La vita e le attività di Alfredo Cottrau

Cinquantotto anni, breve ma particolarmente intensa e proficua fu la vita di Alfredo Cottrau, progettista e costruttore di fama mondiale di ponti e strutture in ferro a partire dal 1860 fino alla fine del XIX secolo.
Nato il 26 settembre 1839 a Napoli in una famiglia con un passato di nobiltà e una presenza di cantanti, musicisti, giornalisti e ingegneri, dal capostipite Joseph Guillaume Cottrau (1760-1825) fino ad Alfredo Cottrau junior (1884-1947).

Formatosi scolasticamente in Francia, iniziò la sua carriera in Italia conseguendo sul campo il titolo di "ingegnere" in seguito alla sua assunzione al Genio Civile nel 1860, dove rimarrà per 4 anni, per poi passare alle dipendenze della Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali con il titolo di ingegnere.
Le Meridionali non offrirono solo prospettive di carriera e guadagni, ma la possibilità per il Cottrau di cimentarsi nel campo delle costruzioni a lui più congeniali, aprendosi a tutto il territorio italiano.
Il suo successo aumentò di pari passo con le opere da lui progettate e costruite tra le quali sicuramente ricopre una posizione eclatante il ponte metallico a carreggiate sovrapposte di Mezzanacorti sul Po, particolarmente ardito, innovativo e utilitaristico con i suoi due ponti sovrapposti e la ragguardevole lunghezza di 826 metri di sviluppo lineare che gli consentirono di ottenere l'approvazione di altri importanti progetti quali i viadotti di Castellaneta, di Palagianello e di Santo Stefano della Ferrovia Bari-Taranto, oltre che a innumerevoli altri ponti su tutte le principali ferrovie italiane.
Studia e brevetta un sistema di locomotive per ferrovie a traffico lento con la convinzione che la ferrovia a grande velocità non poteva penetrare ovunque e quindi dovesse interagire con una rete capillare secondaria, provinciale e comunale, che poi si sviluppò a partire dalla fine dell'Ottocento.
Progettò e costruì numerose opere nel comparto ferroviario per le varie stazioni italiane, strutture e tettoie per le stazioni di Napoli, Foggia, Bari, Ancona, Bergamo, Brescia, Pavia, Savona e tante altre.

Fotografia raffigurante il monumento ad Alfredo Cottrau eretto nel 1901 nella Villa Comunale di Napoli.

Nel 1870 a soli 31 anni e al culmine della sua carriera, il Cottrau lasciò le Meridionali per fondare l'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni Metalliche a Castellammare di Stabia, della quale rimase Amministratore Delegato fino al 1887. In questi 17 anni furono effettuati più di 4.000 lavori.
Gli ultimi anni della vita di Alfredo Cottrau furono caratterizzati da numerose nomine in diverse Società, Tribunali, Ministeri e Comuni, ma gli rimase sempre il rammarico di non essere riuscito a sfondare nel campo politico. Dedicò gli ultimi tempi della sua vita all'insegnamento fino alla sua morte avvenuta il 23 maggio 1898.

Questo studio ripercorre i fatti avvenuti attraverso immagini, testimonianze filateliche e cartofile dell'epoca suddividendo la trattazione nei seguenti capitoli :

	Presentazione	Pag. 01
1° capitolo :	la famiglia Cottrau	Pag. 02 – 08
2° capitolo :	la vita di Alfredo Cottrau	Pag. 09 – 26
3° capitolo :	le opere di Alfredo Cottrau	Pag. 27 – 40
4° capitolo :	le stazioni ferroviarie	Pag. 41 – 60

1° capitolo : la famiglia Cottrau

Il capostipite della famiglia Gottrau o Cottrau fu Roderigo de los Cottros, nato a Saragozza in Spagna nel 701. Nel 1209 la famiglia Cottros si stabilì a Gambach presso Friburgo in Svizzera ed il suo nome si trasformò in Gottrau (Got-trau, ossia fidente in Dio). Verso il 1681, uno dei rami della famiglia emigrò in Alsazia dove il suo nome subì l'alterazione della **g** in **c** e dalla discendenza nacque Joseph Guillaume Cottrau.

Albero genealogico di Alfredo Cottrau, estratto dal libro di Ugo Carughi e Ermanno Guida
Alfredo Cottrau 1839 – 1898 - L'architettura del ferro nell'Italia delle grandi trasformazioni

1° capitolo : la famiglia Cottrau

Joseph Guillaume Cottrau nacque a Saverna in Alsazia il 4 giugno 1760, si trasferì a Napoli nel 1808 in qualità di Ministro della Marina sotto Gioacchino Murat.
Dal suo matrimonio con la contessa Adelaide Girault d'Egrefeuille (1778 – 1846) ebbe tre figli : Guglielmo Luigi (1797 – 1847) padre di Alfredo, Felice Pietro (1799 – 1852) e Angelina (1802 – 1870), nota cantante lirica col nome di Lina Treppa, cognome del marito.

Dipinto di Pierre Felix Cottrau "Scene in riva al mare".

Felice Pietro (Pierre Felix) Cottrau nacque a Parigi nel 1799, giunse a Napoli con la famiglia dove studiò e si perfezionò nella pittura che lo portò a vincere numerosi premi.
Rimase a Napoli fino alla fine degli anni venti e dopo un breve periodo passato a Roma, negli anni trenta, si trasferì definitivamente a Parigi dove morì il 19 dicembre 1852.

1° capitolo : la famiglia Cottrau

Guglielmo Luigi Cottrau nacque il 10 agosto 1797 a Parigi, napoletano di adozione ebbe una singolare carriera : funzionario dello stato napoleonico, diplomatico mmancato, direttore della casa editrice musicale Girard, buon musicista e personaggio di spicco della canzone napoletana.

I COTTRAU A NAPOLI
CD del cantante Gianni Lamagna contenente 18 celebri canzoni napoletane scritte da Guglielmo Luigi Cottrau e da Teodoro Cottrau

1° capitolo : la famiglia Cottrau

Teodoro Cottrau nacque a Napoli il 7 dicembre 1827, fu un celebre compositore della canzone napoletana; morì a Napoli il 30 marzo 1879. Deve la sua notorietà per aver scritto parole e musica della celebre canzone "Santa Lucia".

Spartito musicale della celebre canzone napoletana di Teodoro Cottrau "Santa Lucia".

Teodoro continuò il lavoro del padre nell'azienda del defunto Girard che con lui diventò lo Stabilimento Musicale Partenopeo. Un'altra canzone che riscosse un grande successo fu "L'addio a Napoli", composta nel 1869 e interpretata tra gli altri da Beniamino Gigli, Enrico Caruso e Mario del Monaco.

Spartito musicale della celebre canzone napoletana di Teodoro Cottrau "Addio a Napoli".

1° capitolo : la famiglia Cottrau

Paolo Cottrau, fratello di Alfredo, nacque a Napoli il 28 ottobre 1837 e morì a Roma il 23 febbraio 1896. Nel 1860 era un Sottotenente di Vascello della Marina delle Due Sicilie e dopo essersi dimesso offrì i suoi servigi a Garibaldi. Durante il Regno d'Italia diventò Ammiraglio della Regia Marina e successivamente ricoprì il ruolo di Direttore Generale dell'Artiglieria di Marina.

PAOLO COTTRAU

L'amm. PAOLO COTTRAU
(*Da una fot. Montabone di Roma*).

Il contrammiraglio **Paolo Cottrau**, affetto da malattia cardiaca complicata da nefrite, è morto, assistito con cure amorose e con affettuosa sollecitudine dalla famiglia e dagli amici, nella notte dal 23 al 24 febbraio scorso a Roma.

Intorno al suo letto erano il ministro della marina, on. Morin, l'ammiraglio Accinni, i dottori Padula e on. Santini, ed in ultimo venne anche l'on. Guido Baccelli, ministro della pubblica istruzione; ma disgraziatamente l'illustre clinico non potè fare altro che constatare che ogni speranza era perduta.

Gli amici confortavano i fratelli dell'infermo, Alfredo, Arturo, Giulio e la sorella, giunta espressamente da Napoli.

L'ammiraglio Paolo Cottrau era nato a Napoli il 28 ottobre 1837; giovanissimo, prese servizio nella marina napoletana, e da questa passò in quella italiana.

Di mente aperta, studiosissimo, Paolo Cottrau fu prezioso per il riordinamento della nostra flotta, poichè fu lui che concepì e fece la distribuzione mirabile delle artiglierie sulle nostre navi. Nel suo ufficio di direttore generale di artiglieria e armamenti al Ministero della marina, ha potuto far valere tutte le sue qualità.

Di lui si ricorda sempre con piacere il notevole articolo che pose termine alla violenta polemica che era nata per sapere se dovevansi costruire navi piccole o navi grosse.

Il Re, i ministri tutti, hanno diretto alla famiglia dell' illustre estinto telegrammi di condoglianza.

Articolo pubblicato sul giornale "La Tribuna" di domenica 8 marzo 1896.

Lettera spedita il 3 novembre 1895 da Napoli ad Alfredo Cottrau, presso il Villino Cottrau a Posillipo (Napoli).

Volumetto pubblicato a Taranto l'11 ottobre 2019 per commemorare il Vice Ammiraglio Paolo Cottrau e la famiglia Cottrau.

2° capitolo : la vita di Alfredo Cottrau

Alfredo Enrico Ernesto Cottrau nacque a Napoli il 26 settembre 1839 da Guglielmo e Giovanna Cirillo. Successivamente alla morte del padre, avvenuta nel 1847, dal 1849 al 1855 fu inviato in Francia a studiare presso il Collegio di Marina di Tolone e poi a Parigi.

2° capitolo : la vita di Alfredo Cottrau

Dopo un viaggio di istruzione in Brasile e nelle Antille sul brigantino a vela "Belem" (1855-1856), ritornò a Napoli dove si impiegò come aggiustatore e montatore presso le officine mercantili Pattison di Napoli.

Lettera spedita il 1° agosto 1896 da Roma ad Alfredo Cottrau, presso il Villino Cottrau di Posillipo (Napoli).

2° capitolo : la vita di Alfredo Cottrau

Nel 1858 ritornò in Francia e si impiegò presso la Società Goüin di Parigi nella realizzazione di importanti progetti e nella costruzione di ponti.

Lettera spedita il 21 ottobre 1858 da Parigi a Napoli.
La lettera venne imbarcata il 23 ottobre a Marsiglia su un postale francese della Ligne Directe d'Italie che la sbarcò a Napoli il 26 ottobre.

Bustina aperta contenente biglietto da visita spedita il 23 maggio 1892 dal Ministero della Guerra di Roma ad Alfredo Cottrau in via XX Settembre, 40 a Roma e da qui inoltrata a Posillipo presso il Villino Cottrau.

2° capitolo : la vita di Alfredo Cottrau

Sul finire del 1860 vinse il concorso per entrare nel Genio Civile nel nuovo Regno unitario, dapprima a Napoli e successivamente a Torino presso il Ministero dei Lavori Pubblici, per il quale si occupò della direzione dei lavori per il Traforo del Moncenisio iniziati nel 1857, secondo il progetto di Sommeiller, Grandis e Grattoni.

Lettera spedita il 12 ottobre 1897 da Napoli per la città (Posillipo) ad Alfredo Cottrau, affrancata 5 centesimi per il distretto e poi rispedita a Cava dei Tirreni il 13 ottobre con integrazione della tariffa di 15 centesimi.

2° capitolo : la vita di Alfredo Cottrau

Il 4 luglio 1863 Alfredo Cottrau ricevette la nomina di Ingegnere-Aiutante alle dipendenze della Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali e rinunciò quindi alla carriera statale presso il Genio Civile.
Le Meridionali garantirono a Cottrau prospettive di carriera e di guadagno più allettanti e le ardite costruzioni di ponti in ferro, nelle quali la società si stava cimentando in Italia, offrivano spazio e stimoli alla sua competenza e alle sue capacità.

Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali
Società anonima sedente in Firenze. — Capitale L. 230 milioni interamente versato
ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA
Al Signor Oscar Cobler
Tenuta di Agnano
Pisa
BAGNI S. GIULIANO 25 OTT 1889
25

Lettera di avviso di merce in arrivo spedita il 25 ottobre 1889
dalla Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali, da Bagni di S. Giuliano a Pisa.

N. 7
SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA
Società anonima sedente in Roma—Capitale L. 20 milioni, interamente versato
Raccomandata
R. 1
Signor Comm. Alfredo Cottrau
2
Amministratore
Posillipo
Napoli
ROMA 4 10 93 7 S
9-02 Mirto. 13-17.

Lettera doppio porto raccomandata spedita il 4 ottobre 1893
dalla Società Italiana per le Strade Ferrate della Sicilia da Roma ad Alfredo Cottrau a Posillipo (Napoli).

2° capitolo : la vita di Alfredo Cottrau

Il 1° gennaio 1868 Cottrau ricevette il titolo di Ingegnere di Sezione, riconoscimento che seguì il successo personale conseguito dall'ingegnere napoletano per il progetto del ponte metallico a carreggiate sovrapposte di Mezzanacorti sul Po, particolarmente ardito, innovativo e utilitaristico con i suoi due piani sovrapposti, oltre che al successo dei progetti relativi ai viadotti di Castellaneta, di Palagianello e di Santo Stefano della Ferrovia Bari-Taranto.

Lettera spedita il 8 dicembre 1897 da Napoli ad Alfredo Cottrau, presso il Villino Cottrau a Posillipo (Napoli).

2° capitolo : la vita di Alfredo Cottrau

Le ferrovie europee dell'epoca venivano organizzate a seconda dell'importanza delle località che dovevano collegare e della quantità di merci e passeggeri trasportate.
Infatti, le grandi linee ferroviarie destinate a congiungere tra loro i centri principali erano denominate di primo ordine, Da questa rete ferroviaria si diramava una rete secondaria (appunto chiamata di secondo ordine) che raggiungeva il territorio in maniera capillare, ma non ancora sufficiente a raggiungere tutti i territori necessari.
Affinchè si potesse raggiungere la massima prosperità per commercio, industria e del progresso in generale fu necessario sviluppare una terza rete, vastissima di piccole linee che diedero la possibilità a qualunque località di essere collegata più o meno direttamente alle grandi linee nazionali.

Vol. 76-. LA SCIENZA DEL POPOLO 1869-N. 31
Raccolta di letture scientifiche popolari in Italia

BIBLIOTECA a C.i 25 IL VOLUME

LE
FERROVIE ECONOMICHE
ED IL
SISTEMA DI LOCOMOZIONE-MISTA ALFREDO COTTRAU

LETTURA
tenuta in un'adunanza scientifica privata
in Napoli nel Maggio 1869

DALL' INGEGNERE
FR. CARLO PAOLO BOUBÉE

MILANO
E. TREVES, Editore della BIBLIOTECA UTILE
1869

"Ferrovie Economiche ed il sistema di locomozione mista Alfredo Cottrau", a cura dell'ingegnere Fr. Carlo Paolo Boubèe – Milano 1869.

N. 1.
FERROVIE DELL'ALTA ITALIA
POSTALE
REGNO D'ITALIA
20 Cent.
Signor Anibotti Corello
Bibliotecario alla corte Araldica
d'Italia presso la Biblioteca Na-
zionale in
Firenze

Lettera delle Ferrovie dell'Alta Italia spedita il 12 luglio 1875 da Taranto a Firenze.

2° capitolo : la vita di Alfredo Cottrau

Alfredo Cottrau fu un grande sostenitore delle ferrovie economiche. La sua grande esperienza nella costruzione di ponti ferroviari era accompagnata dalla ferrea convinzione dell'importanza della costruzione di queste ferrovie chiamate anche del terzo ordine.
Già nel dicembre del 1865 pubblicò il suo primo sistema di ferrovie economiche al quale si interessò subito l'allora Ministro dei Lavori Pubblici, Sig. Jacini, che nominò una commissione per esaminare attentamente la questione, ma i fatti del 1866 in Italia distolsero l'attenzione del governo che rimandò il tutto a tempi migliori.
Il Cottrau era pienamente convinto che queste Strade Ferrate economiche non dovevano essere concepite con i lussi previsti per le ferrovie di ordine superiore, ma dovevano solo avere la minima spesa nell'impianto, adottando un tracciato con pochissime difficoltà da superare e avere la massima economia nell'esercizio con spese proporzionali all'importanza del traffico delle località attraversate dalla ferrovia economica, riducendo al minimo il personale dell'Amministrazione e dell'esercizio.

Ferrovia economica, secondo il sistema Cottrau di Napoli

Stampa antica allegata al volumetto "Ferrovie Economiche ed il sistema di locomozione mista Alfredo Cottrau", a cura dell'ingegnere Fr. Carlo Paolo Boubèe – Milano 1869.

2° capitolo : la vita di Alfredo Cottrau

Le prospettive offerte dal mercato spinsero il Cottrau a collaborare alla fondazione dell'Impresa Industriale Italiana di Costruzioni Metalliche a Castellammare di Stabia per il trattamento del ferro di prima lavorazione, per ridurre le spese di produzione e trasporto dall'estero, a cui parteciparono nomi illustri della finanza del tempo tra cui la Banca Generale di Roma.

Lettera doppio porto spedita il 25 giugno 1892 dalla Banca Generale di Roma alla filiale di Milano.

2° capitolo : la vita di Alfredo Cottrau

L'ascesa nel mondo imprenditoriale di Cottrau proseguì senza sosta impegnandosi nella progettazione di nuove linee ferroviarie, di locomotive e vagoni ferroviari.

Manoscritti doppio porto raccomandati spediti il 1° giugno 1896 dalla Direzione delle Strade Ferrate della Sicilia di Palermo ad Alfredo Cottrau, presso il Villino Cottrau di Posillipo (Napoli).

2° capitolo : la vita di Alfredo Cottrau

Nel 1881 Cottrau acquistò le Officine di Savona specializzate nella produzione di materiale ferroviario e successivamente dopo averle rivendute decise di rimpiazzarle con l'acquisto delle Officine di Sarno.

Cartolina postale spedita il 28 ottobre 1897 da Savona ad Enrica Cottrau, presso il Villino Cottrau a Posillipo (Napoli).

2° capitolo : la vita di Alfredo Cottrau

La fama di Alfredo Cottrau come manager era in continuo aumento, tanto che il Senatore Alessandro Rossi (proprietario del Lanificio Rossi di Schio, a quell'epoca una delle più grandi industrie italiane) ne caldeggiò la nomina ad amministratore delegato della Terni, ma non andò a buon fine per l'opposizione di altri azionisti.

2° capitolo : la vita di Alfredo Cottrau

Alfredo Cottrau fu autore di innumerevoli scritti, pubblicazioni e opuscoli tra i quali importanti furono quelli sulla direttissima Napoli – Roma che lui avrebbe voluto su un altro tracciato.

Del Rio

Alfredo Cottrau

UN MESE DOPO

OSSIA LA

BITRIANGOLARE

L' ultimo a comparir fu Gambacorta.

APPENDICE ALL' OPUSCOLO

LE

DIRETTISSIME

Prezzo: 50 Centesimi.

Appendice all'Opuscolo "Le Direttissime" stampato a Napoli il 10 gennaio 1884 contenente articoli e corrispondenze di Alfredo Cottrau con il Ministro Depretis e altri.

2° capitolo : la vita di Alfredo Cottrau

Alfredo Cottrau fu membro del Comitato per il Monumento a Nicola Amore, sindaco del cosiddetto Risanamento, periodo nel quale molte abitazioni di Napoli furono abbattute per fare posto a nuove strade, in primis corso Umberto. La piazza posta al centro del corso porta il suo nome e al centro di questa piazza, dal 1904 (anno dell'inaugurazione) fino al 1938 vi era una sua statua scolpita da Francesco Jerace, posta successivamente nei giardini di piazza della Vittoria, spostata per non ostacolare il passaggio del corteo che il 5 maggio 1938 portava Adolf Hitler a vedere la rivista navale della Marina Militare Italiana nel Golfo di Napoli.

COMITATO PER IL MONUMENTO A NICOLA AMORE

POSTE ITALIANE 2 DIECI CENTESIMI

Illustrissimo

Sig. Sig. comm. Alfr. Cottrau

Posillipo

Napoli

Busta aperta contenente stampe spedita il 26 giugno 1897 da Napoli ad Alfredo Cottrau a Posillipo (Napoli).

2° capitolo : la vita di Alfredo Cottrau

Durante i suoi soggiorni a Roma Alfredo Cottrau soggiornava presso una pensione al nr.40 di via XX Settembre. Il nome ricorda la breccia di Porta Pia, attraverso la quale i bersaglieri entrarono nella città capitolina, e fu proposto al Consiglio Comunale di Roma con delibera n. 16 del 30 novembre 1871, rinominando la vecchia via Porta Pia.

Lettera spedita il 30 gennaio 1896 da Napoli ad Alfredo Cottrau in via XX Settembre, 40 a Roma.

2° capitolo : la vita di Alfredo Cottrau

La via XX Settembre, un tempo indicata come via che da Montecavallo va alla Porta Nomentana, corrisponde all'antica via dell'Alta Semita, che attraversa tutto il colle Quirinale. Lo stradone fu aperto da papa Pio IV in corrispondenza di Porta Pia. L'Alta Semita corrispondeva all'ingresso in Roma della Via Salaria, percorso che era in uso sin dai tempi preistorici, e della Via Nomentana.

Lettera spedita il 29 dicembre 1891 da Posillipo (Napoli) ad Alfredo Cottrau in via XX Settembre, 40 a Roma.

2° capitolo : la vita di Alfredo Cottrau

Le sue ambizioni politiche rimasero più volte deluse. Venne sconfitto alle elezioni del novembre 1876 per il collegio di Napoli. Tentò successivamente a più riprese di ottenere la nomina a Senatore del Regno, ma il fallimento di questi tentativi lo indusse nel 1897 a ripiegare sulla libera docenza presso la Regia Scuola di Applicazione, fino alla sua morte avvenuta il 23 maggio 1898 all'età di 58 anni.

Lettera spedita il 4 gennaio 1894 da Milano alla Sig.ra Enrica Cottrau a Posillipo (Napoli).

Alfredo Cottrau si sposò una prima volta con Edwige Panceri ed in seconde nozze con Enrica Giussani.

Cartolina raffigurante il cancello d'ingresso del Villino Cottrau a Posillipo (Napoli), spedita il 28 dicembre 1932 da Napoli a Milano, dalla Sig.ra Enrica Cottrau.

La città di Napoli, per onorare il suo illustre cittadino, eresse un monumento realizzato da Francesco Ierace nei giardini della Villa Comunale, che può essere inteso come un ricambio d'amore della città ad Alfredo Cottrau e alla sua famiglia che tanto diedero alla città.

Cartolina emessa in ricordo della inaugurazione del monumento ad Alfredo Cottrau eretto nella Villa Comunale di Napoli nel 1901.

Bustina contenente biglietto da visita spedita il 16 agosto 1896 da Napoli ad Alfredo Cottrau, presso la Villa Cottrau a Posillipo (Napoli).

Il ponte a doppio livello di Mezzanacorti, costruito sulla linea ferroviaria da Voghera a Brescia dalla Società Italiana delle Strade Ferrate Meridionali, venne progettato dal Cottrau nel 1865 e lo impose subito all'attenzione degli ambienti scientifici ed accademici non solo italiani, che gli furono prodighi di riconoscimenti.

Lettera spedita il 5 aprile 1897 da Napoli ad Alfredo Cottrau a Posillipo (Napoli).

Chemins de fer méridionaux de l'Italie : Viaduc sur le Pô, à Mezzana-Corti. — D'après un croquis de M. Alfred Cottrau.

Il ponte di Pontelagoscuro era ubicato a nord di Ferrara sulla linea ferroviaria Bologna-Padova.

Lettera spedita il 29 ottobre 1895 da Roma ad Alfredo Cottrau presso il Villino Cottrau a Posillipo (Napoli).

Il ponte a doppio livello sul Ticino a Sesto Calende venne costruito dalla Impresa Industriale Italiana di Costruzioni Metalliche e venne inaugurato il 18 novembre 1882. Venne abbattuto durante la seconda guerra mondiale e successivamente ricostruito e completato il 28 maggio 1952. Denominato il "Punt da Fèer" è uno dei simboli di Sesto Calende perché ha contribuito con la sua posizione strategica a far diventare Sesto Calende una realtà economica molto importante nel corso della storia.

Busta aperta spedita il 2 maggio 1897 da Torino ad Alfredo Cottrau presso il Villino Cottrau a Posillipo.

Alla Esposizione Nazionale di Milano del 1881 venne esposto per la prima volta il modello per il gran viadotto sull'Olona per la ferrovia Saronno-Malnate-Varese realizzato con la collaborazione della Impresa Industriale Italiana di Costruzioni Metalliche di Castellammare di Stabia del Cottrau.

Lettera doppio porto spedita il 14 ottobre 1892 da Alfredo Cottrau, dal Villino Cottrau di Posillipo (Napoli) a Roma.

Il ponte di Casalmaggiore vicino a Cremona venne costruito negli anni tra il 1885 e il 1887.

Lettera spedita il 23 novembre 1892 da Napoli ad Enrichetta Cottrau presso il Villino Cottrau a Posillipo (Napoli).

Fig. 24. — Casalmaggiore : Gran Ponte in ferro sul Po (da fotografia).

Il ponte di Cremona venne costruito negli anni tra il 1888 e il 1892, composto da due strutture a sezione scatolare collegate assieme.

Lettera doppio porto raccomandata spedita il 5 agosto 1897 da Roma ad Alfredo Cottrau presso il Villino Cottrau a Posillipo (Napoli).

La realizzazione del percorso ferrato da Udine a Pontebba tra il 1873 e il 1880, nacque dalla necessità di accorciare la strada proveniente dal centro dell'Europa Continentale fino al mare.

Lettera spedita il 2 luglio 1895 da Roma ad Alfredo Cottrau, presso il Villino Cottrau a Posillipo (Napoli).

Dei 42 ponti previsti la Impresa Industriale Italiana di Costruzioni Metalliche di Castellammare si aggiudicò la realizzazione dei principali dieci, corrispondenti a circa la metà degli appalti.

Lettera spedita il 23 gennaio 1897 da Milano ad Alfredo Cottrau, presso il Villino Cottrau a Posillipo (Napoli).

Il progetto del ponte di Ripetta nacque dalla necessità della municipalità romana di collegare la città al costruendo quartiere residenziale di Prati, a quel tempo accessibile solamente con rudimentali imbarcazioni in prossimità del porto di Ripetta. Realizzato dalla IIICM, venne inaugurato il 14 marzo 1879 alla presenza del Re Umberto I. Il ponte venne poi demolito nel 1901 in coincidenza dell'apertura del nuovo ponte Cavour.

2. Ponte di Ripetta.

Lettera raccomandata spedita il 6 dicembre 1900 dall'ufficio postale di Roma (Via Ripetta) a Bruxelles (Belgio) dove, non avendo trovato il destinatario, venne ritornata al mittente

Il ponte Palatino a Roma, noto anche come ponte inglese a causa della sua viabilità, progettato dall'ing. Vescovali, venne realizzato nelle officine della IIICM tra il 1886 e il 1890 in sostituzione del distrutto ponte Emilio.

Lettera spedita il 6 aprile 1897 da Roma ad Alfredo Cottrau a Posillipo (Napoli).

Il viadotto di Castellaneta era posto sulla linea ferroviaria Bari-Taranto e fu costruito dalla Società per le Ferrovie Meridionali. Fu il più impegnativo fra i tre viadotti (con quelli di Palagianello e Santo Stefano di Gravina) della linea. Nessuno dei tre è sopravvissuto, ma sono rimasti diversi documenti di progetto e fotografie che testimoniano la perfezione e l'audacia di queste opere.

Biglietto da visita spedito il 17 agosto 1897 da Posillipo ad Alfredo Cottrau.

Viadotto di Castellaneta nella linea Bari-Taranto.
(lungo metri 204; altezza massima metri 70).

Il ponte girevole di Taranto venne costruito dalla Impresa Italiana Industriale di Costruzioni Metalliche del Cottrau per collegare le due sponde del canale navigabile che collegava il "mare grande" con il "mare piccolo" di Taranto e venne aperto al pubblico il 22 maggio 1887.
Il passare degli anni e le spese di manutenzione sempre crescenti indussero alla sua sostituzione subito dopo la seconda guerra mondiale, mantenendo la figura originale, ma con accorgimenti e materiali moderni. La ricostruzione venne completata il 10 marzo 1958.

Lettera spedita il 3 agosto 1895 da Castellammare di Stabia ad Enrica Cottrau, presso il Villino Cottrau a Posillipo (Napoli).

Il Teatro Politeama Garibaldi di Palermo venne costruito a partire dal 1866 e venne inaugurato il 7 giugno 1874 ancora incompleto e senza copertura. La Impresa Italiana Industriale di Costruzioni Metalliche unitamente alla Fonderia Orotea di Palermo venne incaricata di eseguire i lavori di copertura, completati nel 1877.

N. 8.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma—Capitale ~~nominale~~ L. 20 milioni interamente versato

R. N° 459

Ill.mo Sig. Comm. Cottrau Ing. Alfredo

Consigliere d' Amministrazione

Villino Cottrau Posillipo (Napoli)

PALERMO SUCC.LE 3-FERR. 10 9 95

6-86. Mirto.

Lettera doppio porto raccomandata spedita il 10 settembre 1895 dalla Direzione della Società per le Strade Ferrate della Sicilia di Palermo ad Alfredo Cottrau, presso il Villino Cottrau di Posillipo (Napoli).

La progettazione del Museo Civico Filangieri di Napoli si deve alla lungimiranza del Principe Gaetano che nel 1881 lo propose al Consiglio Comunale. I lavori iniziarono nel 1883 e terminarono nel 1888 con l'apporto del Cottrau che realizzò la copertura a lucernario in ferro del Museo.

Fig. 108. — Napoli: Esterno del Museo Civico Filangieri (da fotografia MAURI).

Lettera spedita l'11 ottobre 1897 da Napoli ad Alfredo Cottrau a Posillipo, affrancata 5 centesimi per il distretto e rispedita il giorno dopo da Posillipo a Cava dei Tirreni con integrazione di 15 centesimi per il completamento dell'affrancatura richiesta di 20 centesimi.

Nella seconda metà dell'Ottocento vennero costruite numerose tettoie e coperture in ferro per le stazioni ferroviarie, andate poi nel tempo irrimediabilmente distrutte causa gli eventi bellici, la campagna del "ferro alla patria", le azioni atmosferiche e le varie necessità di ampliamento. Dal 1876 al 1885 il Cottrau e la Impresa Italiana Industriale di Costruzioni Metalliche furono molto attivi nella costruzione di queste coperture, fra le quali la tettoia della stazione ferroviaria di Bergamo.

Lettera spedita il 6 dicembre 1891 da Castellammare di Stabia ad Alfredo Cottrau, presso il Villino Cottrau a Posillipo (Napoli).

La tettoia metallica della stazione centrale di Brescia, della superficie di 2.230 metri quadrati, venne realizzata su progetto dell'Ufficio d'Arte della Società della Ferrovia Alta-Italia.

Bustina listata a lutto spedita il 5 gennaio 1898 da Napoli ad Alfredo Cottrau e Signora, presso il Villino Cottrau a Posillipo (Napoli).

La tettoia per la stazione ferroviaria di Monza venne realizzata nel 1879 su progetto dell'Ufficio d'Arte della Società della Ferrovia Alta-Italia.

Lettera spedita il 30 ottobre 1894 da Venezia ad Alfredo Cottrau, presso il Villino Cottrau a Posillipo (Napoli).

La tettoia per la stazione ferroviaria di Pavia venne realizzata nel 1879 dalla IIICM per conto della Società della Ferrovia Alta-Italia.

Lettera spedita il 17 aprile 1897 da Napoli ad Alfredo Cottrau, presso il Villino Cottrau di Posillipo (Napoli).

La copertura della stazione ferroviaria di Savona venne costruita nel periodo 1870-1886, per conto della Società della Ferrovia Alta-Italia.

Lettera spedita il 5 gennaio 1896 da Napoli ad Alfredo Cottrau, presso il Villino Cottrau a Posillipo (Napoli).

La tettoia della stazione ferroviaria di La Spezia venne costruita dalla IIICM del Cottrau per conto della Società della Ferrovia Alta-Italia.

Lettera spedita il 7 giugno 1892 da Livorno ad Erminia Cottrau (figlia di Alfredo), presso il Villino Cottrau a Posillipo (Napoli).

La tettoia della stazione ferroviaria di Ancona venne realizzata nel 1878 dalla Impresa Italiana Industriale di Costruzioni Metalliche su progetto dell'Ing. Ottavio Moreno secondo il metodo di A. Ritter, per conto della Società delle Ferrovie Meridionali.

Lettera spedita l'11 ottobre 1904 dalla Direzione Generale della Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali di Firenze, per la città.

La pensilina della stazione ferroviaria di Falconara venne costruita dalla IIICM del Cottrau per conto delle Ferrovie Meridionali.

Lettera spedita il 29 luglio 1896 da Falconara Marittima ad Alfredo Cottrau presso il Villino Cottrau a Posillipo (Napoli).

Per la stazione ferroviaria dell'Aquila la IIICM del Cottrau costruì una pensilina della superficie di 240 metri quadrati per conto della Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

Lettera spedita il 26 aprile 1890 da Pisa a Russi, dalla Filiale delle Strade Ferrate del Mediterraneo di Pisa.

La tettoia della stazione ferroviaria di Campobasso venne costruita dalla Impresa Italiana Industriale di Costruzioni Metalliche per conto della Società delle Ferrovie Meridionali.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE MERIDIONALI
Società anonima sedente in Firenze
Capitale L. 260 milioni interamente versato

Esercizio della Rete Adriatica

Direzione del Movimento e del Traffico

N. .....

OGGETTO

.....

.....

.....

Risposta al N. .....

.....

del 190

Carte annesse N. .....

Stazione di Bologna li

.....

Carissimo

Colgo l'occasione della venuta
del mio amico Reitentz per
salutarvi cordialmente salute e buone
auguri; però manca l'
in questi giorni alla principale
qualche bocconcino spe
gratis in particolare, da
Rosa Rosmunta; dei denari in

La tettoia della stazione ferroviaria di Foggia venne costruita nel 1876 dalla Impresa Italiana Industriale di Costruzioni Metalliche per conto della Società delle Ferrovie Meridionali.

Lettera spedita il 3 ottobre 1896 da Napoli ad Alfredo Cottrau, presso la Villa Cottrau a Posillipo (Napoli).

La copertura della stazione ferroviaria di Bari venne realizzata nel 1878 dalla Impresa Italiana Industriale di Costruzioni Metalliche per conto della Società delle Ferrovie Meridionali.

Lettera spedita il 26 aprile 1894 da Napoli ad Alfredo Cottrau a Roma dove giunse lo stesso giorno e subito rispedita presso il Villino Cottrau a Posillipo (Napoli).

La copertura metallica della stazione ferroviaria di Napoli venne progettata dal Cottrau nel 1865 per conto della Società delle Ferrovie Meridionali, composta da due falde con al centro il lucernario della lunghezza di 180 metri, ma venne costruita soltanto nei primi mesi del 1870.

Lettera spedita il 1° luglio 1897 da Napoli ad Alfredo Cottrau, presso il Villino Cottrau a Posillipo (Napoli).

La stazione ferroviaria di Torre Annunziata, posta sulla linea Napoli – Salerno, venne inaugurata nel 1842. Intorno al 1880 venne costruita la pensilina a cura della IIICM per conto della Società delle Ferrovie Meridionali.

Torre Annunziata - Interno della Stazione centrale

N. 4 Lett.

STRADE FERRATE DEL MEDIT

N 1190/5816
2. S.

Sig.r Raffaele Della Valle – presso –

L'Ill.mo Sig.r Giov.i Antonio De Luca

in

Correorsaia

Lettera spedita il 17 gennaio 1892 dall'Ispettorato delle Strade Ferrate del Mediterraneo di Napoli.

La tettoia della stazione ferroviaria di Cagliari della superficie di 1.200 metri quadrati venne costruita dalla Impresa Industriale Italiana di Costruzioni Metalliche per conto delle Ferrovie di Sardegna.

Cartolina postale spedita il 2 ottobre 1897 da Napoli ad Alfredo Cottrau a Cava dei Tirreni (Salerno).

La tettoia della stazione ferroviaria di Sassari venne costruita dalla Impresa Industriale Italiana di Costruzioni Metalliche per conto delle Ferrovie di Sardegna nel 1884 ed occupava una superficie di 1.200 mq.

Lettera spedita il 20 settembre 1891 da Torino al Sig. Enrico Stamm, funzionario delle Ferrovie del Gottardo, ospite al Villino Cottrau di Posillipo (Napoli).

La stazione ferroviaria di Aragona Caldare venne edificata nell'ambito dei lavori di costruzione della ferrovia Palermo – Porto Empedocle e venne inaugurata il 1° novembre 1874. La pensilina della stazione ferroviaria venne costruita successivamente dalla IIICM per conto della Società delle Ferrovie Meridionali.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma—Capitale L. 20 milioni, interamente versato.

R. N° 679

Ill.mo Sig. Comm. Cottrau Ing. Alfredo

Consigliere d'Amministrazione

Villino Cottrau

POSILLIPO

(NAPOLI)

4-96. Mirto. 14-18.

Lettera raccomandata spedita il 12 dicembre 1897 dalla Direzione della Società per le Strade Ferrate della Sicilia di Palermo ad Alfredo Cottrau, presso il Villino Cottrau di Posillipo (Napoli).

La pensilina della stazione ferroviaria di Reggio Calabria venne costruita per conto delle Ferrovie Calabro – Sicule, confluite successivamente nella Società per le Strade Ferrate Meridionali, venendo poi distrutta dal terremoto del 28 dicembre 1908.

Lettera spedita il 3 settembre 1897 da Napoli ad Enrica Cottrau (moglie di Alfredo), presso il Villino Cottrau a Posillipo (Napoli).

La tettoia della stazione ferroviaria di Messina venne costruita dalla IIICM per conto delle Ferrovie Calabro-Sicule, distrutta dal terremoto del 27-28 dicembre 1908 e successivamente ricostruita.

Lettera spedita il 26 luglio 1893 dalla Società per le Strade Ferrate della Sicilia di Palermo ad Alfredo Cottrau.

La stazione ferroviaria di Palermo fino al 1941 era caratterizzata da una grande tettoia dalle eleganti linee in ferro e vetro costruita dalla IIICM, con un'attenta cura dei dettagli tecnici della lunghezza di 90,38 metri e con una luce di 40 metri. Venne demolita per recuperare i rottami metallici per sostenere lo sforzo bellico.

Lettera raccomandata spedita il 3 luglio 1897 dall'Amministrazione Centrale della Società della Ferrovia Sicula Occidentale di Palermo ad Alfredo Cottrau, vice Presidente della Società, a Posillipo (Napoli).