

8000 a 11.000 tonnellate: nello agosto scorso circa 3000 persone erano impiegate nella costruzione di piroscafi destinati a viaggi transatlantici per nord e sud dell'America.

Fra i piroscafi in costruzione, uno, di dimensioni maggiori del *Kaiser Franz Joseph I*, era quasi pronto per il varo, quando bruciò improvvisamente, riportando gravi danni che furono poi indennizzati dagli assicuratori.

Alle scoppiare della guerra gli scali del cantiere erano tutti occupati da piroscafi di elevato tonnellaggio, da un incrociatore e da tre torpediniere destinate alla Cina

In queste costruzioni erano largamente interessate banche austriache e germaniche.

Non è possibile dire con precisione quale sia stata la produzione complessiva del cantiere dal 1909 in poi: quasi 100.000 tonnellate lorde di naviglio a vapore, di ottima esecuzione, può affermarsi siano state prodotte in quel periodo da Monfalcone.

Il cantiere di Monfalcone è ben fornito di ogni moderno meccanismo; atto alla costruzione di navi della massima lunghezza di 800 piedi, ha un bacino galleggiante capace di sollevare pesi di 13.000 tonnellate; ha poi un un altro bacino galleggiante per navi di 200 piedi, ed una gru capace di sollevare 150 tonnellate.

Tutta l'impresa di Monfalcone fu improntata al sistema inglese dai fondatori fratelli Cossulich, godenti largo credito in Austria, e da Giacomo Stewart, direttore del cantiere, dall'inizio delle opere, fino a quando non passò a dirigere uno stabilimento assai più importante, l'Arse- nale ottomano, tenuto per conto del governo di Turchia, a Costantinopoli da Wickers ed Armstrong.

I macchinari dei piroscafi costruiti a Monfalcone furono tutti importati dall'Inghilterra, specialmente dagli opifici della ditta Brown.

Recentemente però i Cossulich avevano iniziata la produzione di macchinari di limitata potenza, primo passo forse verso l'emancipazione dalle officine del Clyde.

Altre industrie erano sorte nel cantiere; ma allo scoppiare della guerra erano però nello stato iniziale e la loro