

Navires Pirelli

http://www.pirelli.com/corporate/it/company/history/storia_cavi/navi_posavai/default.html

Cent'anni di navi posacavi Cent ans de navires câbliers

<i>Cent'anni di tecnologia nei cavi sottomarini. Dalla "Città di Milano" alla "Giulio Verne": storia delle navi posacavi Pirelli</i>	<i>Cent ans de technologie dans les câbles sous-marins. De la "Ville de Milan" au "Jules Verne": histoire des navires câbliers Pirelli</i>
--	--

<i>" La Ditta è disposta a rompersi il collo". Pare che così abbia lapidariamente scritto Giovan Battista Pirelli al Governo del Regno d'Italia un giorno del 1884.</i>	<i>" La Maison est disposée à se rompre le cou." Il semble que Giovan Battista Pielli ait écrit ainsi au Gouvernement du Royaume de l'Italie un jour de 1884.</i>
---	---



<p>Oggetto di tale risolutezza, la gara con le società concorrenti inglesi per aggiudicarsi l'appalto per la posa e la manutenzione dei primi cavi telegrafici sottomarini italiani. Senza voler raggiungere i fasti dell'impero vittoriano -gli inglesi avevano già posato un collegamento transoceanico con l'America- verso la metà degli Anni Ottanta del XIX Secolo anche il governo italiano si sentiva dunque in dovere di portare il telegrafo dalla terraferma alle isole minori di Tirreno e Adriatico.</p> <p>L'azienda in grado di costruire il filo telegrafico isolato con gomma, l'Italia ce l'aveva già in casa e si chiamava Pirelli. Mancava il know-how della posa in mare.</p> <p>In una storia del Gruppo uscita a puntate nel</p>	<p>Sous réserve de cette décision, la compétition avec les sociétés concurrentes anglaises pour remporter le contrat pour la pose et l'entretien des premiers câbles télégraphiques sous-marins italiens pouvait se dérouler. Sans vouloir atteindre la splendeur victorienne de l'Empire - les Anglais avaient déjà posé une liaison transocéanique avec l'Amérique - vers 1885 le gouvernement italien s'est donc senti obligé d'amener le télégraphe de la terre ferme aux îles les plus petites de Mer Tyrrhénienne et Adriatique.</p> <p>L'industrie est capable de construire le fil télégraphique isolé avec gomme, l'Italie a cette entreprise chez elle, c'est Pirelli. Il manquait le savoir-faire de la pose en mer.</p> <p>Dans une histoire du Groupe sortie en épisodes</p>
---	---

<p>1949 su " <i>La Rivista Pirelli</i>", Pier Emilio Gennarini svela come l'Ingegnere avesse parlato di " <i>un tiro birbone che gli si vuol fare</i>" riferendosi ai concorrenti inglesi della Earsten e ai loro pressanti appelli alle règìe sfere governative.</p> <p>" <i>Ma anche quest'impresa giunge a buon fine -chiosa Gennarini- [...]...basti dire che il Pirelli e i suoi tecnici divennero anche marinai [...] e fondarono un nuovo stabilimento a La Spezia.</i>"</p>	<p>en 1949 « <i>La Revue Pirelli</i> » (La Rivista Pirelli)" Pier Emilio Gennarini révèle comment l'ingénieur avait parlé d'un « <i>méchant tour qu'il veut faire</i> » en se référant aux Anglais concurrents de l'Earsten et à leurs appels pressants aux sphères gouvernementales royales.</p> <p>" <i>Mais cette entreprise arrive à bonne escient - glose Gennarini - [...]...il suffit de dire que la Pirelli et ses techniciens sont aussi devenus des matelots [...] et qu'elle a créé une nouvelle usine à La Spezia.</i>"</p>
---	---

"..e fu battezzata Città di Milano.."

<p>Dunque, nel 1885 la Pirelli si aggiudicò la commessa dell'Amministrazione dei Telegrafi: dodici cavi -per una lunghezza complessiva di circa ottocento chilometri- necessari al collegamento, posa in mare, mantenimento per i successivi vent'anni.</p> <p>Per quanto riguardava la realizzazione del cavo, si rese subito necessaria la costruzione di bel nuovo di uno stabilimento dedicato: nasceva la fabbrica di San Bartolomeo, nel golfo di La Spezia, destinata all'armatura con fili di ferro delle anime in rame e guttaperca provenienti dallo stabilimento di Milano città.</p>	<p>Donc, en 1885 la Pirelli remporta le contrat de l'administration des Télégraphes: douze câbles - pour une longueur totale d'environ huit-cents kilomètres - nécessaires aux liaisons, poses en mer, entretien pour les vingt années suivantes.</p> <p>Quant à la réalisation du câble, la construction immédiate d'une magnifique nouvelle usine est nécessaire,: l'usine de Saint Bartolomeo est créée, dans le golfe de La Spezia, destinée à l'armure avec des fils de fer des âmes en cuivre et gutta-percha provenant de l'usine de Milan.</p>
--	--



<p>E poi " ..venne ordinata in Inghilterra la nave posa cavi e fu battezzata da mia madre col nome 'Città di Milano'. Era un bastimento di circa 1000 tonnellate, con attrezzature elettriche e meccaniche particolari e con grandi vasche, capaci di</p>	<p>Et puis." <i>vint d'Angleterre le navire câblé commandé, et il fut baptisé par ma mère du nom de 'Ville de Milan.'</i>(Citta di Milano) C'était un navire d'environ 1000 tonnes, avec des équipements particuliers électriques et mécaniques et avec grandes cuves, capables de contenir, immergées dans l'eau de mer, les spires</p>
---	--

<p><i>contenere, immerse in acqua marina, le spire del serpente di rame, gutta-perca e acciai, fino a 400 chilometri di lunghezza." Così ricorda Alberto Pirelli -nel suo "Vita di un'Azienda Industriale" del 1947- la genesi della prima nave posacavi "continentale".</i></p> <p><i>Lunga settanta metri, la nave poteva raggiungere gli 11 nodi di velocità. " In base alle clausole della convenzione col Governo Italiano -scrive ancora il Presidente- la nave fu data in consegna alla regìa Marina, di cui diventava proprietà dopo i 20 anni dalla convenzione stessa. Nel frattempo la Marina doveva metterla a disposizione per il servizio dei cavi sottomarini, con tutto l'equipaggio marinaro e sobbarcandosi le spese di navigazione, mentre la Pirelli forniva il personale tecnico specializzato, sia elettrotecnico che marinaresco."</i></p>	<p><i>du serpent de cuivre, gutta-percha et aciers, jusqu'à 400 kilomètres de longueur." Alberto Pirelli rappelle ainsi - dans sa "Vie d'une usine Industrielle" en 1947 - la genèse du premier navire câblé "continental."</i></p> <p><i>Long de soixante-dix mètres, le navire pouvait atteindre les 11 nœuds de vitesse. " Selon les termes de l'accord avec le Gouvernement Italien - le Président écrit encore - le navire a été remis à la Marine Royale qui en deviendra propriétaire après les 20 ans du contrat. Pendant ce temps la Marine doit le mettre à disposition pour le service des câbles sous-marin, avec tout l'équipage marin et en assurant les dépenses de navigation, alors que la Pirelli fournissait le personnel technicien spécialisé qu'il soit électrotechnicien ou marin."</i></p>
---	--

Pirelli-Jona-Emanueli

<p>La nave posacavi "Città di Milano" fu varata nel giugno del 1888: a luglio il collegamento Italia-isole minori era già funzionante.</p> <p><i>" Era la prima grande vittoria, in questo campo, dell'industria italiana -scrive Giuseppe Dicorato sulla Rivista Pirelli del dicembre 1949- e i giovani ingegneri G.B. Pirelli, Emanuele Jona e Leopoldo Emanueli - che ne erano stati gli artefici - potevano andarne, giustamente, fieri".</i></p> <p>Per inciso, l'ingegner Leopoldo Emanueli aveva in quel tempo un figlioletto di cinque anni, Luigi. Forse sapeva che Luigi sarebbe un giorno diventato un luminare nella scienza dell'elettricità...</p> <p>Poco dopo, nel 1890, la Pirelli si assicurava per il governo spagnolo anche la fornitura e la posa di cavi sottomarini colleganti la Spagna (Javea) con Ibiza, e poi il cavo Napoli-Ustica-Palermo posato a una profondità record di 3.770 metri, e ancora il</p>	<p>Le navire câblé "Ville de Milan" fut lancé en juin 1888: en juillet la liaison Italie-îles mineures fonctionnait déjà.</p> <p><i>" C'était la première grande victoire, dans ce domaine, de l'industrie italienne – écrit Giuseppe Dicorato dans le Magazine Pirelli de décembre 1949 - et les ingénieurs G. B. Pirelli, Emanuele Jona et Leopoldo Emanueli - qui en avaient été les auteurs - pouvaient, non sans raison, être fiers."</i></p> <p>Par ailleurs, l'ingénieur Leopoldo Emanueli avait dans ce temps un gamin de cinq ans, Luigi. Il savait peut-être que Luigi serait un jour devenu une sommité dans la science de l'électricité...</p> <p>Peu après, en 1890, la Pirelli s'assurait pour le gouvernement espagnol la fourniture et la pose du câble sous-marin Espagne, (Javea) -Ibiza, et puis le câble Naples-Ustica-Palermo posé à une profondeur record de 3.770 mètres, et posa le câble Espagne-Tanger-Maroc.</p>
---	---

cavo Spagna-Tangeri-Marocco.	
------------------------------	--

Su e giù tra Mediterraneo e Mar Rosso



Un Bilancio societario del 1893 ci dà alcune pennellate - ancorchè in linguaggio legalese - di quella che doveva essere la vita sulla nave, con gli uomini " *obbligati di portare, quando sono a bordo, la divisa degli equipaggi della regia Marina*", si chiamino essi Giovanni Battista Pirelli, o Ettore Pinelli, direttore dello stabilimento di La Spezia, o Emanuele Jona.

Non sappiamo quante persone fossero a bordo, ma sicuramente non poche: dai " *capi operai elettricisti agli impiegati mandati da Milano appositamente a bordo per il disimpegno dei servizi di contabilità e corrispondenza durante le campagne*", ai " *sorveglianti, guardafili e guardaapprodi*". E poi, " *cuochi, sottocuochi, sguatterì, camerieri, domestici*".

L'elenco fornito dal Bilancio 1893 cita anche la presenza di un "postino"...

Dopo i frenetici periodi dedicati alla posa dei nuovi collegamenti, gli ultimi anni del Secolo vedono la "Città di Milano" impegnata perlopiù - come da contratto - nell'attività di manutenzione di cavi già posati - anche da altri - siano essi immersi nel Mar Rosso, nell'Adriatico o nel Mediterraneo.

Un Bilan de la Société de 1893 nous donne quelques descriptions de ce qui devait être la vie sur le navire, avec les hommes « *obligés de porter, quand ils sont à bord, l'uniforme des équipages de la Marine Royale* » même si ils s'appellent Giovanni Battista Pirelli ou Ettore Pinelli, directeur de l'usine de La Spezia, ou Emanuele Jona.

Nous ne savons pas combien de gens furent à bord, mais sûrement pas peu: « *électriciens ouvriers employés envoyés par Milan à bord pour le désengagement des services de comptabilité et la correspondance pendant les campagnes* » et « *les superviseurs les jointeurs les lamineurs.* » Et puis, " *cuisiniers, aide-cuisiniers, plongeurs, serveurs, préposés...*"

La liste fournie par le Bilan 1893 cite la présence d'un "facteur" aussi...

Après les périodes frénétiques dédiées à la pose des nouvelles liaisons, les dernières années du Siècle voient la "Ville de Milan" le plus souvent engagée - comme le veut le contrat - dans l'activité d'entretien des câbles déjà posés - et aussi d'autres - qu'ils soient posés dans la Mer Rouge dans l'Adriatique ou dans la Méditerranée.



" La nostra Società partecipò largamente alla posa dei cavi che collegarono Genova ad Anzio e con Malaga, e di là con l'America del Nord e del Sud -prosegue Alberto Pirelli in "Vita di un'Azienda Industriale"- L'invenzione meravigliosa delle radio comunicazioni non ha rallentato lo sviluppo dei cavi telegrafici e telefonici sottomarini che hanno continuato con ritmo accelerato ad essere posati nei mari di tutto il mondo.

Nelle guerre, a cominciare da quella italo-turca del 1911/1912, la 'Città di Milano' è stata chiamata più volte, e con essa il personale della Ditta, a compiere operazioni rischiose per riparazione di cavi o per la posa di nuove linee strategiche, o per il taglio di cavi nemici: tra queste ultime imprese ricordo il taglio tra mine nemiche di cavi telegrafici all'imboccatura dei Dardanelli sotto il fuoco delle batterie turche.

Nell'occasione di tagli di cavi nemici, il cavo, rampinato e portato a bordo, veniva tagliato e seguivano curiosi dialoghi col telegrafista nemico, operante all'altro estremo del cavo stesso...".

" Notre Société participa largement à la pose des câbles qui réunirent Gênes à Anzio et avec Malaga, et de là avec l'Amérique du Nord et du Sud - Alberto Pirelli continue en "Vie d'une usine Industrielle" - L'invention merveilleuse des communications radio n'a pas ralenti le développement des câbles sous-marin télégraphiques et téléphoniques qui ont continué avec un rythme accéléré à être posé dans les mers du monde entier.

Pendant les guerres, à commencer par celle italo-Turque de 1911/1912, la 'Ville de Milan' a plusieurs fois été appelée, et avec elle le personnel de la Maison, à accomplir des opérations risquées pour la réparation de câbles ou pour la pose de nouvelles lignes stratégiques, ou pour la coupe de câbles ennemis: entre ces dernières entreprises je rappelle la coupe entre mines ennemies de câbles télégraphiques à l'embouchure des Dardanelles sous le feu des batteries Turques.

Lors de coupes de câbles ennemis, le câble, crocheté et porté à bord, était coupé et suivaient des dialogues curieux avec le télégraphiste ennemi, en poste à l'autre extrémité de ce même câble ...".

1919: il naufragio di Filicudi



La vita avventurosa della "Citta di Milano" – settantatré campagne in mare e 6.000 chilometri di cavi posati - terminò contro uno scoglio del mare di Sicilia, al largo dell'isola di Filicudi, il 16 giugno del 1919. Nell'incidente morirono 26 persone.

Racconta Alberto Pirelli: " *Però in quel tragico incidente l'ing. Emanuele Jona, esimio elettrotecnico, specializzatosi fin da principio nel ramo dei cavi sottomarini e nella loro posa e che del servizio relativo era diventato il Capo. Però l'ing. Pinelli, suo ottimo collaboratore, e l'ing. Vitali, e vari nostri operai specializzati oltre ad ufficiali e marinai della Marina.*

Alla loro memoria andò il commosso saluto di tutta la grande famiglia Pirelli e noi ricordiamo ancor oggi con reverenza queste vittime del lavoro".

La vie aventureuse de la "Ville de Milan" soixante campagnes en mer et 6.000 kilomètres de câbles posés se termina contre un rocher de la mer de Sicile, au large de l'île de Filicudi, le 16 juin 1919. Dans l'accident 26 personnes moururent.

Alberto Pirelli raconte: *Est mort dans cet accident tragique l'ing. Emanuele Jona, éminent électrotechnicien, spécialisés dès le début dans la branche des câbles sous-marin et dans leur pose et qui était devenu le chef du service.*

Est mort L'ing Pinelli, son excellent collaborateur et l'ing. Vitali, et plusieurs ouvriers spécialisés et aussi des officiers et matelots de la Marine.

Je suis allé porter le salut ému de toute la grande famille Pirelli à leur mémoire et aujourd'hui nous nous rappelons encore avec respect de ces victimes du travail."



Ma già al momento del naufragio, da tempo era in servizio la nave tedesca "Grossherzog von Oldenburg", costruita nel 1905 presso i cantieri Shichau & Co. di Danzica per conto della Norddeutsche Seekabelwerke.

Mais déjà au moment du naufrage, depuis quelques temps était en service le navire allemand "Grossherzog von Oldenburg", construit en 1905 aux chantiers Shichau & Co. de Dantzig pour le compte de la Norddeutsche

<p>Nel 1919 l'unità venne assegnata come preda di guerra alla regìa Marina Italiana in riparazione dei danni subiti durante il conflitto.</p> <p>Tornerà in servizio nel 1921, ribattezzata "Città di Milano II".</p> <p>Di proprietà della regìa Marina ma con personale tecnico della Pirelli a bordo, la "Città di Milano II" fece innumerevoli campagne di posa e di manutenzione di cavi telegrafici e poi anche telefonici, oltre ad essere utilizzata dalla Marina per operazioni straordinarie e delicate: fu la "Città di Milano II" a salvare nel 1928 i naufraghi della Tenda Rossa, dopo aver scortato il Dirigibile Italia nel suo viaggio artico.</p> <p>Il 18 settembre del 1943 la "Città di Milano II" fu "autoaffondata" nel porto di Savona, perchè non cadesse preda dei tedeschi dopo l'armistizio.</p>	<p>Seekabelwerke.</p> <p>En 1919 l'unité a été affectée comme butin de guerre à la Marine Italienne en réparation des dommages subis pendant le conflit.</p> <p>Il reviendra en service en 1921, rebaptisé "Ville" de Milan II.</p> <p>Appartenant à la Marine mais avec du personnel technicien de Pirelli à bord, la « Ville de Milan II » fit d'innombrables campagnes de pose et d'entretien de câbles télégraphiques et puis aussi téléphoniques, et aussi a été utilisé par la Marine pour des opérations extraordinaires et délicates: ce fut la « Ville de Milan II » qui sauva en 1928 les naufragés de la Tenda Rossa, après avoir escorté la Dirigeable Italia dans son voyage arctique.</p> <p>Le 18 septembre 1943 la « Ville" de Milan II » fut "sabordée" dans le port de Savona, pour qu'elle ne tombe pas aux mains des Allemands après l'armistice.</p>
--	---

L'arrivo della "Giulio Verne"



<p>Oltre quarant'anni passarono. Quasi mezzo secolo di posa di cavi utilizzando navi "altrui".</p> <p>Finchè ecco l'annuncio, sul finire del 1988: <i>La "Società Cavi Pirelli" ha acquistato per il settore Impianti del Gruppo Energia una nave posacavi di eccezionale capacità: oltre 7 mila tonnellate di cavo".</i></p>	<p>Plus de quarante ans ont passé. Presque un demi-siècle de pose de câbles en utilisant des navires "d'autrui."</p> <p>Jusqu'à l'annonce, vers la fin de 1988: <i>"La Société Pirelli - Câbles" a acheté pour le secteur Installation du Groupe Énergie un navire câblé de capacité exceptionnelle: plus de 7000 tonnes de câble."</i></p>
---	---

Costruita nel 1983 nei cantieri coreani della Hyundai appositamente per la Pirelli General inglese per una posa di cavi nel Canale della Manica, con 124,94 metri di lunghezza, 30,48 di larghezza, 12 mila tonnellate di portata utile e 6,10 metri di pescaggio massimo a pieno carico, la nave -al momento del varo- batte bandiera inglese e si chiama "Northern Venturer".

La Pirelli la acquista dunque nel 1988: una breve sosta al porto di Savona per alcuni interventi sulle dotazioni di bordo, una pitturatina di bianco e azzurro, il tempo di far salire la bandiera italiana...ed ecco la "Giulio Verne". Ha già pronta anche una nuova "casa", lo stabilimento-pilota di Arco Felice, in provincia di Napoli, che da una ventina d'anni ha sostituito La Spezia nella produzione di cavi sottomarini.

E' il 1988. E' passato un secolo esatto dal varo della prima "Città di Milano"...

Construit en 1983 dans les chantiers coréens de Hyundai spécifiquement pour la Pirelli General anglaise pour une pose de câbles dans la Manche, avec 124,94 mètres de longueur, 30,48 de largeur, 12 mille tonnes de charge utile et 6,10 mètres de tirant d'eau maximum à pleine charge, le navire - au moment du lancement - bat drapeau anglais et s'appelle "Northern Venturer."

La Pirelli l'achète donc en 1988: un bref arrêt au port de Savona pour quelques interventions sur les équipements de bord, un peu de peinture blanc et bleu, le temps de faire monter le drapeau italien...et voilà le "Jules Verne." Il a aussi, déjà prête, une nouvelle "maison", l'usine-pilote d'Arco Felice, en province de Naples, qui a remplacé La Spezia dans la production de câbles sous-marin.

Et 1988. Un siècle est passé depuis le lancement de la première "Ville de Milan."..