

La nuova vita del Conte *Biancamano* nell'archivio Fincantieri

La Fondazione Fincantieri nasce nel marzo del 2008 con l'obiettivo di promuovere l'attività di recupero e tutela del patrimonio storico di Fincantieri, costituito da numerosi documenti e immagini storiche conservate nei vari stabilimenti del gruppo relativi alle costruzioni navali sia civili che militari e dai prodotti della cosiddetta 'archeologia industriale'.

La mole di materiale storicamente significativo ancora nella disponibilità di Fincantieri è notevole e ancora molto deve essere scoperto. Fino ad oggi, le attività della Fondazione si sono svolte principalmente in due sedi, in quella di Monfalcone e in quella di Muggiano. Nella prima si è concentrato maggiormente il materiale fotografico proveniente da tutti gli stabilimenti italiani del gruppo, mentre la seconda è stata utilizzata per l'archiviazione e il ricondizionamento dei disegni tecnici. Parliamo di migliaia di rotoli che sono stati meticolosamente trasferiti in supporti per la conservazione permanente, senza contare tutto il materiale cartaceo prodotto nei 242 anni di storia della cantieristica testimoniati nell'archivio aziendale (le origini storiche alla fondazione del primo cantiere italiano moderno, Castellamare di Stabia, posso essere fatte risalire al 1783) che è ancora da recuperare, ricondizionare e inventariare. Ogni stabilimento di Fincantieri e sede direzionale/operativa ha i suoi archivi di deposito che rappresentano un vero patrimonio culturale ancora inesplorato che la Fondazione intende riscoprire e rendere accessibile a studiosi e ricercatori.

Tanto lavoro invece è già stato fatto per quanto riguarda il patrimonio fotografico: ad oggi la Fondazione ha a disposizione circa 200.000 fotografie digitalizzate a bassa, media e alta risoluzione, utilizzate sia per attività di natura corporate che per attività culturali e di studio. A Monfalcone sono conservate immagini di diverso formato, lastre di vetro, positivi, negativi e diapositive. Inoltre, recentemente è stato portato avanti un progetto per il recupero e la digitalizzazione dei video che erano conservati su supporti quali VHS e betacam.

Le immagini a corredo di questo inserto provengono dal fondo fotografico di Monfalcone: alcune sono delle scansioni ad alta risoluzione di lastre di vetro, mentre le restanti provengono da positivi.

La storia 'monfalconese' del *Conte Biancamano* è racchiusa in 100 immagini che ci portano indietro nel tempo di 77 anni,

quando il nostro Paese si stava faticosamente riprendendo dalla tragedia della Seconda guerra mondiale. Alle distruzioni dei bombardamenti, in questi territori contesi si andavano ad aggiungere tensioni e violenze politiche determinate dalla loro posizione di confine.

In questo difficile contesto va vista la ripresa produttiva del cantiere di Monfalcone, nell'ambito dei Cantieri riuniti dell'Adriatico (CrdA) fortemente danneggiati dai bombardamenti alleati. Al momento dell'arrivo in cantiere del *Biancamano* l'azienda era tagliata in due dal confine tra Italia e il Territorio libero di Trieste, con lo stabilimento di Monfalcone sotto l'amministrazione italiana e quelli di Trieste e Muggia sotto l'amministrazione alleata (questa situazione sarebbe stata sanata appena nel 1954 con il ritorno del capoluogo giuliano all'Italia).

La ricostruzione del cantiere avvenne grazie ai fondi Export import bank che precedettero il piano Marshall e la produzione riprese gradualmente grazie a commesse per unità mercantili di piccola stazza che però non garantirono la piena occupazione delle maestranze. Ricordiamo che allo scoppio della guerra i dipendenti del cantiere di Monfalcone erano oltre 12.000 con molti impiegati dalle officine aeronautiche (circa 5.000) e altre migliaia nella produzione di sommergibili. Queste due attività produttive però non vennero riavviate a causa delle clausole del trattato di pace che limitavano enormemente le capacità produttive militari del nostro Paese.

In questo contesto così difficile giunse la commessa della ricostruzione del *Conte Biancamano* che impiegò alcune centinaia di operai nella sua complessa trasformazione da trasporto truppe a nave passeggeri. Un lavoro che permise di riportare alla piena attività reparti come la falegnameria e l'officina imbarcazioni. I lavori molto complessi si protrassero per circa 19 mesi, quasi quanto la costruzione di una nave ex-novo. Si tratta in assoluto del più importante *refitting* effettuato dal cantiere di Monfalcone in 117 anni di storia.

Ricordiamo che il *Biancamano* venne riaccolto trionfalmente a Genova dopo la restituzione all'Italia il 25 agosto 1947 e successivamente venne posto in disarmo a Messina. La nave arrivò poi a Monfalcone il 28 marzo 1948 e il successivo primo aprile venne organizzata una cerimonia per festeggiare l'avvio dell'importante commessa alla quale parteciparono tanto istituzioni quanto i massimi esponenti dei CrdA.

Il lavoro da affrontare per le maestranze e i tecnici monfalconesi fu davvero considerevole: si doveva tradurre nelle vesti di nave passeggeri uno scafo che aveva operato come trasporto truppe e che aveva ormai perso tutti i suoi allestimenti di pregio dell'anteguerra. Inoltre, bisognava prima 'familiarizzare' con una nave di nascita scozzese che quindi non faceva parte del bagaglio tecnico dei cantieri giuliani.

Si procedette alla realizzazione da parte dei falegnami-modellisti di un modello di studio che raffigurava il *Biancamano* nella sua versione militare (estate 1948). Questa aveva una caratteristica molto originale: la prua intercambiabile. Infatti, si stava studiando la modifica dell'estremità della nave per migliorare tanto le capacità nautiche quanto la resa estetica. Erano state realizzate due soluzioni per una nuova prua, entrambe montate al modello e una volta scelta quella definitiva vennero avviati i lavori. Da un'immagine dell'archivio della Fondazione emerge che al 9 ottobre 1948 la fase di rimozione delle vecchie lastre di lamiera in funzione dell'installazione di quelle nuove era avviata. Questa operazione avvenne con la nave in galleggiamento e per facilitare il tutto la prua venne fatta sollevare il più possibile dall'acqua zavorrando la poppa. A lavori terminati la nave risultò lunga 'fuori tutto' 202,7 metri contro i 198,4 della versione originale scozzese.

Inoltre, altri lavori modificarono in maniera sostanziale la silhouette della nave: tra questi sicuramente il rimodellamento dei fumaioli. Allo stesso tempo vennero riportati in vita anche gli interni dove l'allestimento post-bellico fu caratterizzato da una tendenza 'pluralista', cioè da un design dei saloni, il cui restyling venne affidato ad artisti e architetti diversi. Misero la loro firma gli architetti triestini Romano Boico, Aldo Cervi, Vittorio Frandoli e Umberto Nordio; ma anche i celebri Gio Ponti, Gustavo Pulitzer e Nino Zoncada. A bordo vennero poi istallate opere dei più grandi artisti dell'epoca come Marcello Mascherini, Zoran Music, Mario Sironi, Dino Predonzani, Massimo Campigli, Ugo Carà, Salvatore Fiume, solo per citarne alcuni.

Mentre questo palazzo galleggiante prendeva forma interiormente, continuavano i lavori di modernizzazione tecnologica della nave, con l'installazione di un nuovo ponte di comando coperto e delle nuove gru per ammainare le lance di salvataggio: in un'immagine del 3 giugno 1949 si nota che queste sono ormai montate sul lato di dritta mentre i fumaioli hanno ancora l'impalcatura attorno.

Nel mese di agosto del 1949 vennero completate le prime lance di salvataggio a motore da parte dell'officina imbarcazioni, in modo che il *Biancamano* fosse pronto per mollare gli ormeggi per le prove in mare: la nave lasciò la sua banchina l'8 settembre 1949 con la sua nuova livrea bianca e con i fumaioli con i colori della Società Italia. Tutto era finalmente pronto per testare gli apparati di bordo e mettere alla prova le capacità nautiche del rinato transatlantico. Subito venne fatta la compensazione delle bussole, mentre il resto dei test venne fatto nel corso della navigazione verso Venezia dove la nave arrivò nel tardo pomeriggio per essere immessa nel bacino di carenaggio. Una volta terminate le operazioni di pulizia e pitturazione della carena, il *Biancamano* ripartì per Monfalcone il 20 settembre dove arrivò in serata dopo ulteriori prove.

Una volta superati questi test e rientrato in cantiere venne avviata la finitura degli ambienti interni e l'imbarco delle ultime lance di salvataggio, le cui prove di ammaino vennero condotte in banchina, come testimoniato dalla foto del 12 ottobre 1949. Arrivò così il giorno dell'addio a Monfalcone che avvenne il 21 ottobre 1949: le maestranze affollarono la banchina per salutare questa nave che rappresentava la rinascita della Marina mercantile italiana. Una volta in mare vennero effettuati i test di velocità per poi giungere alla stazione marittima di Trieste. Il *Biancamano* ormeggiò all'odierna banchina 29, dove venne organizzata la festa per la sua seconda inaugurazione. Ormai i suoi giorni 'giuliani' erano giunti al termine e il 26 ottobre 1949 lasciò definitivamente Trieste per recarsi a Genova, suo porto d'armamento, da dove avrebbe ripreso il servizio commerciale.

Matteo Martinuzzi
Fondazione Fincantieri

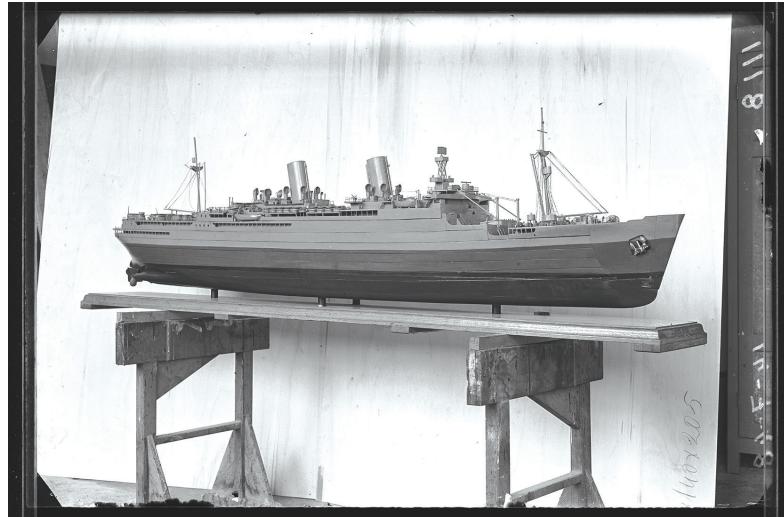
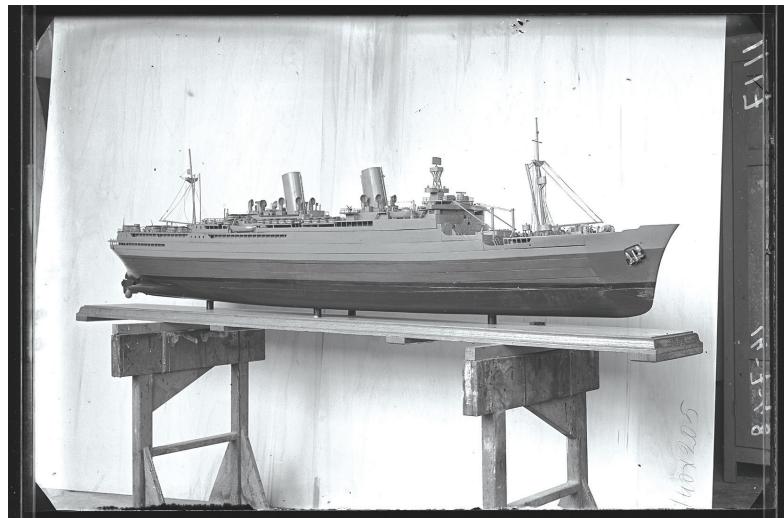


Attracco del *Conte Biancamano* alla banchina di allestimento (futura banchina D) dei Cantieri riuniti dell'Adriatico a Monfalcone dopo la restituzione al governo italiano da parte degli Stati Uniti, avvenuta formalmente il 16 marzo 1948.

Positivo, 18 × 24 cm

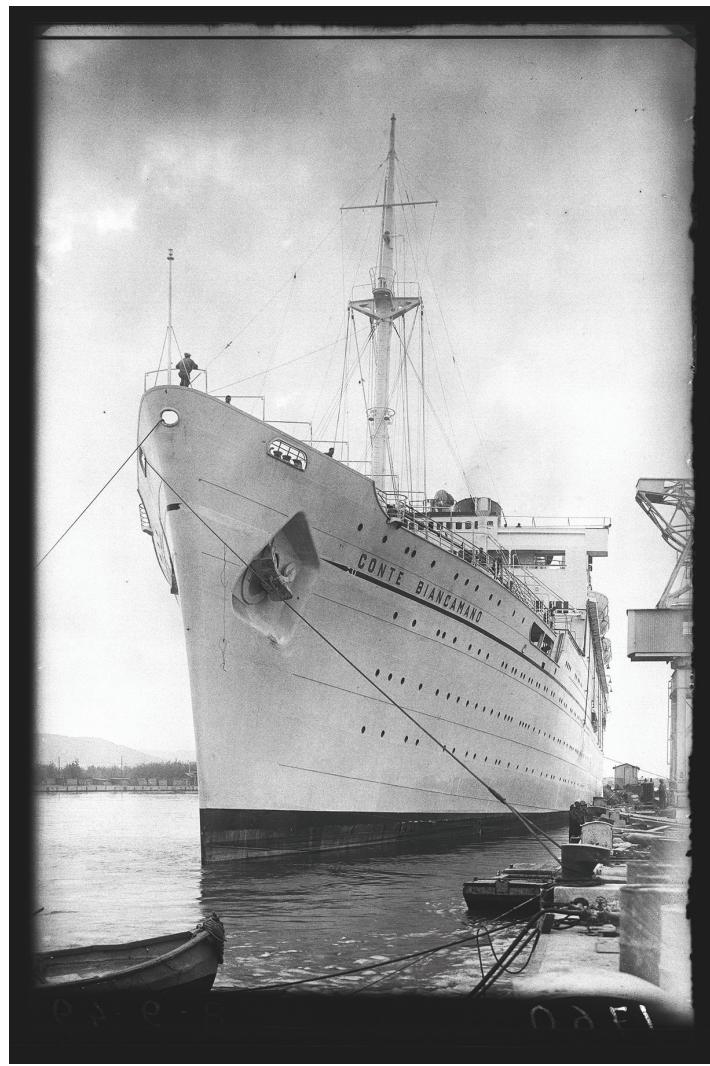
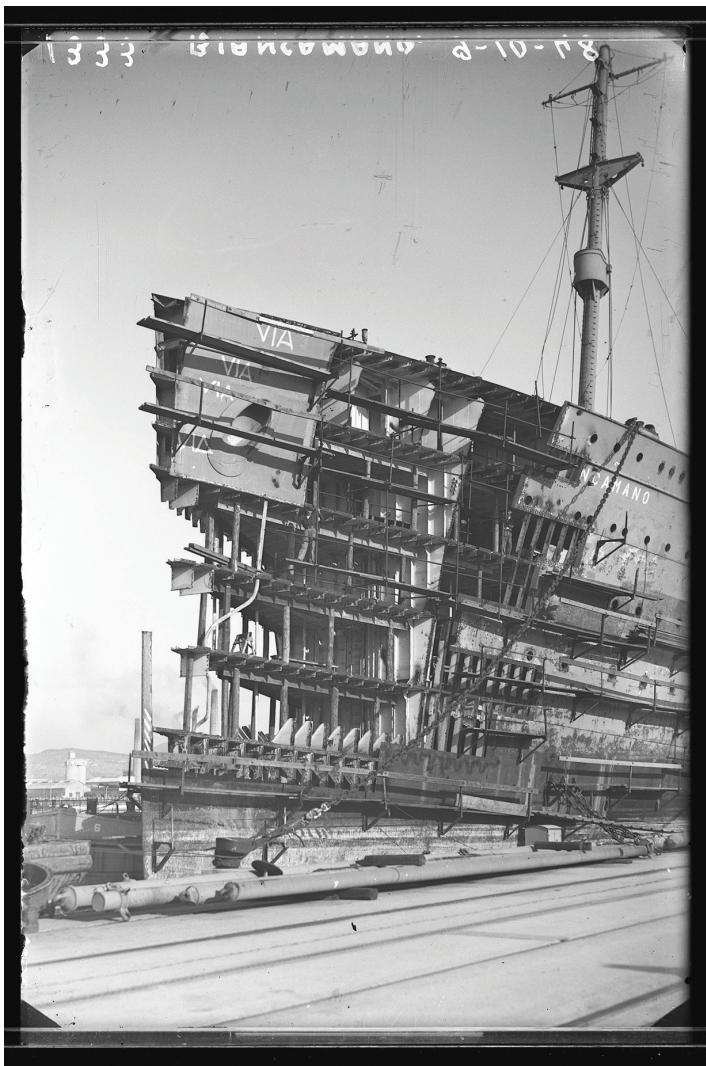


Cerimonia di inizio lavori, con il comizio delle autorità sulla coperta *Conte Biancamano* e le maestranze sul molo del cantiere di Monfalcone. Distrutto dai bombardamenti del 1944, il cantiere venne ricostruito anche grazie all'intervento dell'IRI e alle sovvenzioni delle forze alleate per la ricostruzione. Il riammodernamento del *Conte Biancamano* segnò la ripresa dell'attività cantieristica sulle grandi navi e momento di svolta per la popolazione del monfalconese.



Modello da cantiere del *Conte Biancamano*, studio della prua e del taglia mare. Questo modello in scala è dotato di prua intercambiabile, caratteristica che rese possibile determinare quale forma dare alla nave dopo il rinnovamento. La nuova prua a sbalzo con una forma slanciata in avanti non aveva una funzione fluido dinamica reale, ma faceva apparire la nave più moderna e piacevole agli occhi dei passeggeri.

Lastra in vetro, 10 × 15 cm



Nell'ottobre del 1948 venne asportata la vecchia prua del *Biancamano* per darle una forma più moderna ed efficiente. La nuova prua inclinata appare più aerodinamica, dando la sensazione che la linea della nave sia più filante. Dopo l'ammodernamento la nave risulterà lunga 202,7 metri, con un'aggiunta di 4,3 metri rispetto al varo del 1925.

Lastra in vetro, 10 × 15 cm



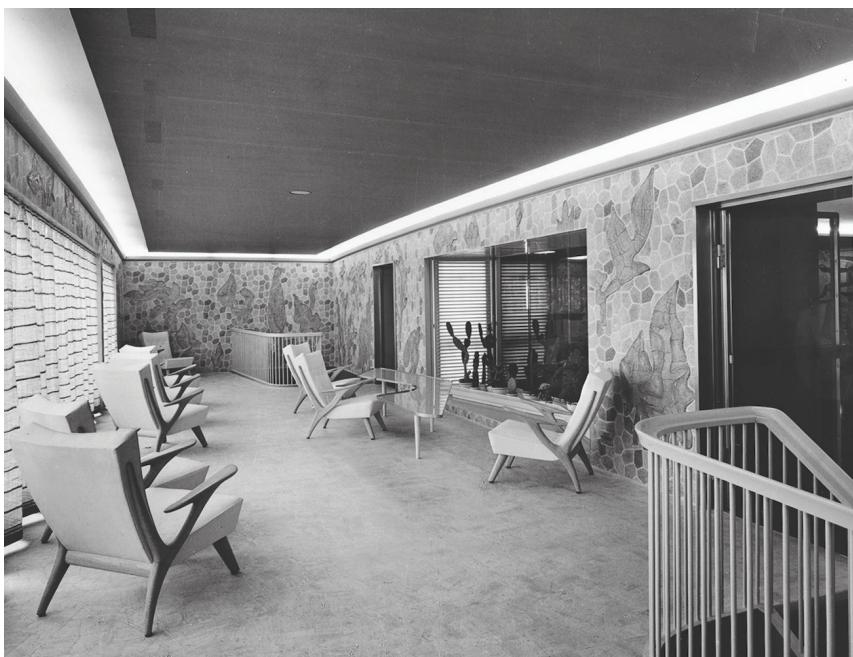
1638 → Bremen 3-2-2-2



Le maestranze del cantiere progettano e realizzano le nuove lance di salvataggio con relative gru di sollevamento ed effettuano prove di carico e di ammaino in mare. I nuovi sistemi di salvataggio furono progettati per ottemperare all'aggiornamento del 1948 del SOLAS (Safety of life at sea), un accordo internazionale volto alla salvaguardia della vita umana in mare.

Lastra in vetro, 10 × 15 cm





Alcune aree comuni degli ambienti rinnovati: ufficio accoglienza di prima classe (Ponte A), salone delle feste di prima classe, cinema di prima e seconda classe, veranda di seconda classe (Ponte Passeggiata). Questi e molti altri ambienti del *Biancamano* rinnovato furono realizzati sui progetti e sotto la consulenza tecnica dell'ingegner Nicolò Costanzi e artistica degli architetti Gio Ponti, Gustavo Pulitzer e Nino Zoncada, con la collaborazione degli artisti Marcello Mascherini e Ugo Carà.

Positivo, 18 × 24 cm



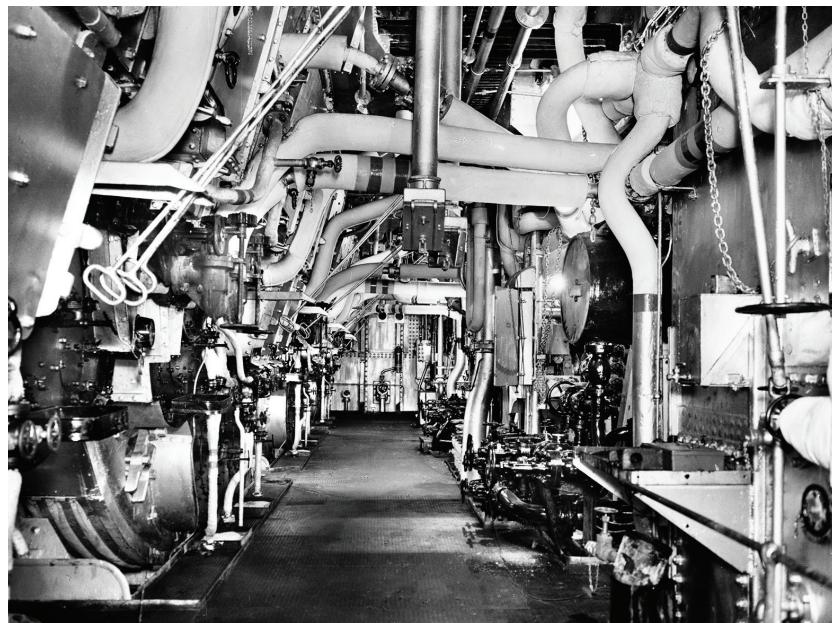
Diversi erano i servizi supplementari a disposizione dei passeggeri: sala bambini (Ponte lance), cappella (Ponte A). Il servizio religioso veniva officiato più volte al giorno nella cappella di bordo. I bambini più piccoli avevano uno spazio protetto e controllato in cui poter giocare con dei coetanei durante le lunghe navigazioni.

Positivo, 18 × 24 cm



Ogni classe di viaggio aveva spazi separati dalle altre sia per consumare i pasti che la loro preparazione: sala da pranzo di terza classe (Ponte B), cucine di prima o seconda classe (Ponte Saloni). Il cibo e la cucina italiana diviene vanto dell'Italia società di navigazione e contribuisce a rendere particolarmente piacevole il viaggio.

Positivo, 18 × 24 cm



L'apparato motore, costituito principalmente da nove caldaie a nafta per produrre vapore, il quale spinge le due turbine a doppio riduttore per muovere gli assi delle due eliche nella sala macchine (doppio fondo). Nonostante l'evoluzione tecnologica nell'ambito della propulsione navale, il *Conte Biancamano* rimase con macchine a vapore per tutta la sua vita.

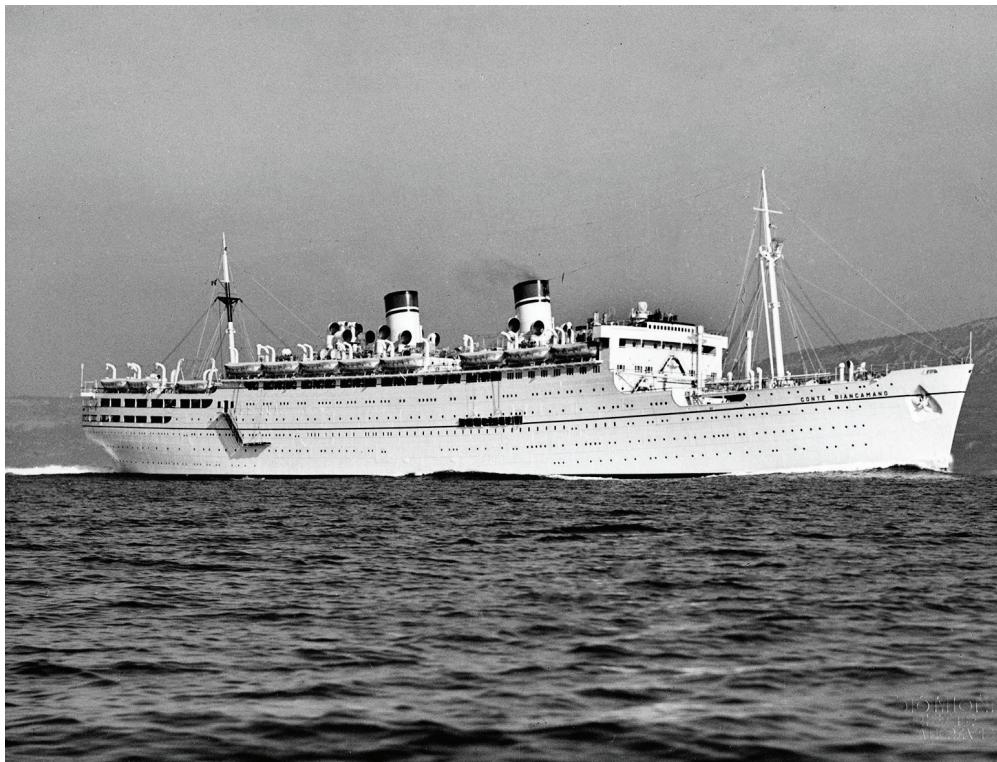
Positivo, 18 × 24 cm



Il ponte di comando è composto da diversi ambienti tecnici, dove solo l'equipaggio era ammesso: locale girobussola, sala nautica, attrezzatura per la filodiffusione per le diverse classi (Ponte del Sole). Sul ponte di comando erano ammessi i passeggeri solo in determinati momenti per poter usare servizi radio telefonici messi a loro disposizione.

Positivo, 18 × 24 cm





La nave, ormai completa negli arredi e nelle attrezature di bordo, lascia il cantiere di Monfalcone per le ultime prove in mare prima di raggiungere Trieste per la presentazione ai media prima di riprendere il servizio di linea nell'ottobre del 1949.

Positivo, 18 × 24 cm