

„COSULICH“
SOCIETÀ TRIESTINA DI NAVIGAZIONE
Capitale interamente versato 250.000.000 Lire

RELAZIONE

PRESENTATA

all'Assemblea Generale Ordinaria

DEL

28 Giugno 1927

XXIII ANNO SOCIALE

1926



Direzione:

Dott. Arminio Brunner
Alberto Cosulich
Antonio N. Cosulich
Guido Cosulich
Dott. Alberto Moscheni

Giunta di Sorveglianza:

Presidente:

Giovanni de Scaramangà - Altomonte

Membri:

Avv. Dott. Camillo Ara
Guglielmo Brunner
Avv. Dott. Antonio Cosulich
Senatore Filippo Cremonesi
Ugo de Eidlitz
Dott. Arnolfo de Frigyessy
Vittorio Nob. Galanti
Avv. Giuseppe Marchesano
Edgardo Morpurgo
Nazario Peterlini
Avv. Dott. Lodovico Rizzi
Prof. Dott. Guido Segre
Dott. Vittorio Tedeschi

Onorevoli Signori,

Prima di sottoporVi la nostra relazione sull'esercizio passato c'incombe il doloroso compito di ricordare la grave sciagura che, alla fine di luglio dell'anno scorso, colpì la nostra Società con la tragica scomparsa del membro della Direzione **Comm. Oscar Cosulich**.

Dire dell'opera di Oscar Cosulich in questa assemblea può sembrare superfluo, avendo la nostra Società accompagnato sempre la multiforme attività dell'Estinto, fin da quando Egli, nel 1905, iniziò la Sua collaborazione con la Direzione quale istitore. La Sua nomina a Direttore risaliva al 1916. Elemento propulsore dello sviluppo della Società, della marineria italiana, dell'economia della Regione e dello sviluppo economico, marittimo, industriale e finanziario del Paese, Oscar Cosulich dedicò le Sue doti preziose d'intelligenza superiore, di bontà, di rettitudine, con instancabile lena alla trasformazione della nostra azienda in un grande organismo armatoriale, capace di compiere la funzione sempre più importante spettantegli nella compagine marittima italiana.

La partecipazione veramente commossa e universale di tutta la città, della Regione e dell'Italia al grave nostro lutto, il riconoscimento generale dei meriti dell'Estinto da parte del Primo Ministro, dei membri del Governo, del Partito Nazionale Fascista e di quanti rappresentano nelle cariche pubbliche, nella produzione e nella coltura, la vita italiana ai quali tutti vogliamo qui rinnovare i sensi della nostra riconoscenza sono stati un mesto tributo alla memoria dell'Estinto e ragione di sincero conforto per noi.

Con reverente affetto e con animo commosso ci inchiniamo alla memoria del nostro grande Estinto a cui è assicurato, in seno alla nostra Società, perenne e affettuoso ricordo.

Per onorare la memoria del compianto Estinto, la Giunta di Sorveglianza deliberò la costituzione d'un fondo sussidi Oscar Cosulich da impiegare in valori fruttanti il 6 %, coi frutti del quale saranno distribuiti annualmente dei sussidi a orfani di addetti della Società che abbiano prestato servizio di mare. Al fondo vennero assegnate 100.000 lire.

*
* *

A coprire il posto rimasto vacante con la morte del compianto Comm. Oscar Cosulich i fondatori, facendo uso della facoltà loro concessa dall'art. 10 dello Statuto sociale, hanno chiamato il Cav. Uff. **Guido Cosulich**, già reggente la rappresentanza di Roma della nostra Società.

*
* *

Ci preghiamo presentarVi il Bilancio e il Conto Profitti e Perdite per l'anno 1926.
 Il reddito lordo dell'esercizio delle nostre navi e delle nostre interessenze,
 ammonta a Lire 23.072.404.73
 Per le depennazioni ci occorrono „ 6.410.029.—
 Lire 16.662.375.73
 L'utile netto, computato il riporto dell'esercizio 1925 di 268.370.—
 ammonta quindi a Lire 16.930.745.73
 e ci permette di proporre la ripartizione di un dividendo del 6 %.

In questi risultati s'esprimono varie contingenze favorevoli e sfavorevoli che caratterizzano l'anno decorso. In particolare rileviamo come nella costruzione delle motonavi „SATURNIA“ e „VULCANIA“ vennero impiegati ingenti capitali, i quali daranno i loro frutti appena coll'entrata in linea delle nuove navi.

L'esercizio della navigazione risentì gli effetti della grave crisi dei noli e dei traffici, già iniziatisi nel 1925 e che perdurò quasi per tutto il primo semestre del 1926; appena quando si dileguarono le prospettive di una rapida definizione dello sciopero dei minatori inglesi, i noli ebbero un andamento ascendente. Il traffico con l'America del Nord si mantenne però piuttosto fiacco, così pure quello delle carni congelate, e particolarmente il movimento marittimo del porto di Trieste subì un sensibile regresso. La forte competizione dei porti concorrenti esteri, favorita da una lotta accanita di tariffe ferroviarie, forma oggetto di attento esame da parte dei fattori competenti. Confidiamo che i provvedimenti che saranno presi, ristabiliranno condizioni normali.

Da parte nostra riuscimmo a compensare la contrazione nel traffico triestino aumentando il lavoro con gli altri porti, per cui il nostro traffico complessivo delle merci chiude quantitativamente con un aumento abbastanza notevole.

Il traffico passeggeri ebbe un andamento più favorevole, avendosi potuto aumentare tanto il numero dei passeggeri trasportati (e ciò malgrado il temporaneo disarmo del pfo. „PRESIDENTE WILSON“ per la sua trasformazione a nafta) quanto la misura dei noli.

Le spese di esercizio segnano un aumento che ebbe ed ha tutta la nostra attenzione. Gli oneri pubblici, compresa fra questi la nuova imposta comunale sulle industrie, che si vuole estesa anche ai redditi esenti per leggi speciali, le spese portuali e consolari e i salari, aumentati dal 1. luglio 1926, malgrado la crisi marittima, del 10 %, si assommano in un aggravio sempre meno sopportabile.

Questo stato di cose reclama una sistemazione, imposta anche dalla concorrenza della marina estera e, per essere oggi i costi del personale nella marina italiana fra i più alti del mondo, dall'interesse dell'Economia nazionale.

Nell'attuale momento, in cui superiori interessi della Nazione reclamano l'adattamento dei costi alle mutate condizioni della moneta e alle possibilità della produzione, gli sforzi di tutto l'armamento diretti a contenere le proprie spese di esercizio entro più giusti limiti, troveranno, confidiamo, la dovuta considerazione.

Delle nostre interessenze, il bilancio 1926 riflette i dividendi incassati per l'esercizio 1925, che furono soddisfacenti, avendo le principali imprese nelle quali siamo interessati, distribuito per quell'esercizio un dividendo corrispondente.

In generale tutte le imprese a noi vicine consolidarono la propria posizione e offrono piena tranquillità di sviluppo.

Continuò anche nel 1926 l'indebolimento del mercato dei titoli, che scese a corsi contrastanti assolutamente con la bontà intrinseca dei relativi valori. I criteri di assoluta

prudenza da noi adottati nelle rispettive valutazioni ci permisero di adattare con facilità il nostro bilancio ai nuovi prezzi di mercato.

Oltre alle navi di nostra proprietà, furono in esercizio durante il 1926 in media da sei a sette piroscafi di altri armatori.

Nelle linee regolari della nostra Società vennero effettuati dalle navi sociali e da quelle noleggate i seguenti viaggi:

<i>Linea</i>		<i>Numero dei viaggi</i>		
		1926	1925	1924
per <i>New York</i> (linea passeggeri)	{ andata	13	14	11
	{ ritorno	13	14	12
per l' <i>America del Nord</i> (linea merci)	{ andata	55	47	44
	{ ritorno	55	46	42
per il <i>Brasile</i> e l' <i>Argentina</i> (linea merci e passeggeri)	{ andata	27	30	38
	{ ritorno	30	30	37
fuori delle linee regolari	{ andata	26	14	22
	{ ritorno	24	15	21
<i>Complessivamente:</i>	{ andata	121	105	115
	{ ritorno	122	105	112
<i>Totale generale:</i>		243	210	227
<i>Miglia nautiche percorse :</i>		1.115.283	1.005.104	1.063.615

Vennero trasportati:	1926	1925	1924
nel traffico con Trieste	{ passeggeri 9.544	7.518	8.303
	{ merci q. 2.753.467	3.710.933	3.694.315
nel traffico con ^{tutti i} altri porti . . .	{ passeggeri 30.373 *)	26.280	24.441
	{ merci q. 9.594.354	8.862.683	9.079.223

*) Escluse le crociere del p.fo „STELLA D'ITALIA“.

Entrarono in esercizio nell'anno 1926 le motonavi „GIULIA“ e „MARIA“, varate la prima al principio dell'anno, la seconda nell'estate.

Nello stesso anno iniziò l'esercizio la neo-acquistata nave „STELLA D'ITALIA“, destinata a crociere turistiche.

Abbiamo regolato la pendenza con la Blyth Shipbuilding and Dry Dock Co. di Blyth per la costruzione della motonave „EMILIA“.

Vennero vendute le navi: „ARGENTINA“, „GEORGIA“, „GERTY“ e „MAULY“.

Nel dicembre 1926 ebbe luogo nel Cantiere Navale Triestino di Monfalcone il varo della grande motonave celere „VULCANIA“ (24.000 T. S. L.), onorato dagli augusti auspici di S. A. R. la Principessa Maria di Savoia, Madrina della nave, e dalla presenza di S. E. Ciano, Ministro delle Comunicazioni. A S. M. il Re, che volle ancora una volta permettere che l'Augusta Sua Casa auspicasse alle sorti di una nostra nave, alla Gentile Madrina e a S. E. Ciano, vogliamo qui rinnovare i sensi della nostra più profonda e riconoscente devozione.

Le molte espressioni di simpatia pervenuteci in quell'occasione da tutta la Regione e da ogni parte d'Italia, furono ambito premio a noi, al Cantiere costruttore e alle provette sue maestranze.

Procedono i lavori d'allestimento dell'altra grande motonave „SATURNIA“ (24.000 T. S. L.), che prenderà il mare il 21 settembre di questo anno, destinata alla linea espresso del Sudamerica, mentre la motonave „VULCANIA“, gemella della motonave Saturnia e destinata alla linea celere passeggeri di New York, inizierà il suo viaggio inaugurale il 1. febbraio del prossimo anno. Abbiamo ritenuto opportuno di comprendere nell'itinerario delle due navi anche lo scalo di Marsiglia, per far partecipare la marina italiana al traffico americano che prende la via del Nord Europa.

Confidiamo - e l'interessamento già constatato ce ne dà affidamento - che la entrata in servizio di queste due grandi motonavi, che fanno onore al Cantiere Navale Triestino e allo Stabilimento Tecnico Triestino, fornitore dei grandi motori Diesel, tipo Burmeister & Wain, della potenza di 24.000 cavalli indicati per ciascuna nave, segnerà una nuova era per la nostra Società.

Con la messa in linea di queste due navi la nostra Società è conscia di seguire con inconcussa fede le illuminate direttive del Capo del Governo, che ravvisando nelle energie marinare un possente fattore di espansione economica, vuol portare la marina italiana ai primi ranghi nel mondo.

Essa confida altresì che l'aumentata potenza marinara che ne deriverà all'Adriatico, varrà a rinforzare nell'interesse dell'economia nazionale le correnti adriatiche di traffico, così duramente provate dall'attuale crisi.

Alla fine del 1926, la flotta sociale, comprese le due motonavi in allestimento, raggiungeva un tonnellaggio complessivo di 175.055 T. S. L.

In vista dello sviluppo dei nostri servizi con l'entrata in linea delle due grandi motonavi „SATURNIA“ e „VULCANIA“, abbiamo dedicato ogni cura all'intensificazione della nostra organizzazione in Italia ed all'estero. In aggiunta alle società già esistenti che furono costituite per la gestione dei nostri affari a Venezia, Genova, Napoli, Firenze, Parigi e Buenos-Aires, abbiamo costituito analoghe società a Palermo e a Londra, e ampliato la nostra organizzazione in Francia, Germania, Jugoslavia e Polonia, assicurandoci nuovi uffici corrispondenti a Roma, a Napoli, a Palermo, a Torino, a Vienna, a Berlino, a Monaco, a Varsavia, a Parigi, a Marsiglia, a Londra e a Buenos-Aires.

La nuova azienda dei Magazzini Generali di Trieste, progetta la costruzione di una moderna stazione marittima da passeggeri, progettata sul molo Bersaglieri, che dovrà mettere il porto di Trieste, anche in questo riguardo, alla pari con gli altri più importanti porti d'imbarco dell'Italia e dell'estero.

Ligi alle nostre tradizioni, ci demmo cura d'intensificare, tanto nei riguardi del traffico delle merci che in quelli del traffico passeggeri, gli accordi con le altre compagnie interessate negli stessi traffici, al fine di coordinare, nell'interesse nazionale, le condizioni dei servizi.

Ci siamo interessati nella Società Italiana Servizi Aerei (S. I. S. A.) che gestisce le linee aeree Trieste - Torino e Trieste - Zara e la scuola piloti di Portorose, e abbiamo preso una piccola partecipazione nella Società Idroelettrica Goriziana; abbiamo concorso, in proporzione del nostro possesso azionario, all'aumento di capitale del Lloyd Triestino, ed abbiamo effettuato i versamenti richiamati sulle azioni in nostro possesso della Società Italiana di Navigazione interna.

Abbiamo pure concorso - a mezzo della Federazione Fascista degli Armatori dell'Adriatico Orientale - a formare il capitale della nuova azienda dei Magazzini Generali in Trieste.

Sulle operazioni finanziarie dipendenti dalle nuove costruzioni Vi presentiamo una relazione a parte, chiedendoVi di approvare sia le operazioni stesse che le conseguenti modifiche dello Statuto sociale.

La nostra Società ed i suoi addetti tutti di terra e di mare prestarono con entusiasmo la loro collaborazione per la riuscita del Prestito del Littorio, che valse a riaffermare la forza della Nazione.

Non possiamo chiudere questa relazione senza ricordare l'intelligente e valida opera di tutti i nostri funzionari e addetti di terra e di mare, ai quali vogliamo rivolgere una parola di riconoscimento.

*
* *

L'utile netto dell'esercizio 1926, escluso il riporto dell'anno precedente, ammonta, come è detto sopra, a		Lire 16.662.375.73
Da questa somma, Vi proponiamo di assegnare al fondo di riserva statutario 5 %		„ 833.118.80
		Lire 15.829.256.93
5% di dividendo agli azionisti		„ 12.500.000.—
dal residuo di		Lire 3.329.256.93
il 10 % alla Giunta di Sorveglianza		„ 332.925.73
		Lire 2.996.331.20
1% di sopradividendo agli azionisti		„ 2.500.000.—
5% e di riportare a conto nuovo il residuo di		Lire 496.331.20
assieme al riporto utile dall'anno 1925		„ 268.370.—
complessivamente		Lire 764.701.20
Sulla base di queste proposte le nostre riserve sarebbero portate complessivamente a		Lire 46.333.118.80

*
* *

Previa la Vostra approvazione, verranno pagate, a datare dal 7 luglio p. v., verso presentazione della cedola N.ro 7, Lire 12 per azione, a Trieste presso la Cassa della Società e quella della Banca Commerciale Triestina, negli altri luoghi della Venezia Giulia e Venezia Tridentina, a Milano, Roma e Torino presso quelle sedi e filiali della Banca Commerciale Triestina, a Firenze presso la „Cosulich“ Compagnia Toscana di Navigazione (Via Roma 1 A), a Genova e Napoli presso quelle sedi della Banca Italo-Britannica e a Venezia presso la Navigazione Cosulich, via XXII Marzo Calle Pedrocchi N.ro 2279.

*
* *

Vi preghiamo di approvare la relazione e d'impartirci in pari tempo l'assolutoria.

TRIESTE, 28 giugno 1927.

LA DIREZIONE.

B I L A

al 31 Dice

ATTIVO

	Lit.	c.
Flotta della Società	82.891.000	—
Navi in costruzione	150.397.159	20
Immobili:		
Casa emigranti (Trieste) Lit. 500.000.—		
Stabile „Hôtel de la Ville“ (Trieste) „ 700.000.—		
Celle frigorifere in Puntofranco (Trieste) „ 3.300.000.—		
Appartamenti a Roma „ 190.000.—	4.690.000	—
Cassa	141.452	10
Depositi di garanzia in contanti ed effetti.	1.010.325	—
Interessenze e titoli di proprietà	171.073.575	41
Scorte (carbone, materiali e viveri)	7.670.973	30
Debitori	69.581.676	20
Conto transitorio	1.855.592	18
	489.311.753	39

	Lit.	c.
tale azionario	250.000.000	—
lo riserva statutorio Lit. 5.508.738.—		
lo riserva straordinario. „ 7.891.262.—		
lo riserva speciale „ 15.100.000.—		
lo sicurtà „ 9.000.000.—		
lo rinnovazione flotta „ 8.000.000.—	45.500.000	—*
lo sussidi	650.000	—
lo sussidi Oscar Cosulich	100.000	—
litori	175.971.034	66
dendi arretrati.	159.973	—
o utile	16.930.745	73
	489.311.753	39

La Direzione.

CONTO PROFIT

al 31 Dice

DARE

		Lit.	c.
Ammortamento flotta		6.410.029	—
Riporto utile dell'anno 1925	Lit. 268.370.—		
Utile gestione 1926	„ 16.662.375.73	16.930.745	73
Da assegnare come segue:			
5% al Fondo di riserva statuario	Lit. 833.118.80		
5% Dividendo	„ 12.500.000.—		
10% tantième sul residuo	„ 332.925.73		
1% Sopradividendo	„ 2.500.000.—		
Saldo riporto a Conto nuovo	„ 764.701.20		
6%	Lit. 16.930.745.73		
		23.340.774	73

Flotta Sociale

N.ro	PIROSCAFI TRANSATLANTICI	TONNELLAGGIO		Anno di Costruzione
		Netto	Lordo	
1	Alberta +	3.731	6.131	1922
2	Anna C. + *	4.370	7.195	1921
3	Atlanta + *	3.000	5.129	1908
4	Belvedere + *	4.575	7.420	1913
5	Carolina *	2.974	4.752	1905
6	Clara +	3.731	6.131	1922
7	Columbia	3.407	5.465	1908
8	Dora C. + □	3.588	5.858	1922
9	Gerty (venduto nel gennaio 1927)	2.685	4.311	1903
10	Giulia (motonave) *	3.737	5.921	1925
11	Ida +	3.731	6.131	1923
12	Laura C. + *	3.851	6.181	1923
13	Lodovica	2.261	3.634	1898
14	Lucia C. +	3.647	6.123	1922
15	Maria (motonave) *	4.007	6.339	1926
16	Martha Washington + **	4.920	8.347	1908
17	Presidente Wilson + **	7.105	12.588	1912
18	Sofia *	3.391	5.527	1905
19	Stella d'Italia + **	3.395	5.884	1904
20	Teresa + *	3.719	6.131	1922
IN ALLESTIMENTO:				
21	Saturnia (motonave) *, **	14.539	23.871	1927
22	Vulcania (motonave) *, **	14.539	23.871	1927
RIMORCHIATORI:				
23	Emma	5	63	1905
24	Pronta	85	182	1913
25	Svelto	5	36	1918
MAONE:				
26-47	22 maone	1.603	1.831	
48	1 autoscafo	1	3	
Tonnellaggio totale . . .		106.602	175.055	

- + Navi a combustione liquida.
 * Navi munite di celle frigorifere per merci.
 ** Navi a doppia elica.
 □ Nave cisterna.



B 51/1
1931