

gelosa e, solo con impianti e personale specializzato e sicuro, se ne può intraprendere la costruzione. Gli scali su cui impostare nuove navi mercantili sarebbero liberi e pronti.

E le maestranze anche potrebbero formarsi con un saggio aiuto da parte del Governo.

Nella costruzione mercantile la pratica e lo studio dell'economia, felicemente accoppiati alla robustezza, hanno condotte le strutture dei comuni tipi di navi ad una sufficiente semplicità e facilità di esecuzione.

Basta oggi, per costruire, avere *pochi operai ottimi*; questi si potranno poi inquadrare con dei mediocri. Bisognerà dunque ricercare *tutti i veri operai* per metterli a capo delle maestranze; e non sarà difficile perchè tutti, o quasi questi operai, saranno oggi marinai, e la nostra marina non ha, per sua fortuna, questo bisogno imperioso di fare appello a tutte le sue riserve come l'Esercito; della Marina la vera forza attiva sono i raffermati, i marinai di mestiere; gli altri sono spesso un riempitivo, facilmente sostituibile.

È dunque la questione dei materiali che particolarmente inceppa e rende impossibile l'opera della costruzione mercantile nel momento attuale. (1)

---

(1) Da uno studio di MARIO ALBERTI, *Trieste e la sua fisiologia economica*, togliamo alcune preziose notizie sulle industrie navali a Trieste.

« A Trieste, nell'Istria, in Dalmazia l'industria dei cantieri è antichissima. A Trieste si costruivano navi già all'epoca romana. Fino ad alcuni decenni or sono, l'industria delle costruzioni navali a Trieste era pienamente cittadina, italiana, quando il « Lloyd » era ancora italiano e possedeva un magnifico cantiere a Sant'Andrea, quando il Cantiere di San Marco (il nome è eloquentissimo) era una gloria triestina e non apparteneva ancora all'austriaco e austriacantissimo Stabilimento tecnico.

« Il cantiere del Lloyd, caduto in mani di una direzione tedesca, non potè sottrarsi alle vicende generali della Società. Però, è doveroso constatare, che il cantiere, poichè aveva un corpo di ingegneri provetti italiani e inglesi e maestranze operaie nettamente italiane, risentì assai meno, del ramo navigazione della compagnia, gli effetti del regime tedesco. Un colpo gravissimo al Cantiere del Lloyd fu arrecato da' suoi amministratori tedeschi, quando, per un vasto complesso di ragioni, non tutte plausibili, essi ridussero il Cantiere lloydiano a semplice cantiere di raddobbo e riparazioni, mentre assegnavano al cantiere di San Rocco tutte le costruzioni di nuove navi occorrenti al Lloyd. Il cantiere lloydiano, che aveva costruito quasi tutta la flotta del Lloyd e molte altre