 610 t.

Alla fine di aprile 1941 lo stato dei lavori era il seguente:

Apparato motore: nulla presente a Spalato

Artiglierie: nulla presente a Spalato



Il cantiere navale di Spalato nel 1936

Apparato elettrico: 70% consegnato e presente in cantiere  
 Materiale dello scafo e leghe leggere in alluminio: 100% consegnato  
 Apparecchio radio Telefunken: non consegnato  
 Proiettori da 90 mm: terminati ma non consegnati  
 Tubolature di scafo: consegnate all'80%  
 Bussola giroscopica Anschutz: consegnata  
 Valvolame: 10%  
 Apparecchi d'ascolto sottomarino: terminati ma non consegnati  
 Servomotore del timone: ultimato ma non consegnato  
 Al momento della cattura erano state montate circa 500 t dello scafo.

La Regia Marina aveva fatto sapere che considerava l'esploratore sequestrato a suo profitto, ma non era chiaro se era requisito solo lo scafo montato o anche tutto il materiale in cantiere; il cantiere contestava il fatto che non era chiaro quanto avesse requisito la Marina, ma dovette cedere e accettare che questo ente assumesse la costruzione dello *Spalato*, così rinominato, a modificasse i piani di costruzione. Il problema giuridico per il cantiere derivava dal fatto che la nave non era ancora della Marina

jugoslava, quindi una requisizione non era ritenuta legale, anzi un arbitrio.

Nel novembre 1941 la Marina comunicò al cantiere l'intenzione di riprendere il lavoro sull'esploratore; il cantiere rispondeva dando la sua disponibilità, anche se era previsto che i lavori sarebbero stati completati a Fiume, presso il cantiere navale del Quarnaro, ma chiedeva un anticipo perché non aveva più soldi, ovviamente, dal governo jugoslavo e chiedeva di essere manlevato da ogni responsabilità futura dagli aventi diritti del governo di Belgrado.

La Marina intervenne modificando notevolmente il progetto: la larghezza diventava 12,004 m e il dislocamento diventava 1.900 t; armamento: quattro cannoni da 135 mm della Oto; direzione di tiro della ditta Galileo da definirsi; dodici mitragliatrici da 37 mm e altre minori da definirsi; due lanciasiluri trinati da 533,4 mm con direzione di tiro centralizzata della Galileo; due compressori d'aria uno a vapore e uno a scoppio forniti dalla Regia Marina; le norie tedesche, già consegnate, venivano modificate per l'impiego del munizionamento da 135 mm; un proiettore della Galileo; il sistema radiotelegrafico veniva fornito dalla regia Marina ma non era precisato; un ecogoniometro veniva fornito dalla Regia Marina; l'equipaggio era di 10 ufficiali, 22 sottufficiali e 212 sottocapi e comuni; l'apparecchio di navigazione e il servomotore timone elettroidraulico era fornito dalla ditta San Giorgio. L'apparato motore era della ditta Oto, simile a quello dei "Capitani romani" ma modificato. Due caldaie Yarrow, turbine Parsons su due assi, ogni asse con una turbina di bassa pressione (giri non conosciuti) e una di alta pressione (giri non conosciuti).

Nel contratto con la Yarrow erano previste anche delle macchine utensili per l'arsenale di Teodo, che la Regia Marina non riconosceva, o almeno solo in parte, facendole venire dal cantiere del Quarnaro. Molto materiale già pronto o disponibile non fu più utilizzato:

1-locale del timone già montato a bordo e smontato per disposizione della Marina per cambiamento della struttura; il timone smontato era stato sequestrato dalla Marina;

2-fuoriuscite asse: erano a Marsiglia ma la Marina non volle farle venire, altra serie ordinata in Croazia fu pure abbandonata;

3-telaio del timone era pronto a Spalato, ma non serviva più;

4-basi dei cannoni da 140 mm, già a Spalato, sostegno delle mitragliatrici da 40 mm già pagate alla Compagnie Electricque Mecanique, ma mai arrivate;

5-molto materiale dello scafo già pronto in cantiere o disponibile in Francia, ma abbandonato per la modifica del programma.

Il 2 febbraio 1942 la direzione del cantiere fece presente al commissario, ingegner Francesco Ferruccio Smeraldi, la seguente posizione relativa alla costruzione del cacciatorpediniere *Spalato*, già *Split*: 1-non era ammissibile che non ci fosse la responsabilità della ditta Oto, costruttrice dell'apparato a motore, nel montaggio dello stesso, altrimenti non sarebbero state chiare le responsabilità in caso di eventuali deficienze;

2-il cantiere non poteva accollarsi la responsabilità di una prova massima a tutta forza, viste le numerose modifiche apportate al progetto originario (maggior dislocamento, diverso apparato motore, modificazioni delle appendici di prora e di poppa).

Le proteste del cantiere riguardavano anche la velocità che scendeva da 37 nodi a 34 nodi, ma il cantiere non era disposto ad accettare delle penalità su un progetto che era stato modificato e sul quale non aveva più il controllo tecnico.

Nel marzo 1943 ci fu un evento che è comprensibile per la situazione confusa che ormai esisteva a Spalato: era stato ucciso un ragazzo italiano di nome Giuseppe Savo e l'ammiraglio Bobbiese, comandante di Maridalmazia, aveva proposto di sua iniziativa di dare il nome di questo ragazzo all'esploratore *Spalato*. La proposta era bocciata senza mezzi termini dal governatore della Dalmazia, Francesco Giunta e dal prefetto, nemmeno avvisati dell'iniziativa.

### *Avvenimenti dopo il settembre 1943*

Al momento dell'armistizio, a Spalato gli uomini della Divisione Bergamo fecero causa comune con i partigiani jugoslavi. La città venne difesa per giorni dagli attacchi delle colonne motorizzate della divisione SS Prinz Eugen, che per passare dovette attendere il rinforzo della 114a divisione tedesca. Nel frattempo però alcune unità della Regia Marina poterono salpare alla volta dell'Italia portando in salvo interi reparti con tutto il loro armamento. E mentre i tedeschi facevano intervenire anche la loro aviazione, dalla città i partigiani jugoslavi andavano evacuando un'enorme quantità di materiale bellico col quale armarono poi migliaia di nuove reclute del maresciallo Tito. I bombardamenti di rappresaglia

provocarono centinaia di vittime negli accampamenti dei militari italiani. Quando la situazione divenne insostenibile, i superstiti uscirono dalla città per raggiungere i partigiani. Una volta occupata Spalato, il comando della divisione SS Prinz Eugen istituì un tribunale speciale per giudicare gli ufficiali della divisione Bergamo che avevano collaborato con i partigiani di Tito.

Il 1° ottobre 1943 nei pressi della città, a Treglia (Trlj) vennero fucilati tre generali e 47 ufficiali.

I partigiani jugoslavi restarono a Spalato per diciassette giorni. Il 18 settembre, con un manifesto annunciarono che il loro tribunale militare aveva condannato a morte ventidue persone e che la sentenza era già stata eseguita. Il 23 settembre un secondo avviso annunciava la fucilazione di altre sette persone.

L'8 settembre 1943 il direttore dello stabilimento di Spalato e il direttore tecnico del genio navale erano a Fiume per concordare, in base alle disposizioni della Marina, il trasferimento del cacciatorpediniere *Spalato* a Fiume per l'allestimento. A Spalato si trovavano Superina e il ragionier Matiz. In quel giorno dei gruppi di partigiani si impadronirono del cantiere e impedirono ai dirigenti di entrare. Nella notte fra l'11 e il 12 settembre i partigiani bruciarono il magazzino viveri, la falegnameria e il relativo magazzino e la sala tracciati; furono anche distrutti tutti i documenti e affondati tutti i natanti, compreso lo *Spalato*, per non lasciare niente ai tedeschi.

Il 15 settembre Superina fu prelevato dai partigiani e il 17 passato per le armi insieme ad altri 25 italiani; il Matiz riuscì a salvarsi mettendosi in un sicuro nascondiglio e riuscì a tornare a Fiume in ottobre dopo che i tedeschi avevano ripreso il controllo della città: riferì di tutte le distruzioni, poi da Spalato non si ebbero più notizie dirette.

Per documentazione riassuntiva dell'azienda, dal febbraio 1943 erano stati eseguiti nel cantiere di Spalato lavori sulle seguenti unità:

*Levrera, Poderoso, T 6, Illiria, Lilibeo, Monte Carmelo, MB 9, Draga N. 5, Berbera, AS 137, AS 126, barcaporta, Polluce, T 5, GRS 245, cisterna GS 158, Duilio*, alcune passerelle, *Superba, Saba, B 95, Mas 431, Norseman, Budoc 2°, Elena, Gordan, GA 279*, gru, pontone armato, *Garda, San Luigi*, centrale elettrica, *Biokovo, Avanti, GR 244, Miramare, Balilla, Falco, Lucrezia, DM 23*.

Alla metà del 1943 risultavano impiegati a Spalato 800 operai e 90



Il cantiere navale di Porto Re (Kraljevica) nel 1939

impiegati, 180 operai e 15 impiegati a Porto Re, 150 operai e 14 operai a Susak.

All'8 settembre erano in corso i seguenti lavori:

nave cisterna *San Giorgio*: lavori importanti per conto della Regia Marina, venne incendiata dall'equipaggio, ma fu catturata dai tedeschi; due draghe della Regia Marina: una riuscì a fuggire e l'altra fu catturata dai tedeschi; nave cisterna *Panigaglia* e piroscalo *Zeila* riuscirono a fuggire;

La nave fari *Berbera* fu abbandonata dall'equipaggio e catturata dai tedeschi. Tutti gli altri lavori furono abbandonati.

Dal settembre 1943 il cantiere di Spalato dipendeva da autorità che facevano capo al governo croato di Zagabria, così come i cantieri di Porto Re di Susak .

Il 14 ottobre 1943 Iti Bacci chiese ai tedeschi di accorpate la gestione di Porto Re e Susak al cantiere del Quarnaro, ma dopo aver tergiversato i tedeschi rifiutarono e anzi presero il controllo anche del cantiere del Quarnaro.

Il 26 gennaio 1944 il dottor Franjo Spahor, commissario amministrativo della zona Susak-Veglia, viceprefetto della provincia del Quarnaro, preposto a quel compito dal gauleiter del Litorale dottor Rainer, esonerava dal suo compito l'ingegner Smeraldi il quale avanzava il sospetto che

l'ispiratore dell'iniziativa sia stato Giuro Cervar, avvocato tornato al potere nella zona di Sussak dopo un periodo di confino in Italia e che, pare, fosse legato ai vecchi proprietari franco-inglesi.

Nel febbraio 1944 Smeraldi, informando l'IRI di questa situazione faceva pure il punto sui cantieri: Spalato risultava molto danneggiato e forse chiuso ma non aveva notizie dirette, Porto Re era diretto come commissario da Pietro Gudas, nominato dal governo di Zagabria ma che prendeva uno stipendio da Smeraldi. Direttore, dopo l'allontanamento del Marchetti, era tornato dal confino Stanco Scilevich dal 15 dicembre 1943 e il cantiere lavorava per i tedeschi con circa 50 operai. A Susak comandava pure il Scilevic, ma forse sarebbe stato poi retto dal Cervar come commissario; il cantiere aveva 15 operai, ma era praticamente chiuso.

La direzione della società si era spostata a Venezia e Smeraldi era informato di quanto avveniva a Porto Re e Susak dall'ingegner Marchetti, per Spalato dall'ingegner Bartoli e dal ragioniere Attilio Matiz per le informazioni generali.

Smeraldi faceva notare che la situazione era confusa e che, in ogni caso sarebbe stato utile abbandonare il cantiere di Susak che era una totale perdita, dare le consegne al commissario di Porto Re, che non le aveva richieste, e cercare di tutelare gli interessi aziendali, alla luce dei crediti che i Cantieri Navali Adriatici avevano con la Dubrovaèka Plovidba e con la Regia Marina.

Nel maggio 1944 il direttore tecnico era ancora, nominalmente, l'ingegner Carlo Bartoli e il direttore amministrativo il ragioniere Attilio Matiz.

Nel giugno 1944 Iti Bacci, esonerato insieme a Smeraldi dai croati, faceva presente ai vertici dell'Iri che non aveva ratificato la situazione e presentava un bilancio economico che registrava un attivo di 8.000.000 di lire, con un credito verso la Marina di 36.000.000 di lire, al momento però difficilmente esigibile. Esistevano poi altre 45 posizioni creditizie in via di definizione ma per l'importo approssimativo di 11.000.000 di lire.

Le costruzioni che erano in corso nel settembre 1943 erano:

- 1- cacciatorpediniere *Spalato*, credito in corso lire 12.000.000
- 2- centrale elettrica di Spalato, credito di lire 442.000
- 3- pontoni da lavoro lire 17.000.000
- 4- macchine utensili lire 2.000.000
- 5- lavori per la Regia Marina a Porto Re e Susak per lire 3.400.000

6- crediti della Marina Germanica per lire 120.000

7- crediti della Jadranska Plovidba per lire 850.000

Per quanto riguarda il cantiere di Porto Re, c'era un credito di lire 2.500.000 per le tre motonavi da 650 t di portata, ma poiché il Ministero delle comunicazioni non aveva mai designato un armatore non si sapeva a chi chiedere i soldi; si sperava che la Marina tedesca ne riprendesse la costruzione al cantiere del Quarnaro e così si sarebbe trovato chi pagava. A Porto Re erano anche in costruzione due motonavi in legno per la società Stimar, ma il credito era solo di lire 319.000 e alcune lance di salvataggio e un motopeschereccio in legno per il cantiere del Quarnaro. Decideva di convocare comunque l'assemblea societaria, ma i sindaci o non si presentavano o rifiutavano l'incarico.

Era prevista anche la liquidazione di buona parte del personale per mancanza di lavoro: venivano liquidati Bartoli, Marchetti e Matiz, si era provveduto con larghezza per i parenti di Albino Superina e per Michele Fiorentini e Vittorio Fiorentini, dipendenti del cantiere fucilati con lui. Si erano presentati dei dipendenti profughi dalla Dalmazia: Giovanni Ballarin, Anna Ciasca, Edda Fiorentini e Deo Ravalico. Era previsto che se ne sarebbero presentati altri a Venezia. Si avvisava che si sarebbe dovuto provvedere anche per alcuni operai croati che avevano aderito all'Italia e che erano stati uccisi dai partigiani.

Il 28 ottobre 1944 i partigiani jugoslavi conquistavano Spalato e finiva qualsiasi informazione, anche indiretta, sui cantieri.

Il 20 dicembre 1946 veniva presentata la chiusura dei conti al 30 giugno 1946 ed era posta in scioglimento la società perché non può più raggiungere gli scopi sociali.

Il 6 aprile 1956 lo Stato italiano riconosceva all'Iri, quale titolare dei diritti dei Cantieri Navali Adriatici la somma di lire 9.000.000 quale saldo dovuto per il lavori effettuati sull'esploratore *Spalato*. La liquidazione effettiva della Società avvenne nel 1965.

Per quanto riguarda l'esploratore *Spalato*, lo scafo fu risollevato dal fondo del cantiere e portato a Fiume al cantiere del Quarnaro, ribattezzato "3 Maj", fu varato di nuovo nel marzo 1950 e dopo un lunghissimo allestimento entrò in servizio nella Marina jugoslava nel luglio 1959, in base al progetto modificato dagli italiani ma con armamento e apparecchiatura elettronica forniti dagli Stati Uniti.

Finiva così l'ultimo testimone di una storia breve, ma pur sempre significativa sotto il punto di vista storico, della presenza del Governo italiano nella Dalmazia occupata durante la seconda guerra mondiale.

*Ringrazio l'Ingegnere René Greger di Praga per le informazioni fornite sulle origini dei cantieri jugoslavi. La documentazione per questo lavoro è stata reperita nel fondo IRI – Archivio Generale – Numerazione rossa ASIRI.AG.20003.30129 (bb. 5 1931-1967)*

## SAŽETAK

### *JADRANSKA BRODOGRADILIŠTA OD 1941. DO 1945.*

Manje je poznato jedno industrijsko zbivanje unutar povijesti talijanske brodogradnje i Jadranskog mora općenito, a odnosi se na jadranska brodogradilišta. Radi se o kratkoj povijesti koja je trajala svega nekoliko godina, ali koja se u računovodstvenom i upravnom smislu protekla sve do 1965.

Brodogradilišta u Splitu, Kraljevici i Sušaku bila su u jugoslavenskom vlasništvu sve do 1941. kada su ih zapljениli Talijani i preuzeli upravljanje nad njima. Tijekom cijelog razdoblja djelovali su u veoma teškim uslovima to zbog nedostatka sirovina što zbog nemogućnosti provođenja zadovoljavajuće ekonomske proizvodnje u ratnim uvjetima koji su tada vladali. Glavni proizvodni program ticao se izgradnje razarača *Split*, kasnije prekrštenog u *Spalato*, koji nije nikada dovršen, jer je nakon 8. rujna 1943. prestala talijanska uprava nad brodogradilištima, a uslijed zapljena i kontrola od strane Nijemaca i Hrvata izgradnja je u potpunosti zamrla. U Italiji je, međutim, u IRI-ju ostala otvorena računovodstvena stavka koja je zatvorena 1965., dakle nakon više od dvadeset godina što je prestala talijanska uprava nad tim brodogradilištima, jer su odavna vraćena u jugoslavenske ruke.

## POVZETEK

### *JADRANSKE LADJEDELNICE MED LETOMA 1941 IN 1945*

Med najmanj znanimi zgodbami iz zgodovine ladjedelnitva v Italiji in širše na Jadranu je zgodba Jadranskih ladjedelnic (Cantieri Navali Adriatici). Zgodba je kratka, saj je dejansko trajala le nekaj let, a je zaradi računovodskih in administrativnih razlogov živela vse do leta 1965.

Ladjedelnice, sestavljale so jih namreč delavnice v Splitu, Kraljevici in na Susku, so bile izvorno jugoslovanske, leta 1941 pa so jih zasedli Italijani in prevzeli vodstvo.

Obstoj ladjedelnic je bil težaven, saj je primanjkovalo surovin, obenem pa proizvodnja zaradi vojn ni dosegla zadovoljivih

ekonomskih rezultatov. Glavna dejavnost podjetja je bila izgradnja torpednega rušilca Split, kasneje preimenovanega v Spalato, ki pa se ni nikoli zaključila. Po 8. septembru 1943 je bila namreč italijanska uprava prekinjena, dokončno je bila ladjedelniška dejavnost ustavljena po uničenjih, zasegih in nadzorovanih tako s strani Nemcev kot Hrvatov. Računovodska številka podjetja pa je v italijanski IRI (Istituto per la Ricostruzione) vseeno ostala vpisana do leta 1965, torej dvajset let po prenehanju italijanskega upravljanja in vrnitvi uprave Jugoslaviji.