

ACC

10000/135/368

10000/135/368

BREDA WORKS
APR. 1945 - MAY 1946

fo
329

Report on BREDA
works

823/18/ENR

2A

12 B

B R E D A E R N E S T O S . A . I .Sede della Ditta: SESTO S.GIOVANNI -

Personalità Dirigenti: Ing. PITTONI - Capo Ufficio Tecnico
Ing. ZAPPATA - Progettista
Ing. BRAGUZZI - Costruttore

Maggioranze: attualmente la fabbrica dispone di 1604 operai e 245 impiegati.-

Capitale sociale:

Produzione in corso: la Ditta ha ricevuto un'ordinazione di 400 rimorchi per autotreni.- Nel campo meccanico ed edilizio è stato costituito in seno alla Ditta un Ufficio Tecnico per la ricostruzione nazionale a capo del quale è stato posto l'Ing. CALDERINI.-

Progetti per il futuro: Costituendo la Sezione aeronautica attualmente un peso morto per il bilancio della Società, è probabile che la Ditta si orienti esclusivamente alla lavorazione nel campo civile.-

FROM :- Air Forces Sub-Commission,
Allied Commission, Milan.

TO :- Air Forces Sub-Commission,
H.Q. Allied Commission, Rome.
(attention W/Cdr Thompson).

DATE :- 25th May 1946.

REF :- ATSC/M/5/INT.

ITALIAN AIRCRAFT INDUSTRY

Further to our letter of even reference dated
13th April 1946, report on the following Italian firm :-

EREDA - Sesto San Giovanni.

which has been received from Ufficio "I", Comando 10 Z.A.F.,
is forwarded herewith for your information.



D.H.G. SMITH S/LDR
Commanding
A.F.S.C. MILAN.

Enclosure (1) Report on Aircraft Firm.

9/5
N 59331

ITALIAN AIRCRAFT INDUSTRY

Further to our letter of even reference dated 13th April 1946, report on the following Italian firm :-

BREDA - Sesto San Giovanni.

which has been received from Ufficio "I", Comando 1^o Z.A.F., is forwarded herewith for your information.



D.H.G. SMITH S/LDR
Commanding
A.F.S.C. MILAN.

Enclosure (1) Report on Aircraft Firm.

BREDA SESTO SAN GIOVANNI

(4)

From the main offices in Sesto San Giovanni many branches decentralised in different areas of the Kingdom form Breda S.A. (Sesto San Giovanni Marghera Brescia Apuania Roma)

The Aeronautical Section in Sesto San Giovanni had particular importance during the war thanks to the organising abilities of Eng. CALZERRANI, General Manager of the Section at that time. The Alfa Romeo Firm from Naples (IMAN) has been absorbed by Breda. When the armistice came the aeronautical section could not complete the programme that they intended to carry out. Notwithstanding this, they gave a great contribution to I.A.F. with the production of fighter a/c (MC 202 - Mc 200).

These a/c were constructed regularly up to 25/7/43. From 25/7/43 up to 8/11/43, they made only a few a/c. During A.S.I. period, the firm passed in the hands of the Germans until 25/4/45. After 8/9/43 they finished the construction of a dozen of Mc 202 a/c which were allocated to RSI and repaired small touring a/c, some of which were transferred to Germany. After the complete destruction of the Firm, which happened in April 1944, Germany wanted that the workers be employed for the construction of spare parts for German a/c. This work was carried out in two different Sections located near Monza, but without good results notwithstanding the direct supervision of the Technical German military personnel.

On April 1945 the number of workers and employees was 1701 and 329 respectively. In 38/39 the figures were 2500 and 250. In 42/43 there were 4200 workers. At present the Firm has 1804 workers and 245 employees and, considering the particular conditions, only 200 workers are working in the production section, the others are reconstructing the hangars. The Firm received a demand for 400 trailers. The specialised workers are at present employed for the construction of engine, fitted bicycles (about 300)

The 40% only of the personnel are employed for a productive work. The raw material stocks are inexistent. Chief of the technical Officer is Eng. Pittoni, promoter Eng. Gagnata and constructor

has been divided in two branches

the programme that they intended to carry out. Notwithstanding this, they gave a great contribution to I.A.W. with the production of fighter a/c (Mc 202 - Mc 200).

These a/c were constructed regularly up to 25/7/43. From 25/7/43 up to 8/1/43, they made only a few a/c. During this period, the firm passed in the hands of the Germans until 25/4/45. After 8/9/43 they finished the construction of a dozen of Mc 202 a/c which were allocated to DSI and repaired small touring a/c, some of which were transferred to Germany. After the complete destruction of the firm, which happened in April 1944, Germany wanted that the workers be employed for the construction of spare parts for German a/c. This work was carried out in two different sections located near Monza, but without good results notwithstanding the direct supervision of the technical German military personnel.

On April 1945 the number of workers and employees was 1701 and 329 respectively. In 38/39 the figures were 2500 and 250. In 42/43 there were 4200 workers. At present the firm has 1804 workers and 245 employees and, considering the particular conditions, only 200 workers are working in the production section, the others are reconstructing the hangars. The firm received a demand for 400 trailers. The specialised workers are at present employed for the construction of engine, fitted bicycles (about 300). The 40% only of the personnel are employed for a productive work. The raw material stocks are inexistent. Chief of the technical Officer is Eng. Pittoni, promoter Eng. Caporale and constructor Eng. Braguzzi. The office has been divided in two branches ³²⁴the principal reason of this provision was caused by the order issued by the Allies to stop the construction of BZ 308 type (BZ 4 engine a/c).

There remains a small technical office for experimental purposes. The rest of the technical personnel is employed for mechanical and building activities.

Eng. Belardinini is the chief of this branch. The cost rate per hour is variable daily, it is from 300 to 380 lire including the expenses.

The average monthly wages are 7000 lire. The firm obtained an advance payment of 40 millions on the order for trailers and 100 millions (turn over)

ERNESTO BRED A - S.A.I. - SESTO S.GIOVANNI

Del complesso industriale della S.A.I. E.Breda, con Sede in Sesto S.Giovanni, fanno parte diverse Sezioni decentralizzate in varie zone del regno (Sesto S.Giovanni - Marghera - Brescia - Aquania - Roma).

La Sezione Aeronautica, con Sede in Sesto S.Giovanni, durante il periodo di guerra, ha rivestito un carattere di particolare importanza per il suo notevole sviluppo ed impulso che la Società stessa ha seguito e voluto dare. Questo soprattutto è stato ottenuto, grazie all'organizzazione che l'ing. VALERANI, allora Direttore Generale della Sezione, è stato capace di realizzare.

Si è così potuto assorbire la "Romec" di Napoli (IMAN) in condizioni di scarsa efficienza finanziaria e di rendimento. La Sezione aeronautica, al superagguellare dell'armistizio, non ha potuto completare quel vasto programma che si era prefisso, ostacolata dal lavoro di decentramento che le era necessario per evitare i bombardamenti aerei.

Nonostante ciò, ha potuto ugualmente dare un notevole contributo all'aeronautica con la produzione in serie di velivoli da caccia (Mc. 202 - Mc. 200).

La costruzione di detti velivoli ha avuto un andamento sufficientemente regolare fino al 25/7/1943. Dal 25/7/1943 all'8/11/1943, per la mancata assegnazione di motori, non si collaudavano che pochi aeroplani.

Durante il periodo della R.S.I. la fabbrica passò sotto il diretto controllo dei tedeschi e rimase in tali condizioni sino al 25/4/1945.

Dopo l'8 settembre 1943 si ultimavano una dozzina di Mc. 202 che furono assegnati ai reparti da caccia della R.S.I. e riparati velivoli da turismo di piccole dimensioni, alcuni dei quali furono trasportati in Germania, altri (pochi) rimasero in Italia. Dopo la totale di-

S.Giovanni, fanno parte diverse sezioni decentrate in varie zone del regno (Sesto S.Giovanni - Marghera - Brescia - Apuania - Roma).

La Sezione Aeronautica, con Sede in Sesto S.Giovanni, durante il periodo di guerra, ha rivestito un carattere di particolare importanza per il suo notevole sviluppo ed impulso che la Società stessa ha seguito e voluto forte. Questo soprattutto è stato ottenuto, grazie all'organizzazione che l'Ing. VALERANI, allora Direttore generale della Sezione, è stato capace di realizzare.

Si è così potuto assorbire la "Romeo" di Napoli (IMAN) in condizioni di scarsa efficienza finanziaria e di rendimento. La Sezione aeronautica, al sopraggiungere dell'armistizio, non ha potuto completare quel vasto programma che si era prefisso, ostacolata dal lavoro di decentramento che le era necessario per evitare i bombardamenti aerei.

Nonostante ciò, ha potuto ugualmente dare un notevole contributo all'aeronautica con la produzione in serie di velivoli da caccia (Mc. 202 - Mc. 200).

La costruzione di detti velivoli ha avuto un andamento sufficientemente regolare fino al 25/7/1943. Del 25/7/1943 all'8/11/1943, per la mancata assegnazione di motori, non si collaudavano che pochi aeroplani.

Durante il periodo della R.S.I. la fabbrica passò sotto il diretto controllo dei tedeschi e rimase in tali condizioni sino al 25/4/1945.

Dopo l'8 settembre 1943 si ultimavano una dozzina di Mc. 202 che furono assegnati ai reparti da caccia della R.S.I. e riparati velivoli da turismo di piccole dimensioni, alcuni dei quali furono trasportati in Germania, altri (pochi) rimasero in Ditta. Dopo la totale distruzione della fabbrica, avvenuta nell'aprile del 1944, la Germania pretese che le maestranze venissero impiegate nella costruzione di parti di ricambio di velivoli tedeschi.

= 2 =

Questo lavoro veniva eseguito in due reparti staccati e decentrati nei pressi di Monza, senza che si ottenessero i risultati sperati, nonostante la diretta sorveglianza di tecnici militari germanici.

Il numero di operai e impiegati al 25 Aprile 1945 era di 1701 operai e 329 impiegati. Nel biennio 1938 - 1939 era di circa 2500 operai e 250 impiegati. Ha toccato il massimo nel 1942 - 1943 con 4200 circa.

Attualmente la Dabblica dispone di 1804 operai e 245 impiegati e, date le particolari condizioni in cui si trova, solamente circa

200 operai sono impiegati in lavoro fisso di produzione, essendo i rimanenti impiegati dal 23/4/1945 nell'opera di ricostruzione dei capannoni distrutti. La Ditta ha ricevuto un'ordinazione di 400 rimorchi per autotreni. Gli operai specializzati del reparto sperimentale ora sono adibiti alla costruzione di biciclette a motore nel numero di circa 300.

Si può quindi calcolare che circa 60% degli operai non ha attualmente una possibilità di lavoro produttivo.

Per quanta riguarda le scorte di materiali e materie prime essi sono trascurabili e la Sezione aeronautica non può contare su alcuni depositi.

Capo dell'Ufficio tecnico è l'ing. PIRRONI, progettista Ing. ZAPPATA e costruttore l'ing. BRAGUZZI. L'Ufficio stesso, constatata l'inefficienza della sua esistenza con carattere prettamente aeronautico, è stato dalla Società diviso in due branche. La ragione principale di questo provvedimento è stata determinata dal divieto degli Alleati hanno fatto all'ultimazione della costruzione della costruzione ne del prototipo M.2. 1000 (arso quadratore da trasporto) che è già in avanzata allestimento al reparto sperimentale - gli oneri a

ti nei pressi di Monza, senza che si ottenessero i risultati sperati, nonostante la diretta sorveglianza di tecnici militari germanici.

Il numero di operai e impiegati al 25 Aprile 1945 era di 1701 operai e 329 impiegati. Nel biennio 1938 - 1939 era di circa 2500 operai e 250 impiegati. Ha toccato il massimo nel 1942 - 1943 con 4200 circa.

Attualmente la Dabbica dispone di 1804 operai e 245 impiegati e, date le particolari condizioni in cui si trova, solamente circa

200 operai sono impiegati in lavoro fisso di produzione, essendo i rimanenti impiegati dal 25/4/1945 nell'opera di ricostruzione dei capannoni distrutti. La Ditta ha ricevuto un'ordinazione di 400 rimorchi per autotreni. Gli operai specializzati del reparto sperimentale ora sono adibiti alla costruzione di biciclette e motore nel numero di circa 300.

Si può quindi calcolare che circa 60% degli operai non ha attualmente una possibilità di lavoro produttivo.

Per quanta riguarda le scorte di materiali e materie prime essi sono trascurabili e la Sezione aeronautica non può contare su alcuni depositi.

Capo dell'Ufficio tecnico è l'ing. PITTONI, progettista Ing. ZAPPATA e costruttore l'ing. BRAGUZZI. L'Ufficio stesso, constatata l'inefficienza della sua esistenza con carattere prettamente aeronautico, è stato dalla Società diviso in due branche. La ragione principale di questo provvedimento è stata determinata dal divieto degli Alleati hanno fatto all'ultimazione della costruzione della costruzione ne del prototipo B.2. che (però) quadruplica la spesa, che è già in avanzata allestimento al reparto sperimentale - gli oneri a cui la Società ha dovuto assoggettarsi per progetti e sperimentazioni hanno pravo il bilancio per la somma di 100 milioni.

Rimane quindi un Ufficio tecnico aeronautico di forza molto ridotta il quale si dedica ancora alla creazione di progetti di velivoli.

/./

Con il rimanente personale tecnico è stato costituito un Ufficio tecnico per la ricostruzione nazionale che si dedica esclusivamente alla risoluzione e progetti e brevetti per le varie attività del campo meccanico ed edilizio.

Questo è retto dall'Ing. CALDERINI. Praticamente la Sezione aeronautica - un passo morto per il bilancio della Società. Il costo medio di un'ora lavorativa è variabile giornalmente in base ai compensi orlari e dimissioni che regolano i rapporti tra la Società e le maestranze. Esso oscilla fra le 300 - 350 lire comprese le spese giornaliere.

Si crede però opportuno calcolare il costo di 'un'ora lavorativa basandosi sugli stipendi mensili la cui media si aggira sulle 7000 lire.

Attualmente la Società ha avuto un anticipo sull'ordinazione dei rimorchi di 40 milioni e di 100 milioni sui danni di guerra. Fino al momento attuale nella Società E.Breda non sono investiti capitali stranieri data la forma particolare con cui ora è retta la Società stessa; (commissario generale - commissione di fabbrica ecc.ecc.). Durante il periodo di dominazione tedesca la Ditta passò sotto il controllo ^{tedesco} e pertanto non ebbe alcun contatto con la R.S.I. Sotto la sorveglianza dell'Ufficiale tedesco Cap. ROELL preposto, a tale compito, la Società costruì attrezzature per il velivolo Focke Wulf.

62 MAR 1947

328

