

LE FERROVIE
LE COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE
LE COMPAGNIE DI ASSICURAZIONE
LE BANCHE





Inaugurazione della stazione della Ferrovia Meridionale

Il ruolo di Trieste vide crescere la sua importanza nel 1857 con il completamento del collegamento ferroviario con Vienna, realizzato dalla *Imperial regia privilegiata società delle ferrovie meridionali*, che facilitava il trasporto delle merci dal porto verso le regioni dell'Europa centro-orientale.

In quel periodo Trieste era il principale porto dell'Impero Asburgico.

La ferrovia Meridionale, la *Südbahn*

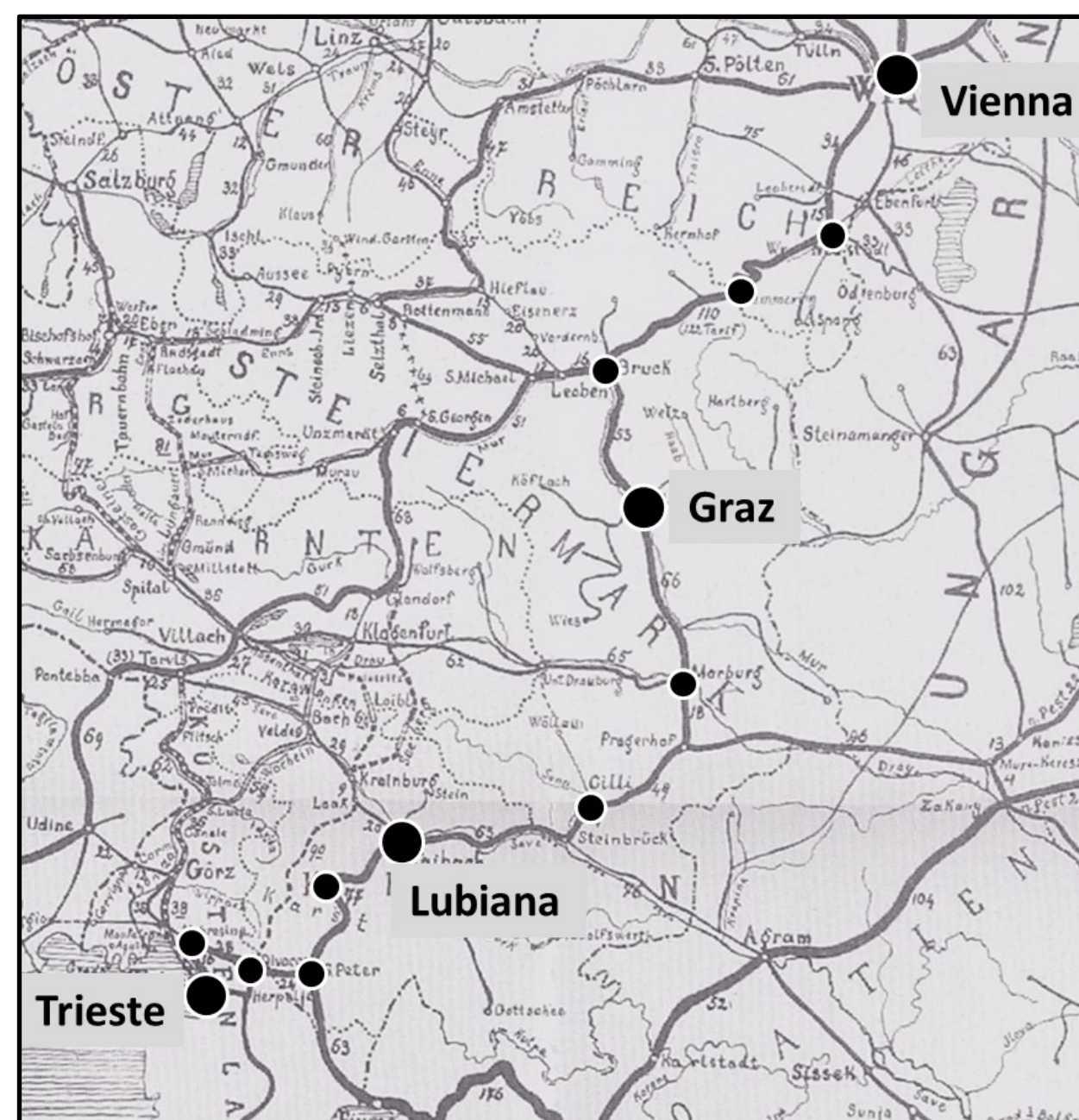


Il salto di qualità nei trasporti terrestri venne con la costruzione della ferrovia.

Trieste ebbe la sua prima stazione e il suo primo collegamento ferroviario nel 1857 con la linea Trieste – Lubiana – Graz - Vienna, *la Südbahn, la ferrovia Meridionale* tramite la quale poté collegarsi anche con le altre ferrovie dell'impero.

Inaugurazione della stazione della Ferrovia Meridionale

La ferrovia Meridionale, la *Südbahn*



Il tracciato della ferrovia Meridionale



Il viadotto di Borovnica - Johann Varoni

L'opera si rivelò molto laboriosa per le difficoltà naturali da superare, il Semmering, le paludi di Postumia e i trafori del Carso.

Il progetto fu curato dall'ingegnere Carlo Ghega, che adottò un percorso tortuoso per superare le Alpi senza lunghi trafori.

Il 27 luglio 1857 a Trieste, alla presenza dell'imperatore Francesco Giuseppe, veniva inaugurata la stazione ferroviaria terminale della Südbahn.

La ferrovia Meridionale, la *Südbahn*



Direttore delle Ferrovie Meridionali fu incaricato di progettare la linea ferroviaria da Vienna a Trieste e dimostrò che era possibile superare dislivelli e curve strette con locomotive a vapore, sfidando le teorie ingegneristiche del tempo.

Ghega studiò le ferrovie più avanzate del mondo in Inghilterra e America per portare le innovazioni in Austria.

Le sue osservazioni influenzarono profondamente la progettazione delle ferrovie alpine.

Carl Ritter von Ghega, (1802–1860), fu un ingegnere visionario che rivoluzionò il trasporto ferroviario nell'Impero Austro-Ungarico.

Nato a Venezia da famiglia di origini albanesi, è celebre per aver progettato la **Ferrovia del Semmering**, la prima ferrovia di montagna d'Europa.



Carl Ritter von Ghega



Il viadotto della prima stazione

Uno dei numerosi ostacoli tecnici incontrati nella costruzione della Ferrovia Meridionale fu la presenza del lazzaretto di Santa Teresa, che si trovava lungo il tracciato.

Per evitarlo, venne costruito un viadotto ferroviario sopraelevato e coperto, lungo circa 189 metri e alto 7 metri, con colonne in ferro e tetto chiuso per proteggere i convogli dalle esalazioni del lazzaretto.

Il viadotto permetteva ai treni di raggiungere la prima stazione ferroviaria di Trieste, situata a circa 10 metri sopra il livello del mare.



Il viadotto della prima stazione



Preparazione del terreno su cui sorgerà l'edificio delle stazione

Ben presto la prima stazione si rivelò insufficiente e nel 1878, con una variante del tracciato negli ultimi due chilometri , fu costruita l'attuale Stazione Centrale.

La nuova stazione ferroviaria meridionale di Trieste, situata in Piazza Libertà, fu inaugurata il 19 giugno 1878 e completata nel 1888.

Il progetto fu firmato dall'architetto Wilhelm Flattich di Stoccarda.

Dopo la costruzione della nuova stazione il viadotto fu disattivato e successivamente demolito.

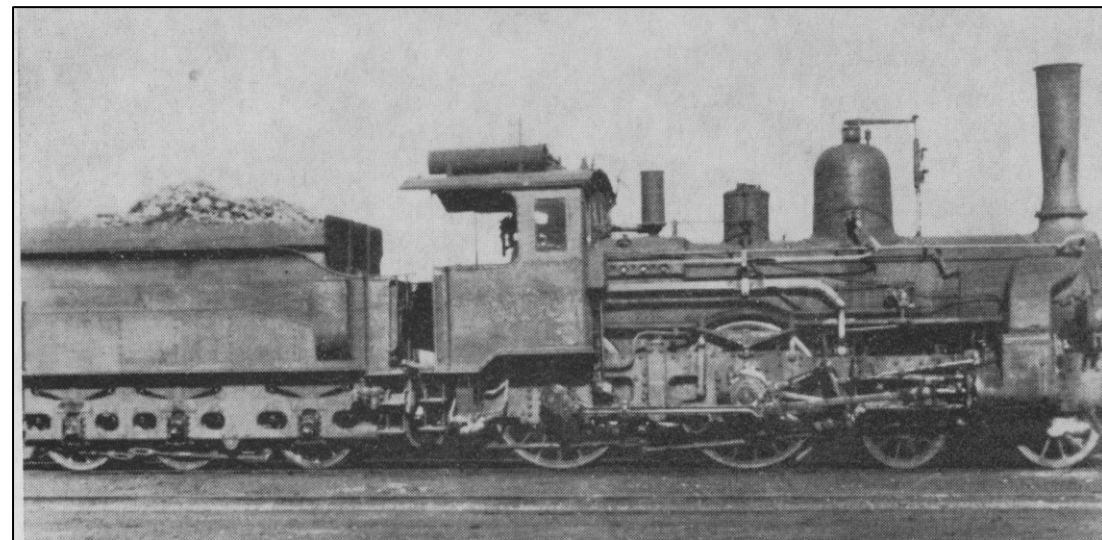
La ferrovia Meridionale, la *Südbahn*



La stazione della ferrovia Meridionale



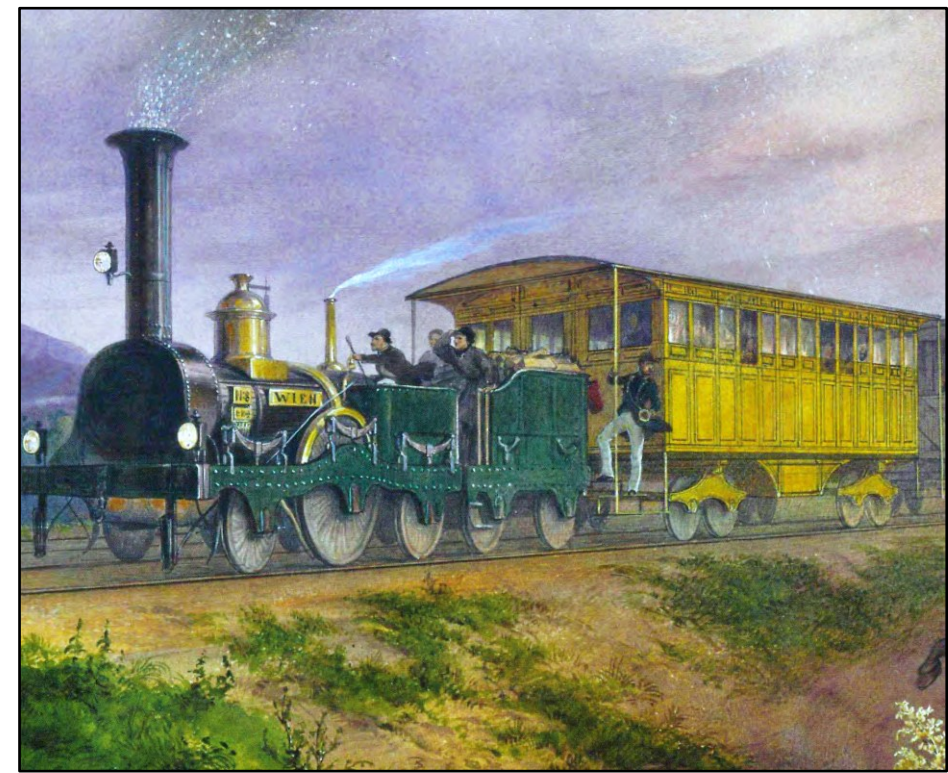
Moneta da 20 € emessa dalla Zecca Austriaca



K.K. Südbahn Wien - Triest



Moneta da 20 € emessa dalla Zecca Austriaca



Viadotto al Semmering

K.K. Südbahn Wien - Triest



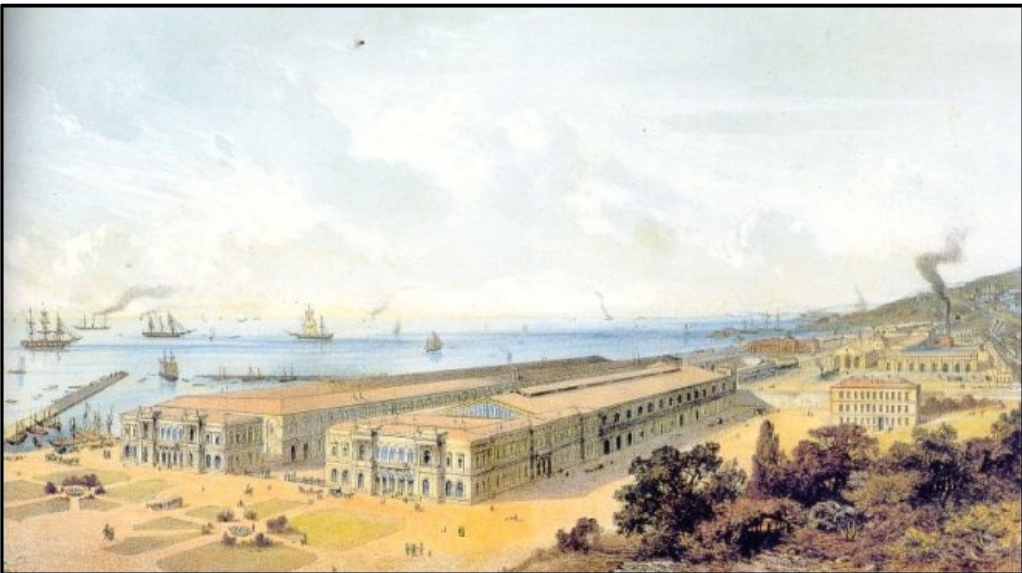
1. il primo fabbricato viaggiatori "provvisorio";

2. quella che diventerà la "casa del ferroviere" (allora direzione delle officine della ferrovia) con ancora ai lati le due ali perpendicolari che saranno abbattute nella costruzione della nuova ferrovia;

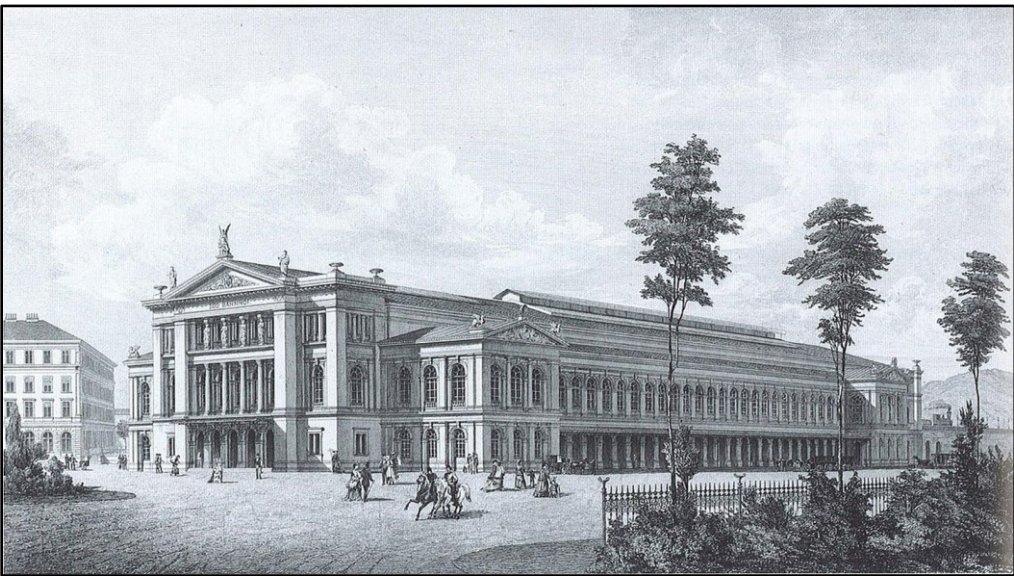
3. l'attuale via Udine che continua con la salita di Gretta; subito a sinistra la galleria ferroviaria di Gretta;

4. il viadotto coperto sopra il lazzeretto,

La ferrovia Meridionale, la *Südbahn*



La stazione della Ferrovia Meridionale a Trieste



La stazione della Ferrovia Meridionale a Vienna

La Ferrovia Meridionale ha avuto un impatto economico significativo sull'area tra Vienna e Trieste, facilitando il trasporto di merci tra il porto di Trieste e l'Europa centrale, rafforzando quindi il ruolo della città come snodo commerciale.

La ferrovia ha prodotto uno sviluppo industriale facendo sorgere lungo il percorso ferroviario numerose industrie in città come Graz, Maribor e Lubiana, che hanno beneficiato dell'accesso più rapido ai mercati.

Ha contribuito alla crescita di centri urbani lungo la linea, con l'aumento della popolazione e la costruzione di infrastrutture.

La ferrovia Meridionale, la *Südbahn*



Moneta da 20 € emessa dalla Zecca Austriaca

Sotto la scritta Hafen von Triest (Porto di Trieste) in primo piano l'attuale Piazza Libertà, ben visibile il Palazzo Panfili, e il terreno su cui verranno costruite le strutture del Porto vecchio.

E' inquadrato di anche lo stemma federiciano della città Trieste.

Una fotografia del 1885 di Giuseppe Wulz ricorda l'immagine incisa sulla moneta, forse la stessa utilizzata.



Piazza della Stazione



La stazione terminale a Trieste della Ferrovia Transalpina

Nel 1906 fu inaugurata la seconda linea ferroviaria di Trieste, la Transalpina che partiva dalla stazione di Campo marzio, attraverso Opicina, Sesana, Gorizia. Most na Soči, Jesenice, Villaco collegandosi alla Tauernbahn, congiungeva l'Alto Adriatico con la Baviera.

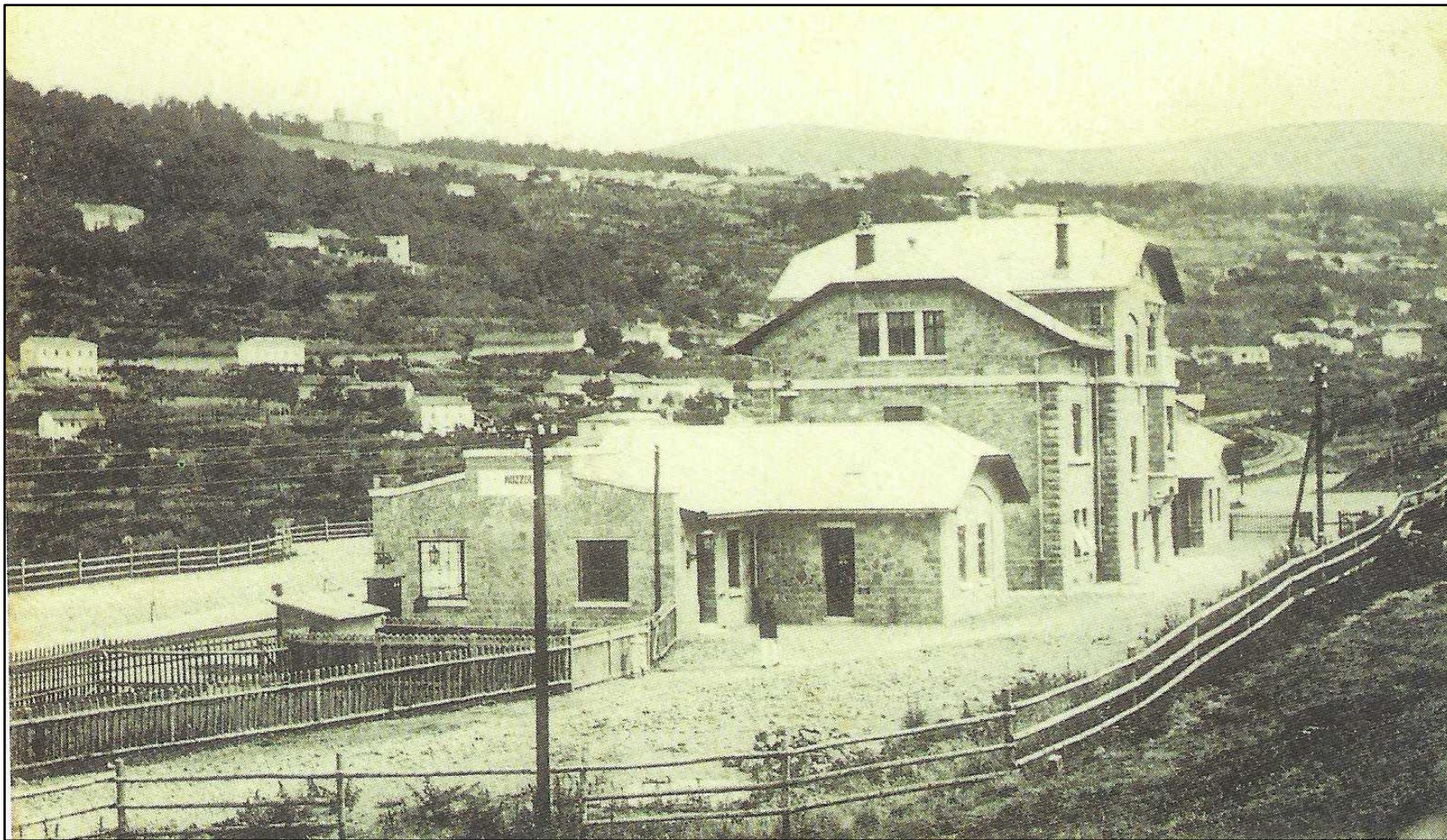
Il suo scopo principale era collegare il porto di Trieste con l'Europa centrale.



La ferrovia Transalpina



La Transalpina, il tracciato



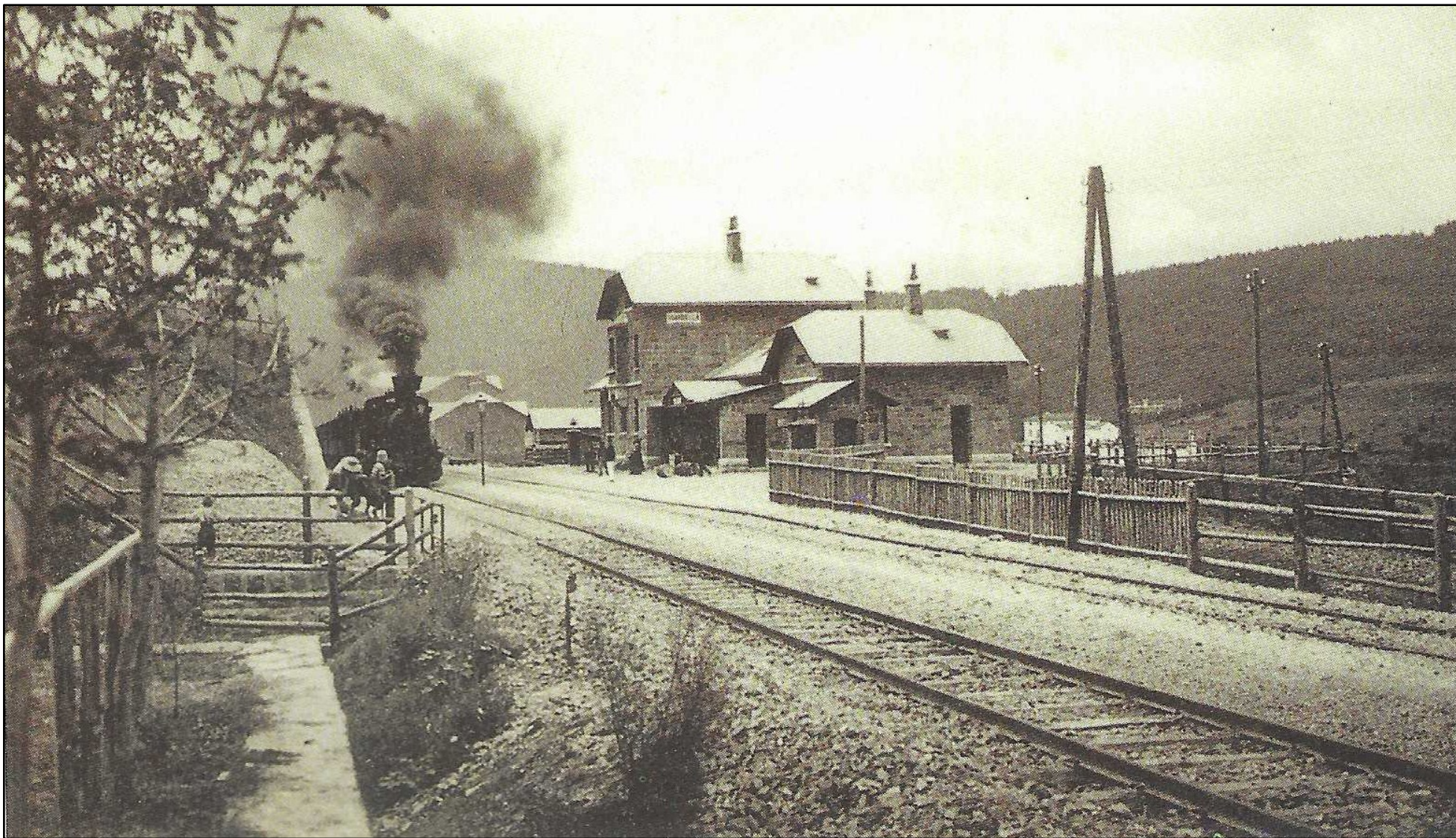
La stazione di Rozzolo

La ferrovia Transalpina



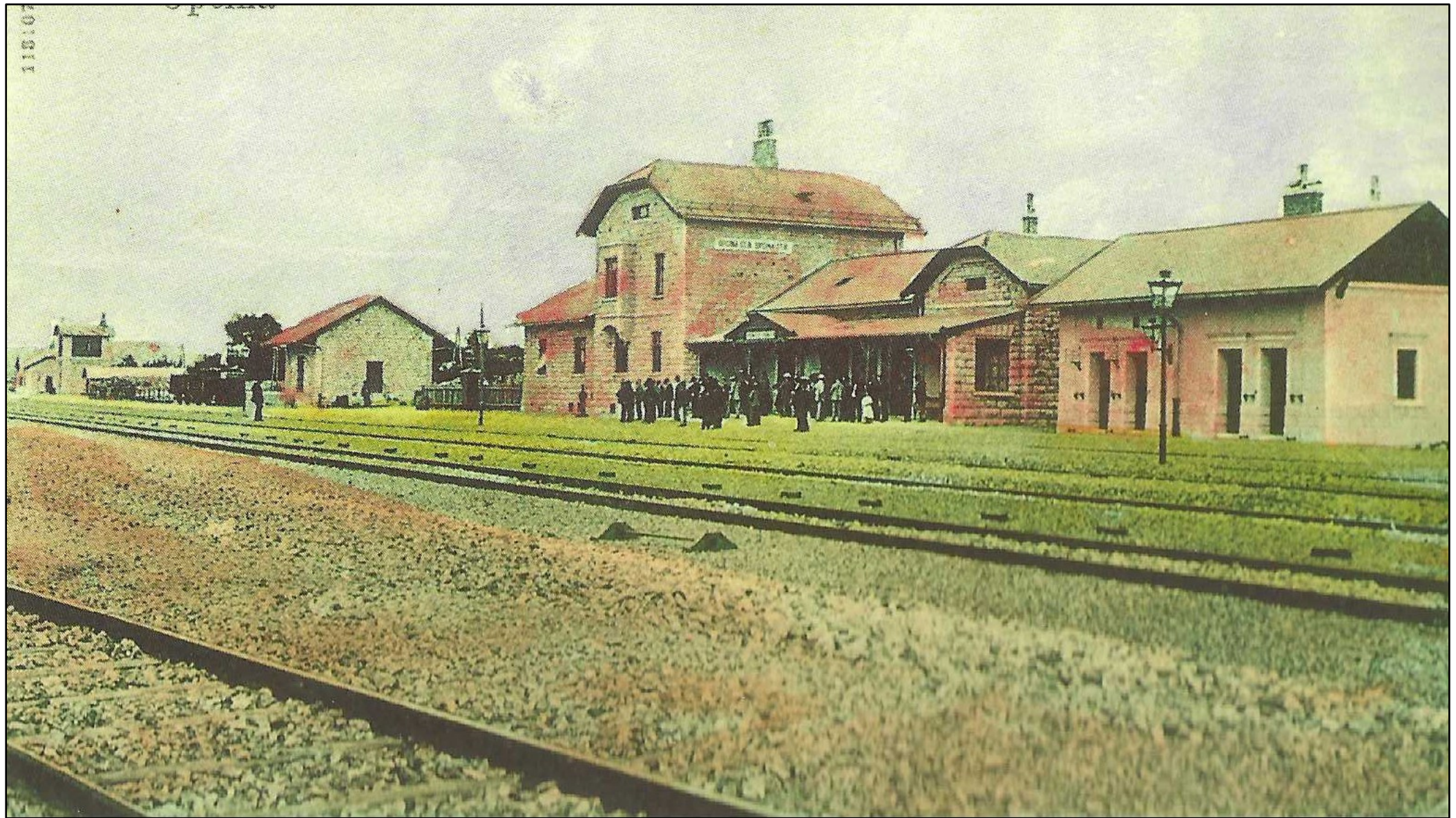
Il viadotto di Guardiella

La ferrovia Transalpina



La stazione di Guardiella

La ferrovia Transalpina



La stazione di Opicina

La ferrovia Transalpina



Gorizia, la stazione della Transalpina



La ferrovia Transalpina



Il ponte di Salcano



La ferrovia Transalpina



La stazione di Most Na Soci

La ferrovia Transalpina



Il lago di Bled

La ferrovia Transalpina



La stazione di Jesenice

La ferrovia Transalpina



La stazione terminale a Trieste della Ferrovia della Val Rosandra

La ferrovia Trieste–Erpelle, conosciuta come ferrovia della Val Rosandra, fu inaugurata il 5 luglio 1887 dalle *imperial-regie Ferrovie Statali Austriache (kkStB)* per connettere il porto di Trieste allo snodo di Erpelle, superando la catena carsica della Val Rosandra tramite numerose gallerie e viadotti.



La ferrovia della val Rosandra



La stazione di Erpelle

L'esigenza nasceva dal desiderio di evitare gli alti pedaggi della Ferrovia Meridionale e di garantire uno sbocco statale diretto al commercio marittimo.

La linea ebbe un rapido successo con flussi intensi di treni merci e quattro coppie giornaliere di viaggiatori.

Dopo la prima guerra mondiale passò alle Ferrovie dello Stato italiane, ma il confine del Territorio Libero di Trieste, istituito nel 1947, penalizzò il traffico: problemi politici e militari ridussero progressivamente l'esercizio fino alla chiusura alla fine del 1958, alla soppressione definitiva nel 1961.

Smantellata nel 1966, rimase abbandonata fino all'inizio degli anni 2000, quando vennero intrapresi i lavori di trasformazione del sedime nel percorso ciclopedonale dedicato al ciclista triestino Giordano Cottur, inaugurato nel 2010.



La ferrovia della Val Rosandra



La val Rosandra

La ferrovia della Val Rosandra



La val Rosandra

La ferrovia della Val Rosandra



La val Rosandra

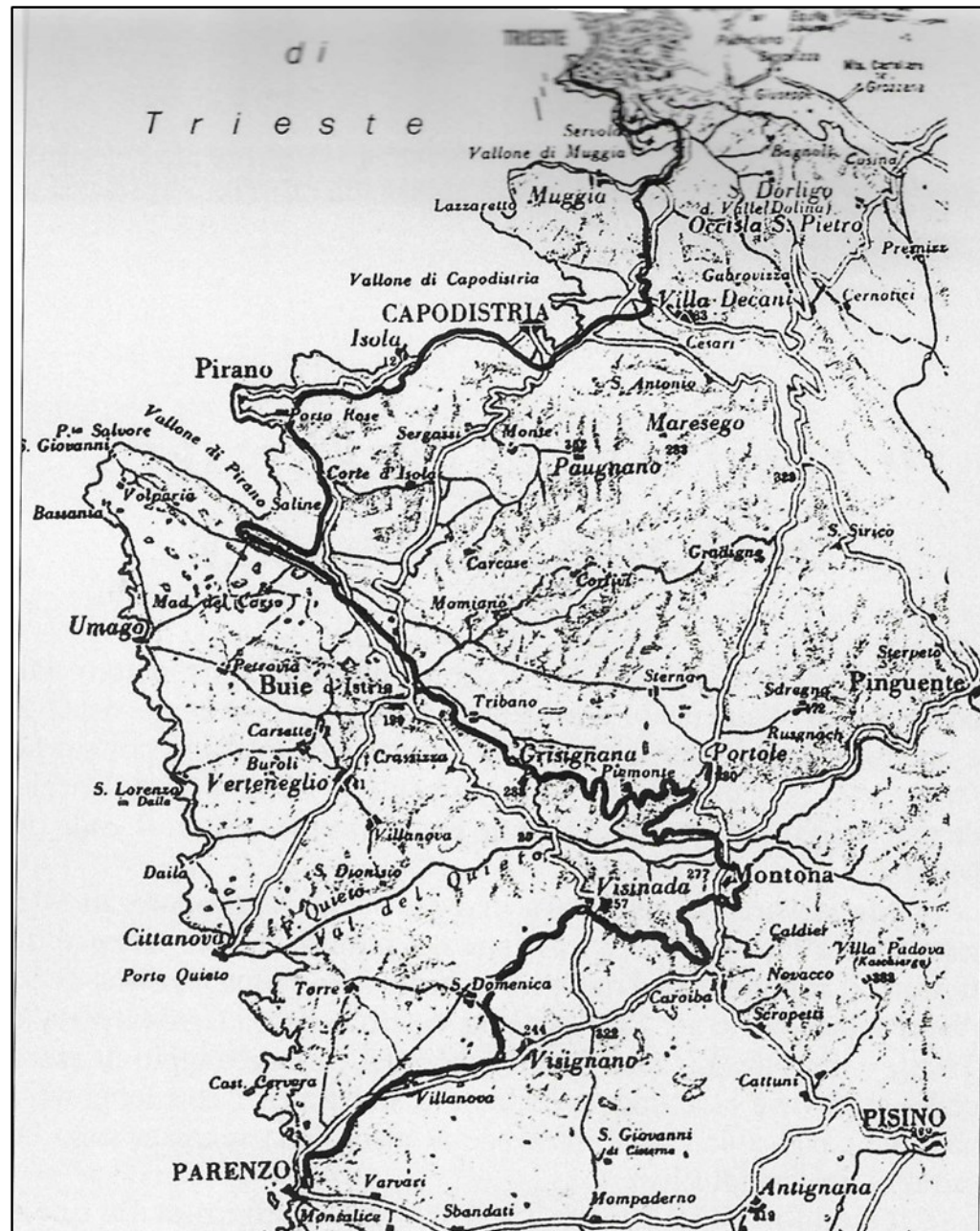
La ferrovia della Val Rosandra



L'ultima corsa



La ferrovia della Val Rosandra



La ferrovia Trieste – Buie – Parenzo, nota come Porenzana, entrò in servizio il 1 aprile 1902 su iniziativa dei comuni istriani e della provincia, tramite la società *Localbahn Triest–Parenzo*.

Disegnata per collegare la costa istriana all'entroterra, divenne la più lunga linea a scartamento ridotto (760 mm) dell'Impero austro-ungarico, con i suoi 123 km di sviluppo.

La linea, tortuosa e con pendenze richiese numerose curve, tunnel e viadotti per superare l'orografia carsica dell'Istria settentrionale.

La Porenzana è stata occasione di scambi commerciali tra l'entroterra istriano e le zone più sviluppate della costa e occasione di sviluppo economico per queste terre legate ad un'economia di carattere rurale.

In seguito al calo dei traffici e alla concorrenza degli autobus, la linea fu soppressa il 31 agosto 1935, smantellata e venduta per usi in altre reti ferroviarie.

Il tracciato ferroviario è stato trasformato in un percorso ciclabile e pedonale che attraversa Italia, Slovenia e Croazia, celebrando il suo passato con musei, segnaletica storica e eventi culturali.

È diventata un simbolo di connessione transfrontaliera e di turismo lento.

La ferrovia Porenzana



Stazione di Sant'Andrea



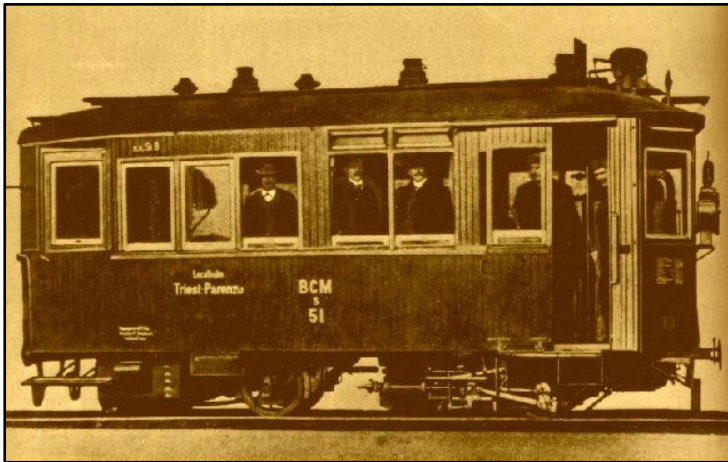
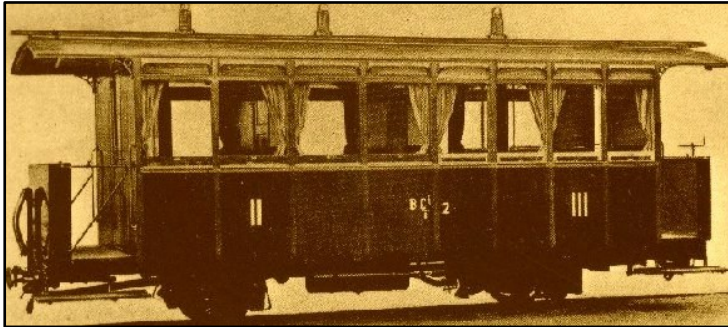
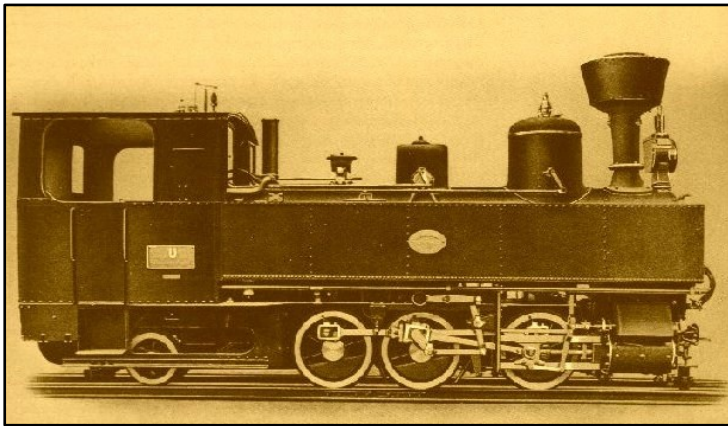
La ferrovia Parenzana



Stazione di Campo Marzio

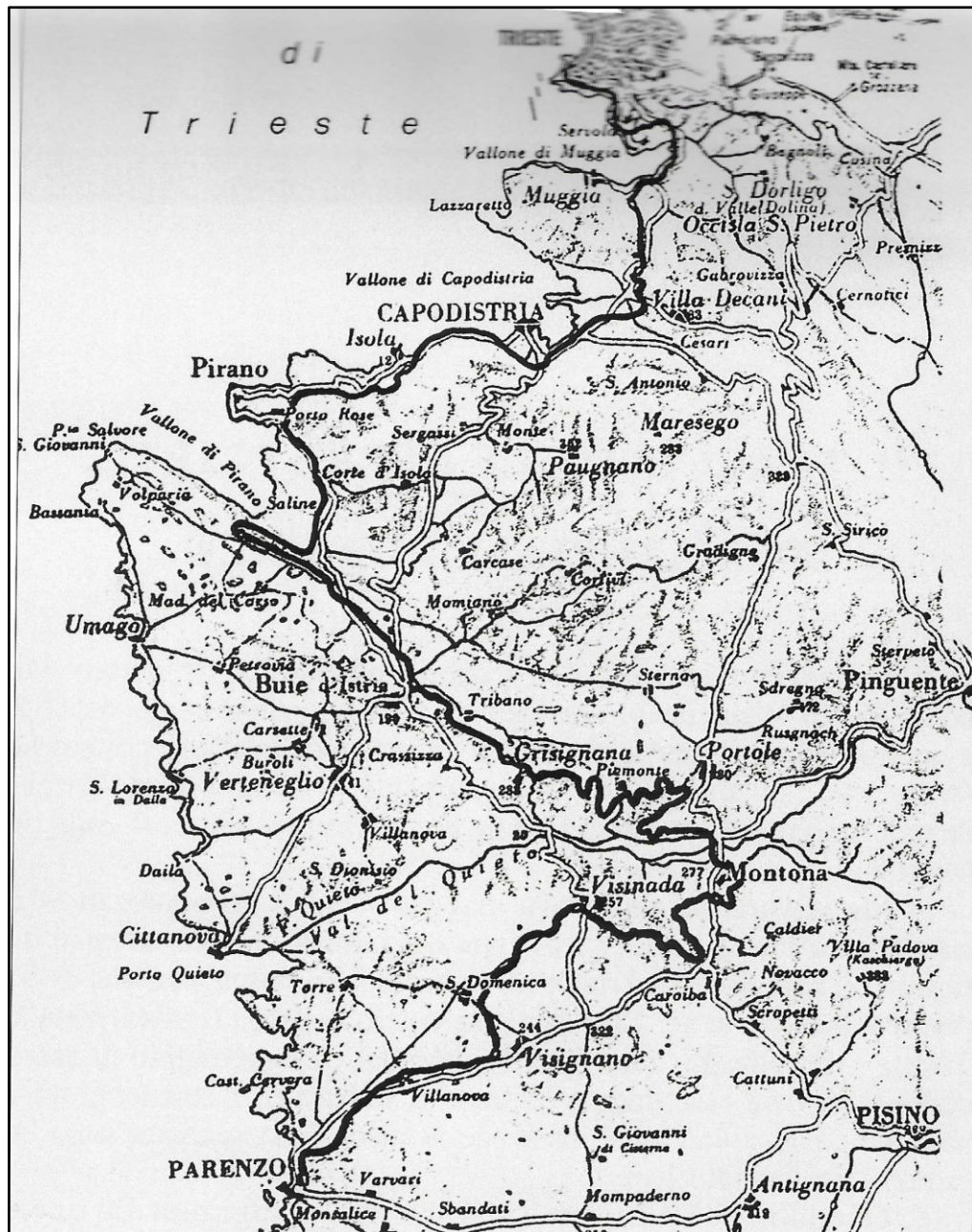


La ferrovia Parenzana



I treni

La ferrovia Porenzana



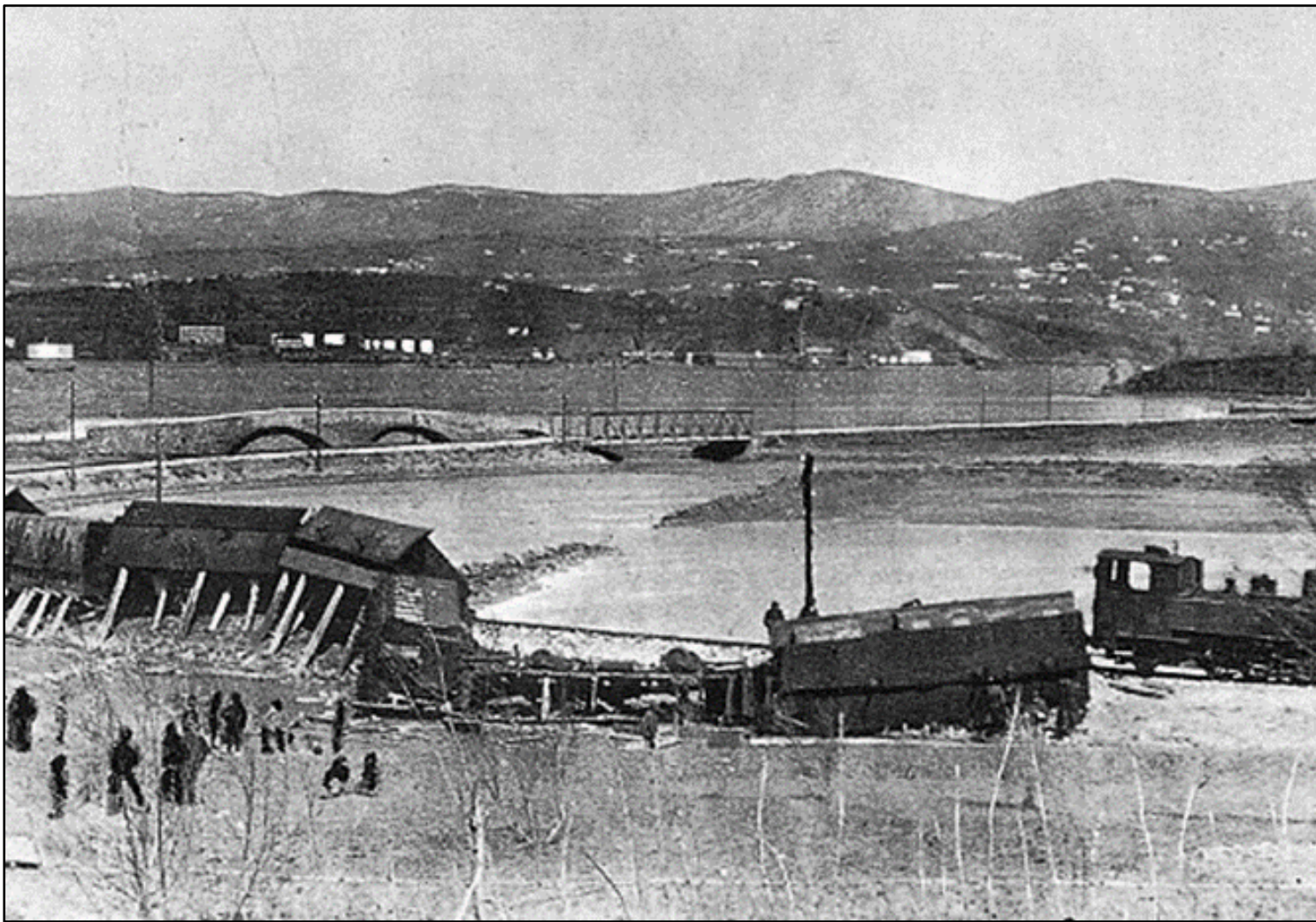
Il percorso

Triest-St. Andrae – Parenzo und zurück.

(April 1904)

520	325	705	km	ab	Triest-St. Andrae	an	830	1225	1015
544	350	729	9	↗	Monte-Castiglione	↑	808	1205	953
549	355	734	11		Zaule		803	1157	947
555	401	740	14		Muggia		757	1150	940
607	412	751	18		Scoffie		749	1140	930
615	420	800	22		Decani		740	1129	919
636	439	819	28		Capodistria		724	1112	902
643	444	825	30		Semedella		715	1101	852
703	459	840	35		Isola		702	1046	839
720	515	854	42		Strugnano		644	1026	814
728	523	901	45		Portorose		637	1018	806
735	529	907	47		S. Lucia-Portorose		632	1013	801
740	534	912	49		S. Bartolomeo		627	1007	756
753	546	922	52		Sicciole		619	958	747
812	604	940	60		Salvore		603	941	731
825	616	951	64		Markovaz		552	929	719
831	622	957	66	↓	Caldania	↘	547	923	713
845	635	1010	72	an	Buje	ab	535	910	700
905	653	.	.	ab	Buje	an	.	850	640
916	706	.	77	↗	Tribano	↑	.	841	631
930	720	.	81		Grisignana		.	832	622
943	733	.	86		Castagna		.	817	607
952	742	.	90		Piemonte		.	804	554
1006	756	.	97		Portole		.	749	539
1032	822	.	107		Bagni S. Stefano Levade.		.	722	512
1052	842	.	113		Montona		.	704	455
1105	855	.	119		Caroiba		.	650	441
1114	904	.	122		Raccotole		.	641	432
1130	920	.	128		Visignada		.	627	418
1149	939	.	136		S. Domenica		.	608	357
1158	948	.	139		Visignano		.	556	348
1210	1000	.	144	↓	Villanova	↘	.	540	333
1230	1020	.	153	an	Parenzo	ab	.	515	310

La ferrovia Parenzana



L'incidente del 31 marzo 1910.
Il treno rovesciato presso la foce del rio Ospo

La ferrovia Parenzana

Il disastro ferroviario della Trieste-Parenzo. 3 morti e numerosi feriti.

Il treno disgraziato.

Il treno disgraziato partì dalla Stazione della ferrovia dello Stato alle 3.10. Era un treno omnibus e portava il N. 95726. Era diretto a Capodistria, Portorose, fino a Buie e sarebbe arrivato, se in orario, alla stazione di Muggia alle 3.47. Sul treno avevano preso posto complessivamente 180 persone, e, anzi per darvi posto a tutti i passeggeri, furono all'ultimo momento attaccati due vagoni. Il numero dei passeggeri affluiti era giustificato dal fatto che, durante la mattina, il treno che doveva partire alle 9.20 era stato, appunto causa l'imperversare della bora, sospeso.

La raffica ribaltatrice.

Il treno era riuscito a passare la stazione di Zaulle e s'avviava verso quella di Muggia, quando a 350 m. circa dalla stessa, mentre passava sulla scarpata che attraversa la strada maestra, una potente raffica di bora ribaltò il primo vagone passeggeri di testa, che veniva subito dopo il vagone postale e la locomotiva. Il vagone, deragliando, si rovesciò dalla scarpata verso il monte e andò a cadere nella melma di quella specie di palude colà formata per infiltramento dell'acqua marina. Al primo vagone tenne subito dietro il vagone passeggeri successivo, che, sdrucchiolando sulla scarpata, rimase piantato nella melma con un fianco.

«Aiuto! aiuto!»

Alle grida di terrore dei passeggeri del secondo vagone, rimasti incolumi o lievemente feriti, e degli altri che seguivano, fecero ben presto triste eco i gemiti dei passeggeri rimasti feriti fra i rottami del primo vagone. La locomotiva si era fermata quasi subito dopo il rovesciamento dei vagoni. Il personale del treno ed i passeggeri rimasti incolumi accorsero a prestar soccorso ai poveri passeggeri del vagone sconvolto.

Intanto qualcuno correva a dar notizia dell'accaduto alla prossima stazione e di là a Trieste.

Con gli altri arrivati sul luogo fu un nostro redattore che così ci riferisce:

Già percorrendo con l'automobile la strada maestra di Zaulle si può intuire in quali tristi condizioni devono essersi

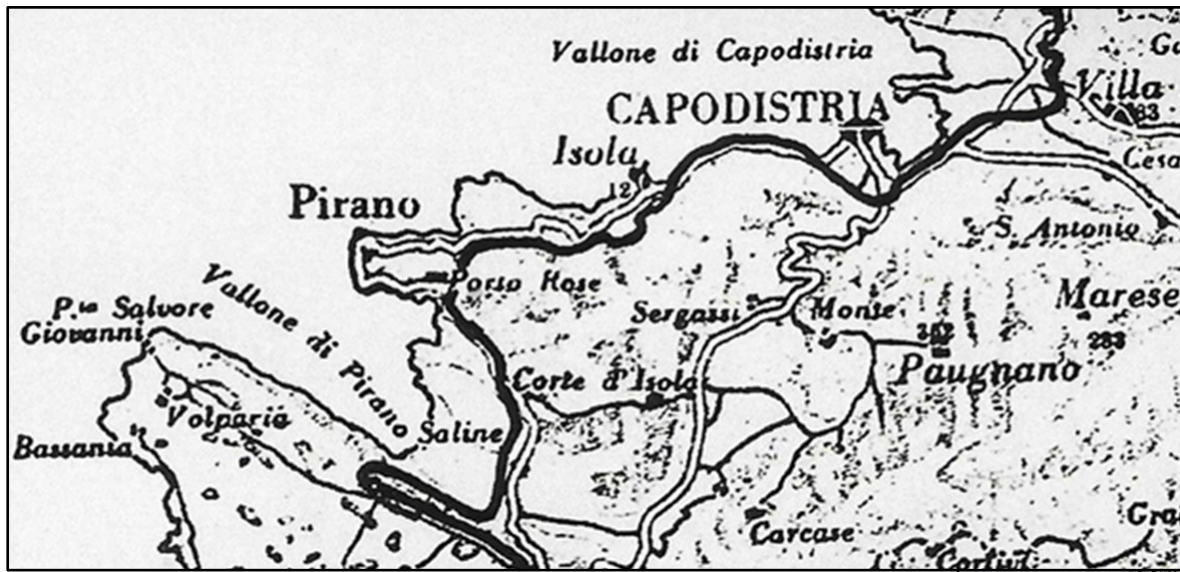
trovati i poveri passeggeri del treno rovesciato, poichè la violenza della bora è fenomenale, così che al passaggio dei ponti sui bracci di mare sembra di venir lanciati di momento in momento in acqua. Il freddo è intensissimo.

Anche gli altri vagoni rovesciati.

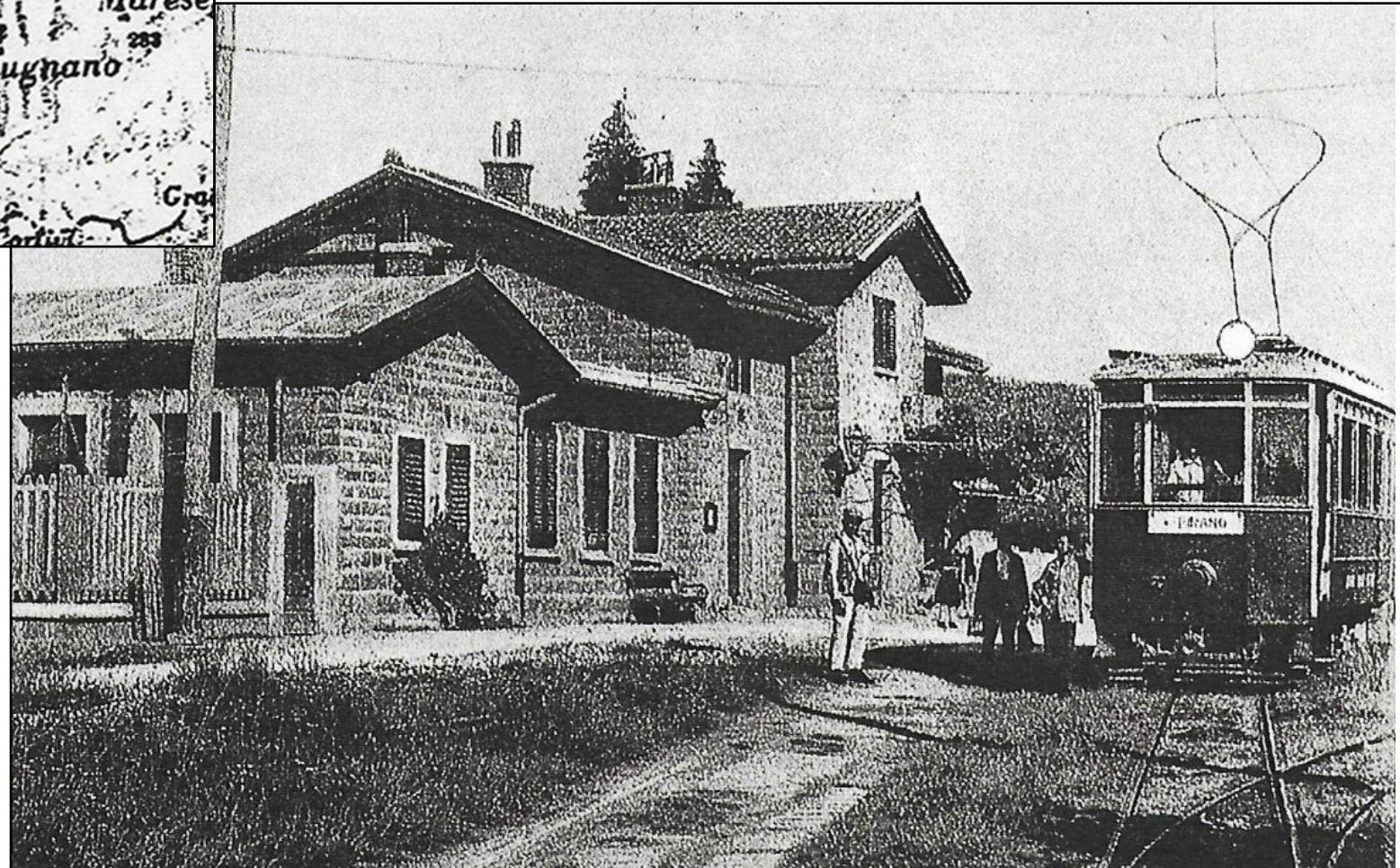
Il treno rovesciato è là, a poca distanza dal monte, forse a duecento metri, precisamente nel crocevia che fanno la strada maestra Muggia-Trieste e quella che conduce alla piccola stazione di Muggia. Una cinquantina di uomini, fra cui si vedono alcune guardie di p. s. ed alcuni addetti alla ferrovia, si affollano intorno ai vagoni rovesciati: una a mala pena si può avvicinarsi al luogo, tenendosi a braccetto con altri. Intanto la bora ha rovesciato anche gli altri vagoni, rimasti oramai vuoti dei passeggeri. Il treno, così come sta, forma una specie di semicerchio. Sul binario non rimangono che la locomotiva ed il carrozzone postale, sul davanti, ed un carro trasporto merci, in coda. Il vagone che fu primo a ribaltarsi non mostra oramai se non lo scheletro: le pareti, il tetto ed i sedili sono sconvolati al suolo. Il secondo vagone è chino quasi a terra con gli sportelli di destra; il terzo vagone è inclinato al suolo per metà, e gli ultimi proporzionalmente.

Tre morti e parecchi feriti!

Coloro che si trovano lì ci raccontano che dai rottami del vagone sconvolto sono stati estratti tre uomini morti e parecchi fra uomini e donne feriti, che sono stati trasportati parte alla stazione, parte alla vicina trattoria «Alla stazione», che è situata quasi dirimpetto al luogo del disastro, sulla strada che da Muggia conduce alla stazione, circa trecento metri distante. Il tragitto è piccolo, ma difficoltoso, a causa delle violentissime raffiche di bora. Quando vi giungiamo troviamo la trattoria invasa da persone di tutti i ceti. Colà si sono rifugiati tutti i passeggeri rimasti incolumi, colà sono stati trasportati alcuni feriti, colà sono stati deposti per qualche momento i tre passeggeri morti, che poi sono stati trasportati con barelle a Muggia, dopo che il dott. Deluca di Muggia ne ha constatato il decesso, e due sacerdoti accorsi da Muggia hanno impartita la benedizione.



La stazione di Santa Lucia-Portorose

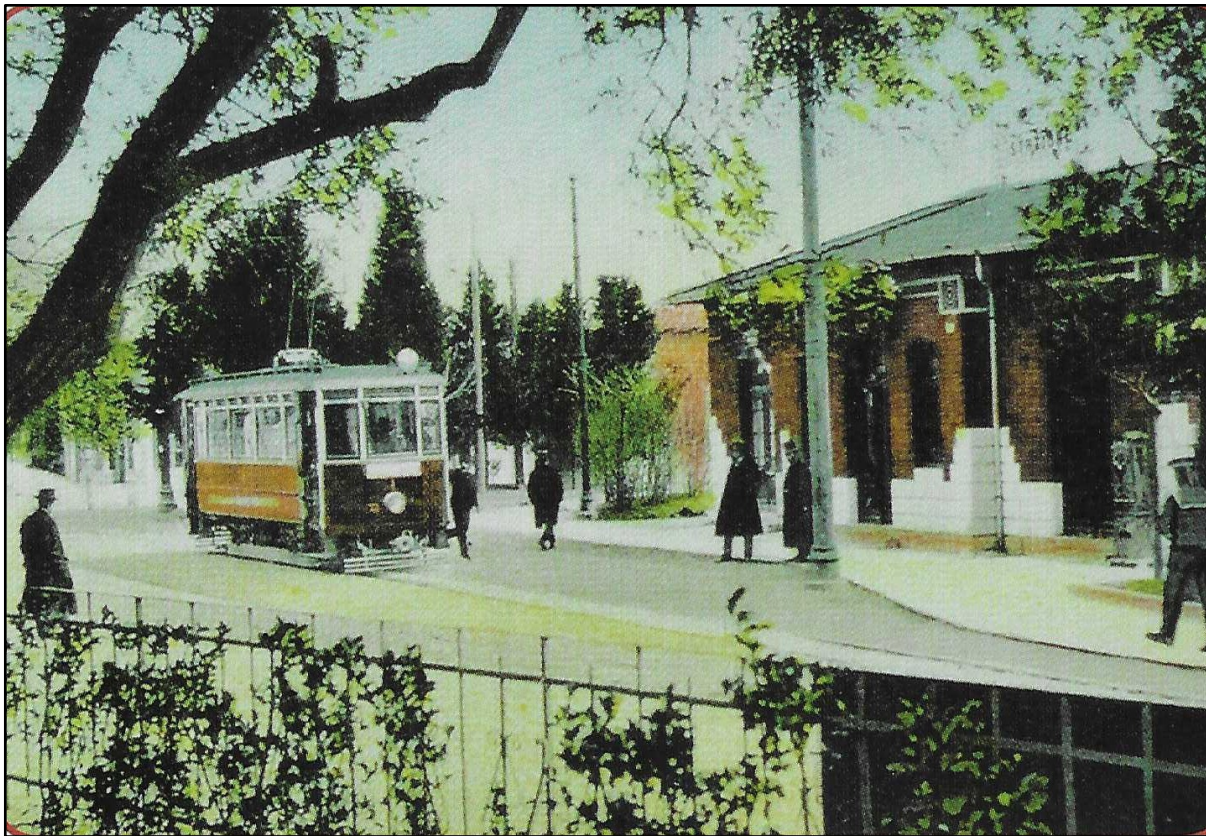


La ferrovia Parenzana

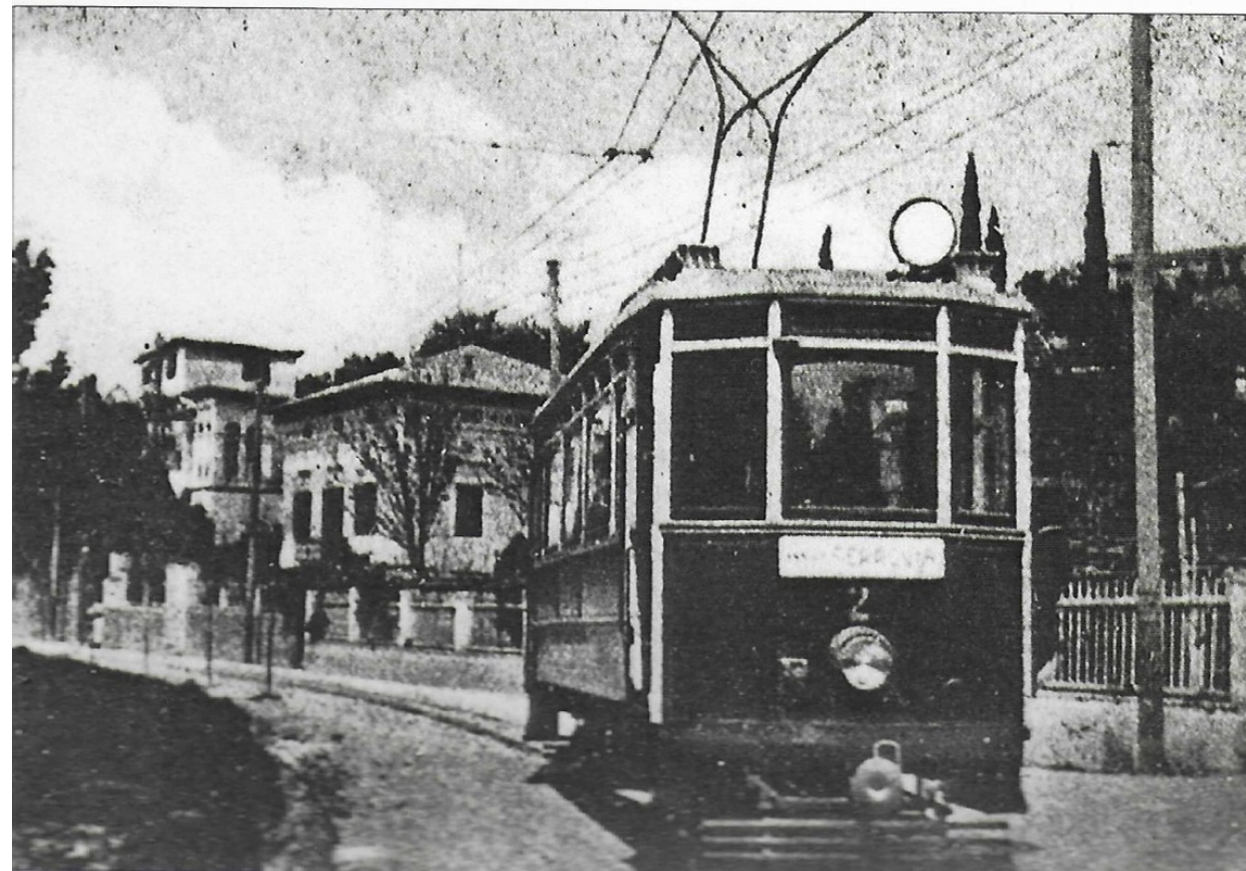


Il tram in piazza Tartini
a Pirano

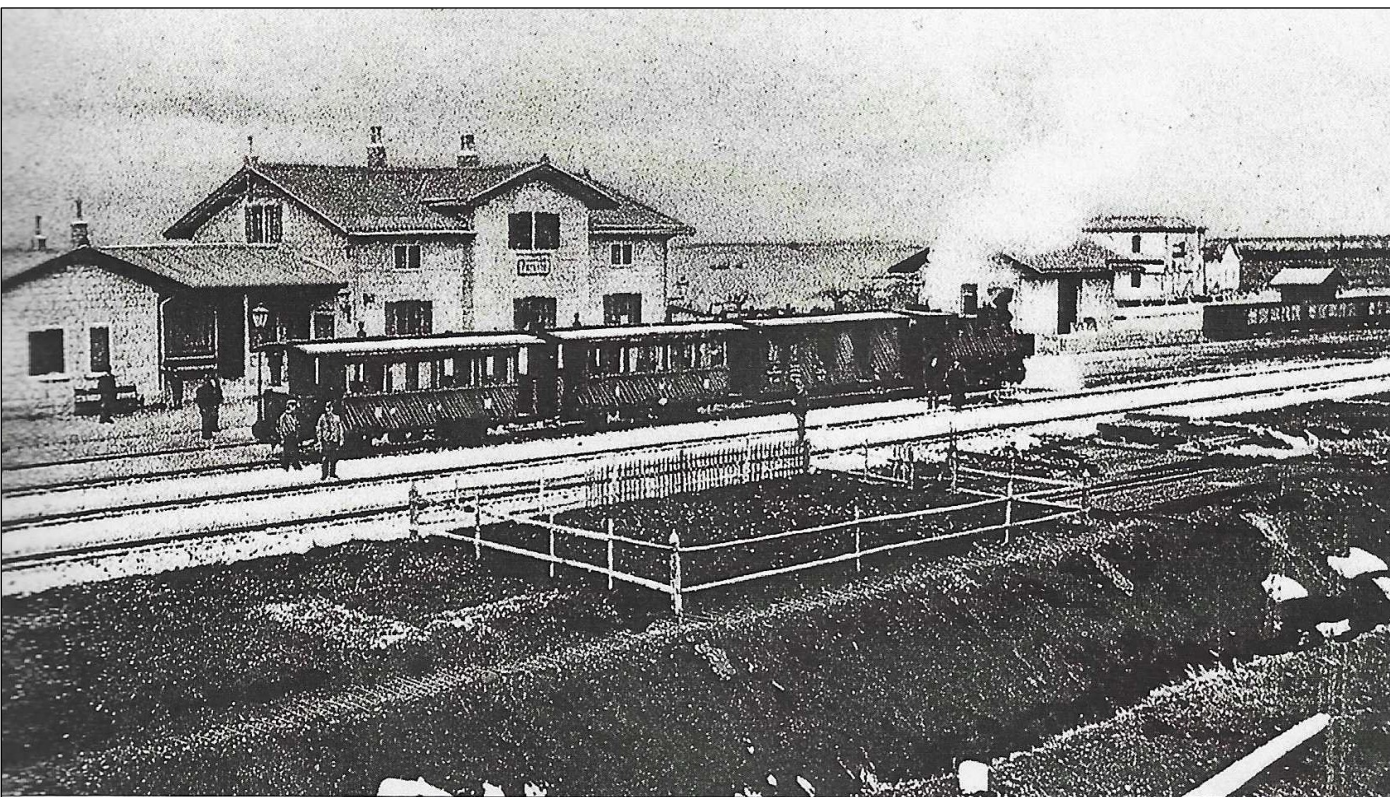
La ferrovia Parenzana



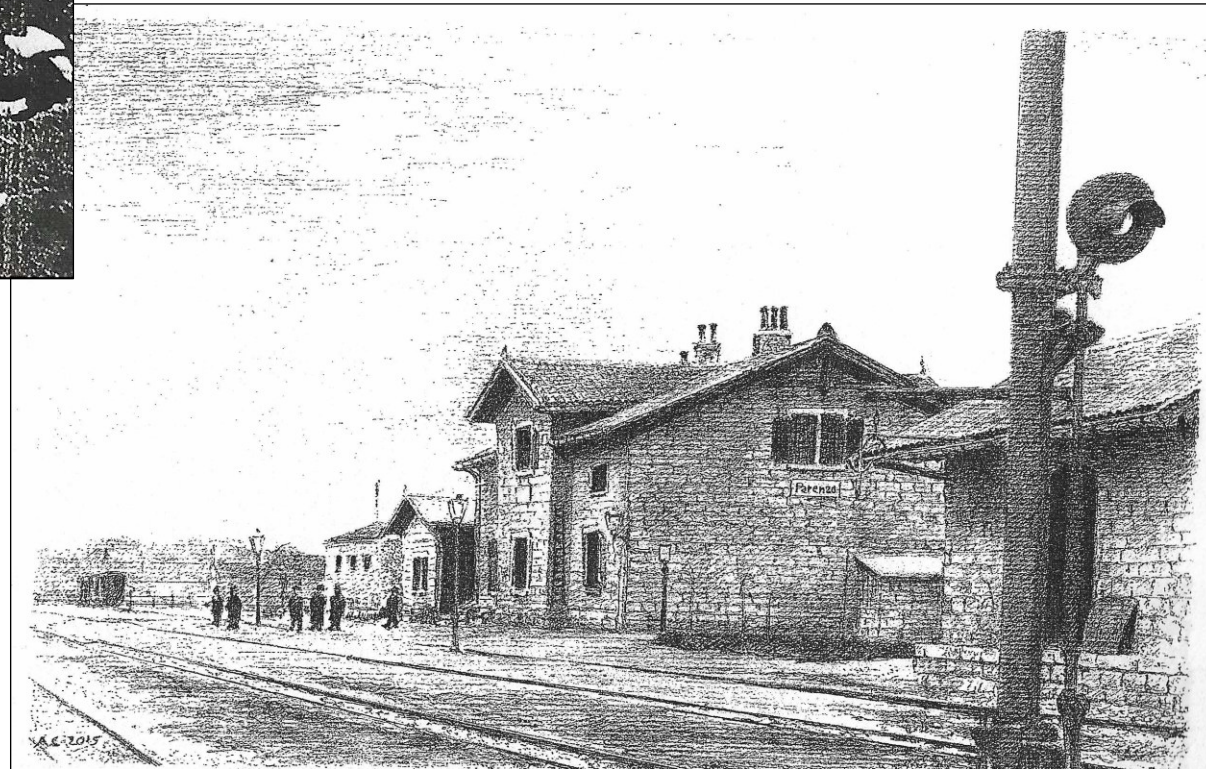
Il tram a Portofino



La ferrovia Parenzana



La stazione di Parenzo



La ferrovia Parenzana



La linea fu definita come “collegamento provvisorio”, una provvisorietà che durò quasi un secolo.

Anche se soggetta a gravi restrizioni dovute all'attraversamento del centro cittadino in sede stradale, con velocità non superiore a 6Km/h, questo percorso ha costituito una sorta di simbolo per la città di Trieste.

Rimase in servizio fino al 30 maggio 1981, anno in cui fu realizzata una galleria di circonvallazione allo scopo di sgravare le rive della città dal traffico ferroviario



La ferrovia delle Rive - Rivabahn



Trieste, tra Ottocento e Novecento, fu un crocevia fondamentale per la navigazione commerciale e passeggeri, grazie al suo porto franco e alla posizione strategica nell'Impero Austro-Ungarico.

L'apertura del Canale di Suez nel 1869 favorì l'espansione dei traffici internazionali e rese Trieste ancora più centrale nel commercio globale.

Dopo la Prima guerra mondiale, con il passaggio all'Italia, molte compagnie vennero nazionalizzate sotto l'IRI, dando vita alla Società di Navigazione Italia.

Il porto di Trieste, uno dei più dinamici del Mediterraneo prima della guerra, subì un forte declino nel dopoguerra, ma mantenne un ruolo strategico grazie a interventi pubblici e alla sua infrastruttura avanzata.



Le compagnie di navigazione

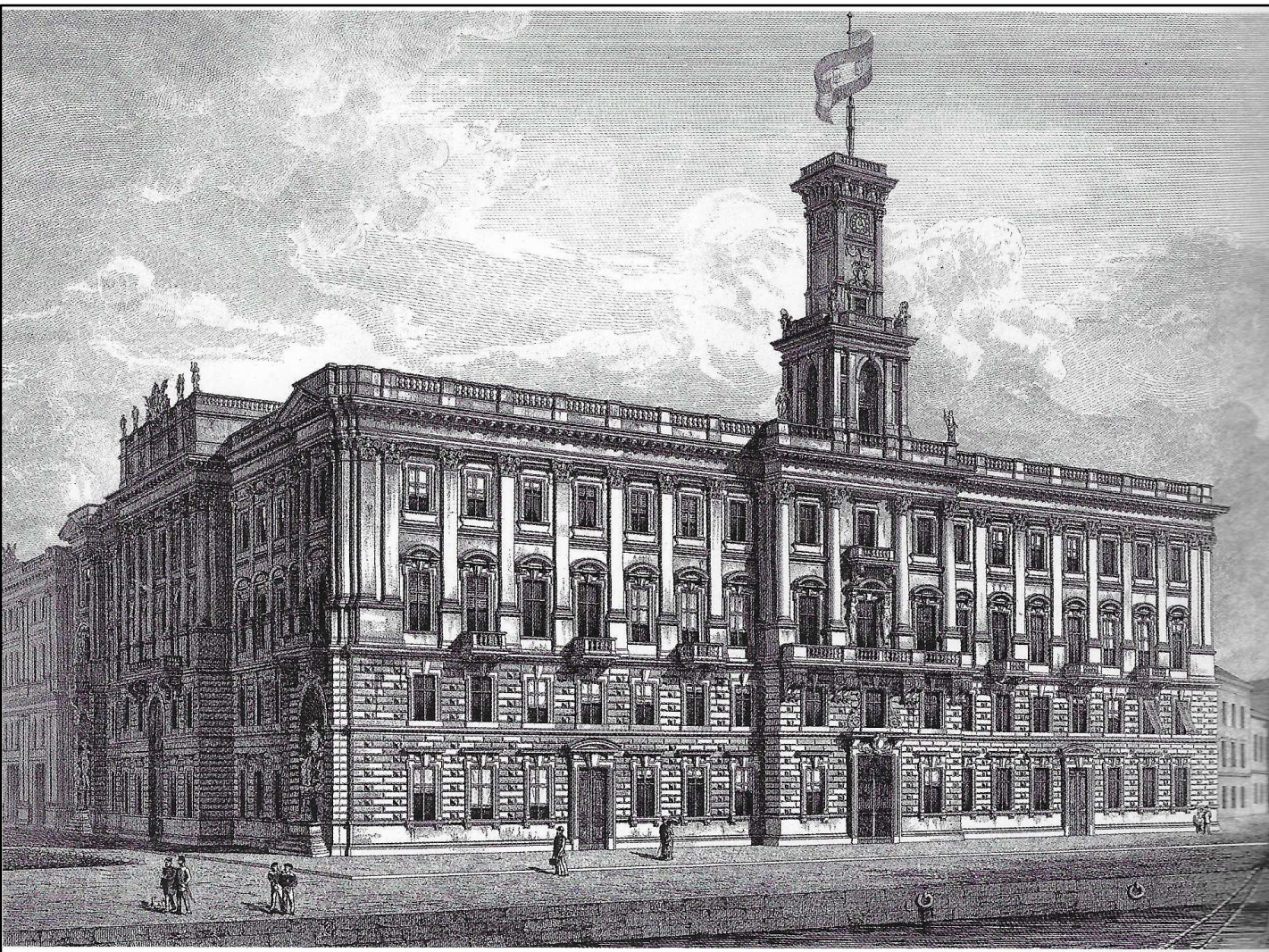


Il Lloyd Austriaco, noto anche come Österreichischer Lloyd, è stata la più grande compagnia di navigazione dell'Impero Austro-Ungarico.

Fondata nel 1833 a Trieste come associazione di assicuratori ispirata ai Lloyd's di Londra, la compagnia ha avuto un ruolo fondamentale nel commercio marittimo e nei trasporti dell'epoca.

La sua flotta comprendeva sia velieri che piroscafi, e operava su rotte che collegavano il Mediterraneo con l'Oriente, l'India e l'Estremo Oriente.

Il Lloyd Austriaco – La compagnia di navigazione



Progetto per Il nuova palazzo del Lloyd austriaco.
La torre non fu mai costruita.

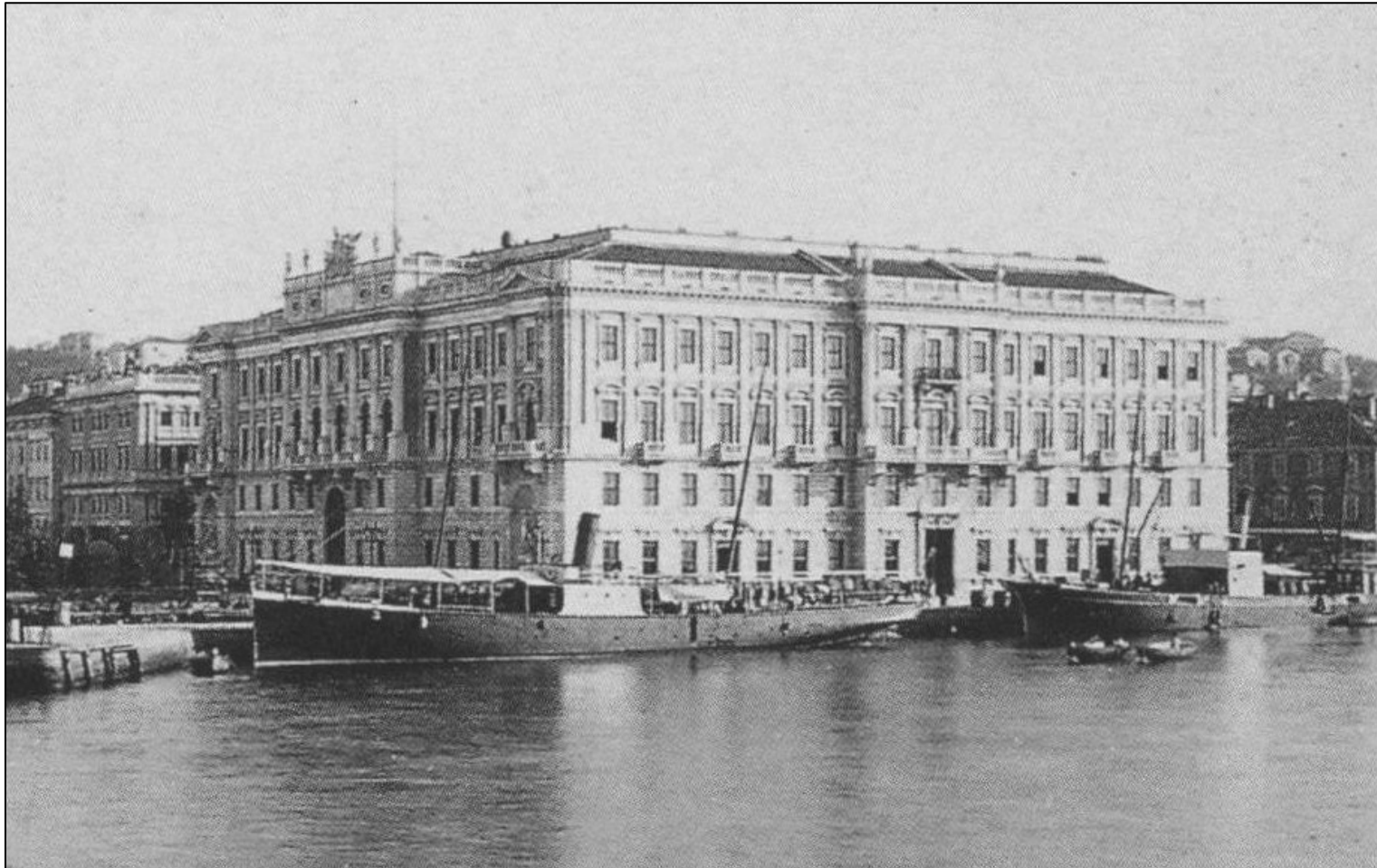
Il Lloyd Triestino, costituito nel 1833, ebbe la prima sede in piazza Tommaseo, poi in piazza della Borsa.

Nel 1878 si incominciò a individuare le aree per la costruzione di un nuovo palazzo.

Nel 1880 fu acquistato il fondo della Pescheria e venne indetto un concorso per la progettazione del palazzo del Lloyd, al quale parteciparono architetti di Vienna e di Trieste.

Vennero presentati sette progetti, ma nessuno di questi rispondeva alle esigenze del Consiglio del Lloyd, per cui si decise di affidare la costruzione al consigliere superiore edile Heinrich von Ferstel.

Il Lloyd Austriaco – La sede



Il palazzo del Lloyd in piazza Grande

Egli optò per il sistema delle fondamenta larghe e poco profonde, considerando la natura melmosa del terreno di riporto.

Per lo stesso motivo venne sconsigliata l'erezione di una torre, originariamente prevista su lato mare.

La sua facciata è decorata con statue allegoriche, tra cui quelle che rappresentano Teti (acqua dolce) e Venere (acqua di mare).

All'interno, spiccano il monumentale scalone d'ingresso in pietra del Carso, i lampadari di Murano e il salone delle sedute e delle feste, con ritratti dell'Imperatore Francesco Giuseppe e dell'Imperatrice Elisabetta.

Il Lloyd Austriaco – La sede



Moneta da 20 €
della Zecca Austriaca



Sotto la scritta Österreichische Handelsmarine (Marina mercantile austriaca) in primo piano il transatlantico Kaiser Franz Josef I, dietro una nave all'arrivo in porto e sullo sfondo il palazzo del Lloyd austriaco.

La Kaiser Franz Josef I è stata una nave a vapore, costruita nel 1911 nel Cantiere Navale Triestino a Monfalcone e diventò la nave ammiraglia della Marina Mercantile Austro-Ungarica.

Fece il suo viaggio inaugurale nel 1912 sulla rotta Trieste-Buenos Aires e nel 1914 effettuò per la prima volta la linea Trieste-Patras-Palermo-Algeri-New York.

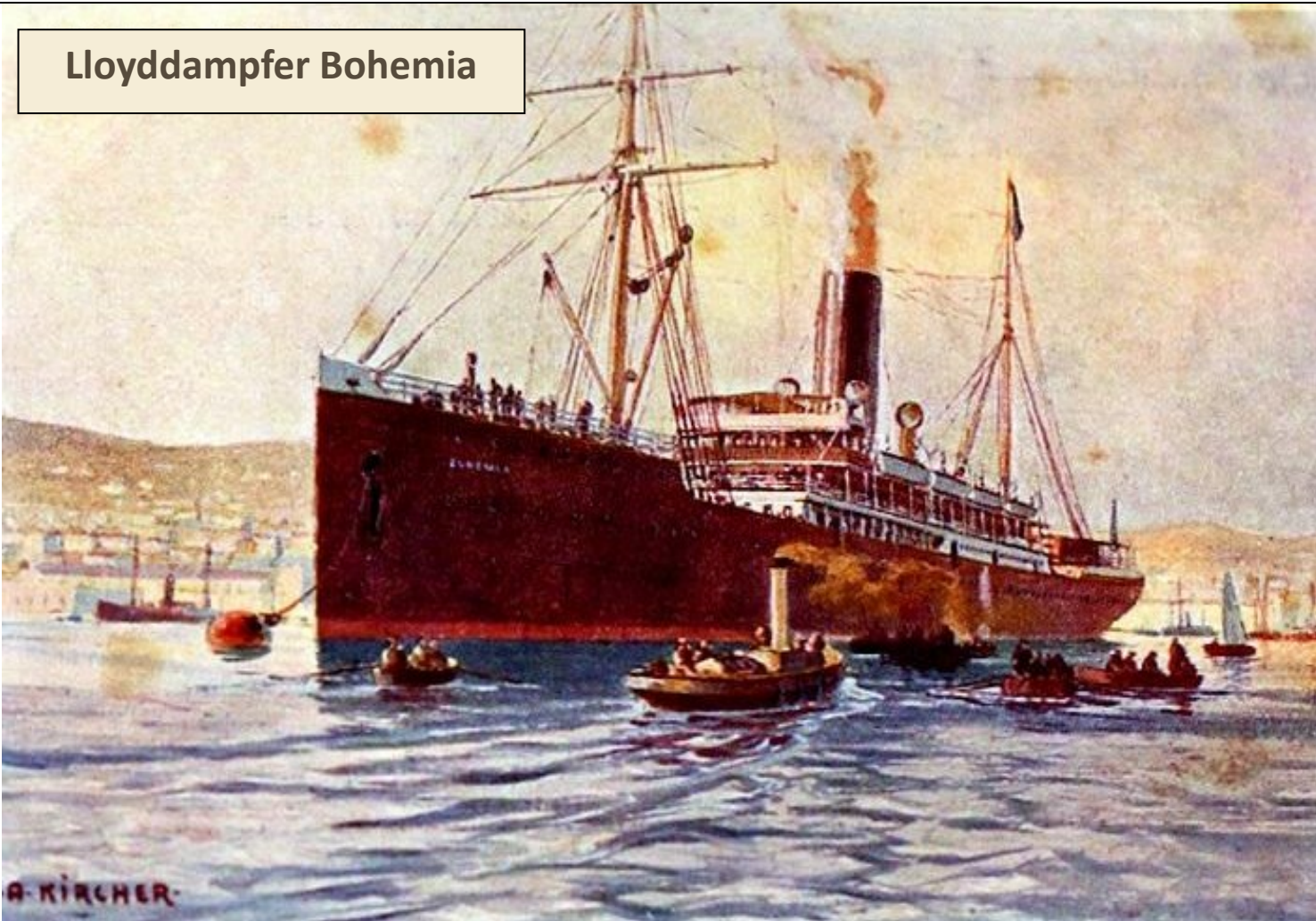
Dopo la fine della prima guerra venne ribattezzata Presidente Wilson.

Successivamente passò al Lloyd Triestino e fu ribattezzata Gange; nel 1936 fu acquistata dall'Adriatica e cambiò ancora nome in Marco Polo.

Nel 1944 fu affondata dai tedeschi nelle acque della Spezia.

Il transatlantico Kaiser Franz Josef I

Lloyddampfer Bohemia



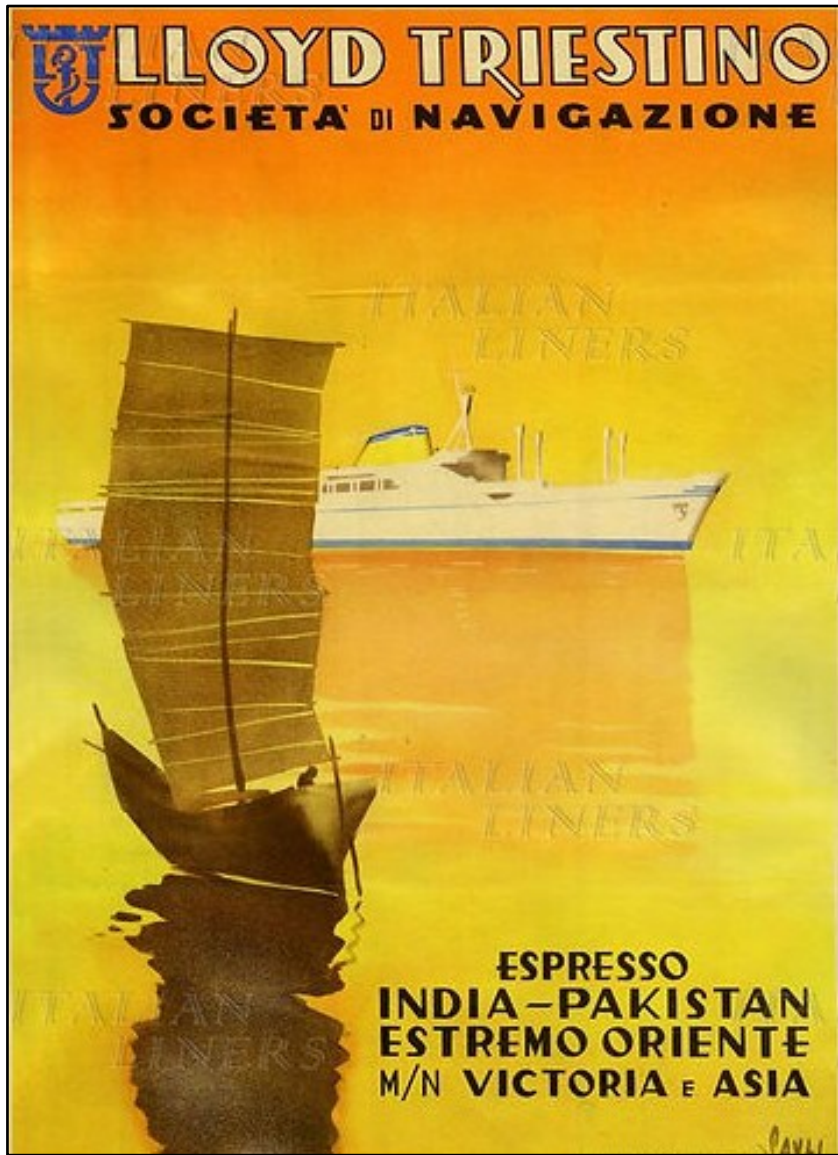
Il Lloyd Austriaco, aveva diverse linee marittime che collegavano Trieste con vari porti del Mediterraneo, del Mar Nero e dell'Oriente. Tra le principali :

Linea Trieste – Costantinopoli che toccava i porti di Ancona, Corfù, Patrasso, Pireo, Syra e Smirne.

Linee per l'Oriente che gestivano servizi postali e di trasporto passeggeri e merci verso l'Oriente, inclusi porti nel Mar Nero e nel Mediterraneo orientale.

Oltre alle linee marittime, il Lloyd Austriaco gestiva anche collegamenti sulle reti fluviali del Danubio.

Il Lloyd Austriaco – La compagnia di navigazione



Con la fine della Prima Guerra Mondiale e l'annessione di Trieste all'Italia, nel 1919 l'Österreichischer Lloyd si trasformò in Società di Navigazione Lloyd Triestino di Navigazione.

Questo cambio di denominazione coincise con un'ampia ristrutturazione finanziaria e operativa, necessaria a risarcire le perdite belliche e a riallacciare le linee verso Africa, Asia e Sud America.

Nel 1936 il Lloyd Triestino entrò nell'orbita di Finmare, società nata all'interno di un progetto statale di riorganizzazione e razionalizzazione dei servizi marittimi, con il compito di coordinare, indirizzare ed assicurare con adeguati mezzi finanziari l'attività delle società di navigazione.

Il Lloyd Triestino – La compagnia di navigazione

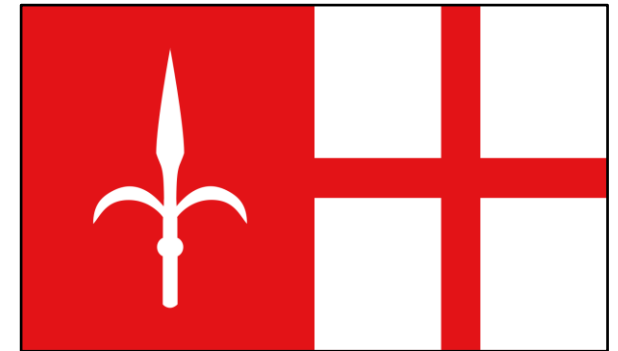


Negli anni Cinquanta e Sessanta la compagnia ricostituì la flotta fino a 31 navi, rilanciando linee storiche e inaugurandone di nuove verso l'Australia e l'Estremo Oriente.

Dal 1993 il Lloyd Triestino avviò una partnership con il gruppo taiwanese Evergreen Marine, che nel 1998 ne acquisì il controllo totale.

Sotto la nuova guida si puntò sulla containerizzazione e sull'integrazione europea.

Nel 2006 la società cambiò nome in Italia Marittima.



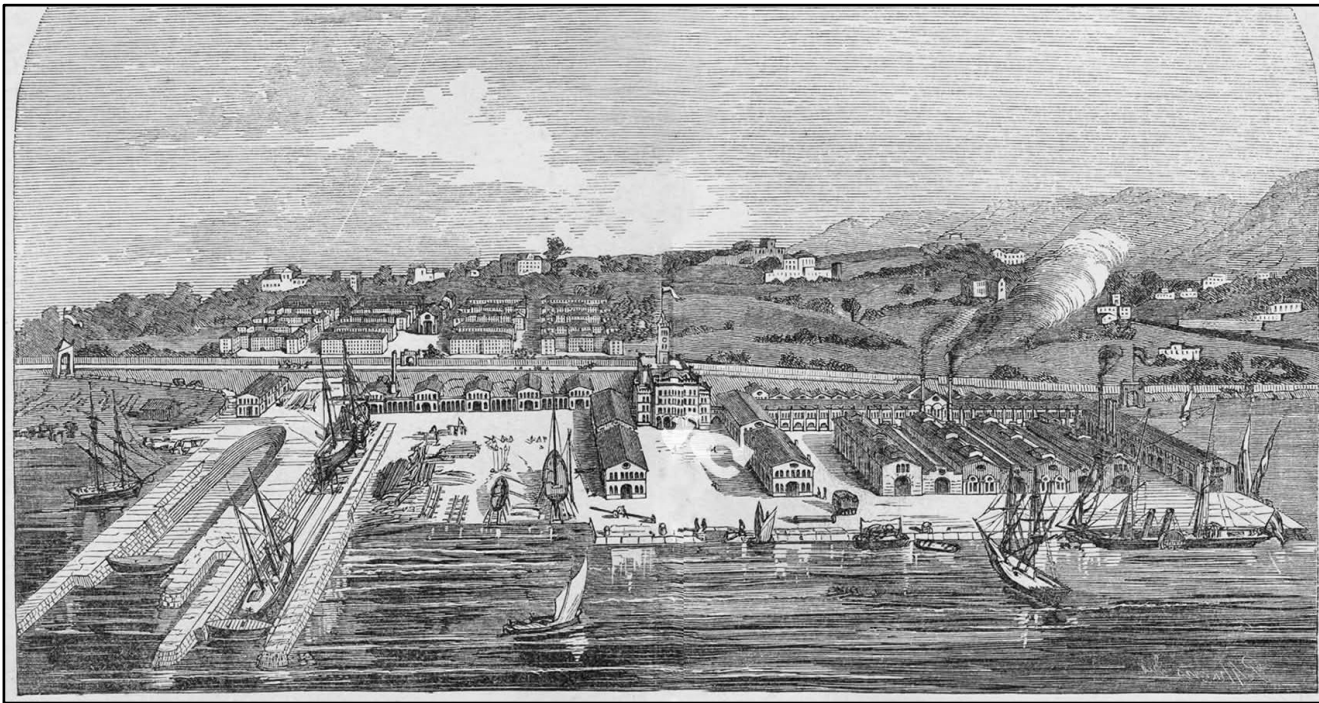
Il Lloyd Triestino – La compagnia di navigazione



Nel 1853 per la manutenzione e le riparazioni periodiche delle proprie navi la compagnia decise la realizzazione a Trieste, nel vallone di Muggia, di un grande e moderno cantiere navale da destinare non solo alle riparazioni ma anche alla costruzione di nuove navi sia in ferro che in legno, dotato di officine e macchinari per la costruzione di piroscafi e motori.

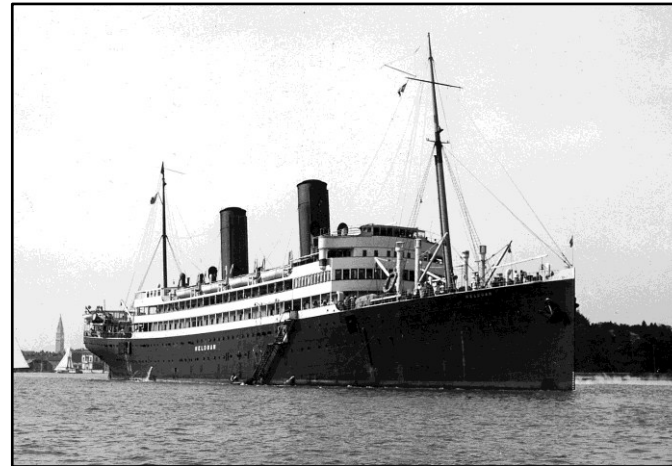
L'arsenale del Lloyd fu definito come il «più grande e moderno cantiere navale europeo dell'ottocento».

Il Lloyd Austriaco – L' Arsenal

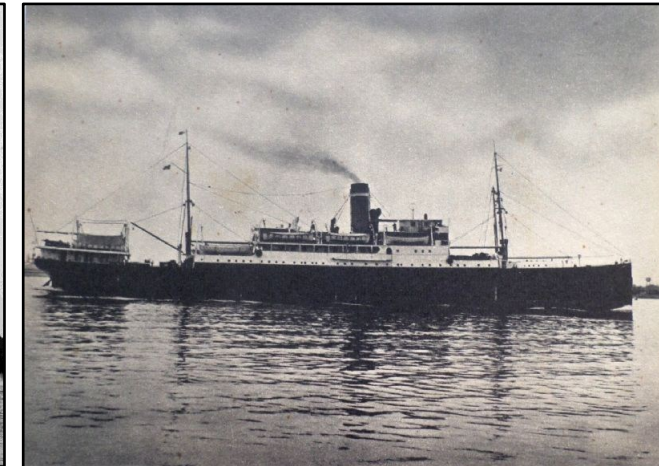


Tuttavia, il suo quasi esclusivo impiego in produzioni commissionate dalla società madre ben presto finì per ostacolarne lo sviluppo e già sul finire dell'Ottocento, l'Arsenale veniva superato dal San Rocco e soprattutto dal vicino San Marco.

Nel 1911 l'arsenale chiuse la sua attività di costruzione, i piroscafi "*Helouan*" e "*Abbazia*" furono gli ultimi a scendere dai suoi scali, e ridotto nelle sue dimensioni a meno di un terzo di quelle iniziali, da allora fu impiegato in lavori di riparazione e raddobbo.



Helouan



Abbazia

Il Lloyd Austriaco – L' Arsenal

ANNO I^o

TRIESTE 30 Gennaio 1855.

N° 1.

Giornale del Lloyd Austriaco

DI NOTIZIE COMMERCIALI E MARITTIME

CONDIZIONE DI ABBONAMENTO	al Giornale solo all'Anno		alla sola Appendice	
	per un anno	per sei mesi	per un anno	per sei mesi
Per Trieste	1.00	0.50	0.50	0.25
Per le Provincie Austriache di terra	1.25	0.60	0.75	0.35
Per le Provincie Austriache di mare	1.50	0.75	1.00	0.45

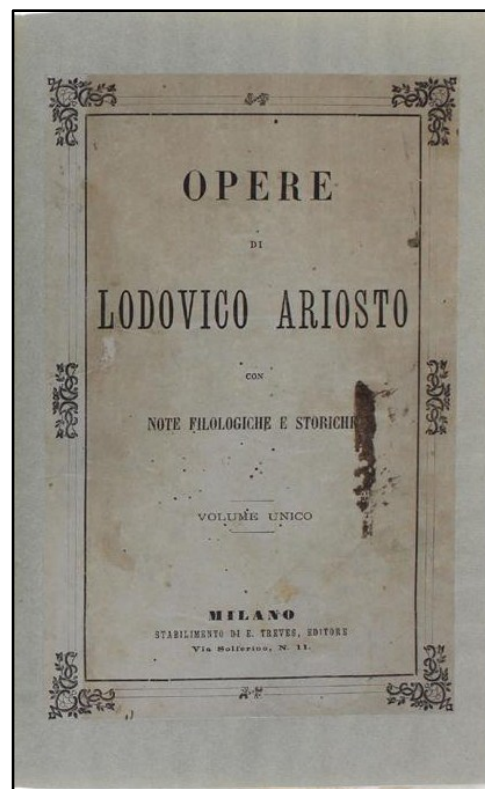
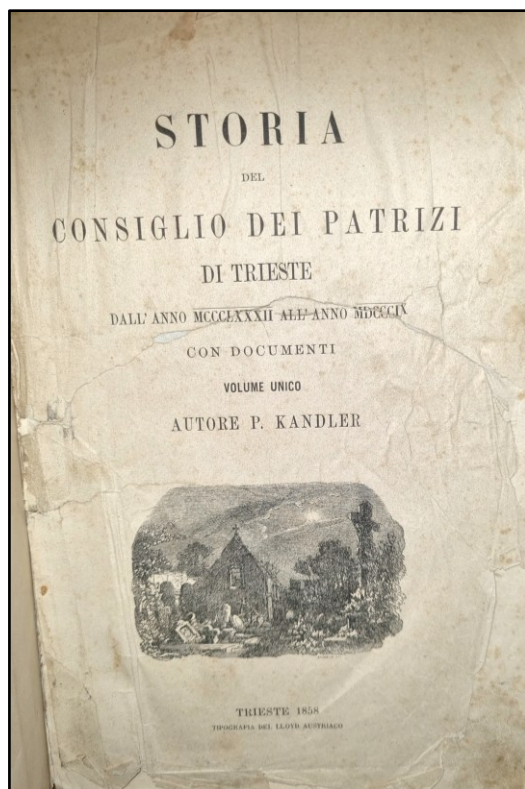
Il presente Giornale viene pubblicato il Martedì, e Venerdì di ogni settimana.
Le Abbonazioni si ricevono a Trieste presso l'Amministrazione del Lloyd Austriaco; fuori di Trieste presso gli Agenti del Lloyd Austriaco, e presso gli Uffici Postali.

La tipografia del Lloyd Austriaco fu una delle sezioni più importanti della compagnia di navigazione.

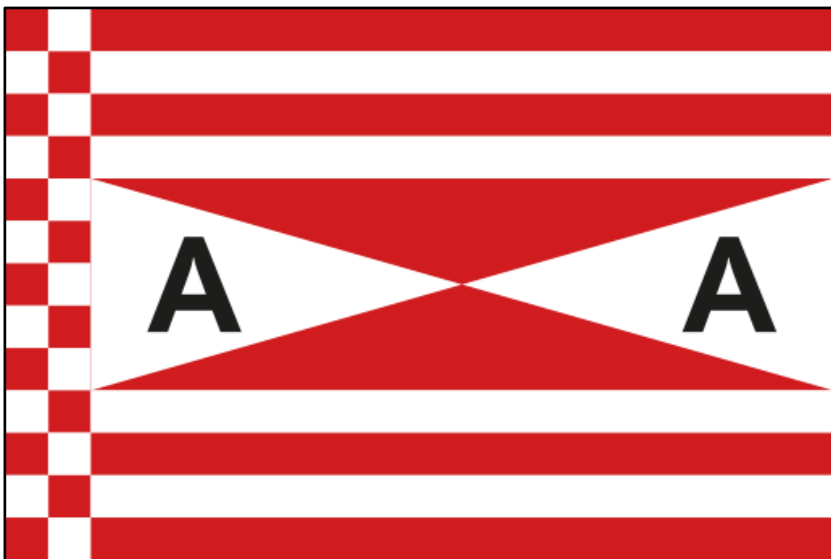
Fondata nel 1849, la Terza Sezione del Lloyd Austriaco si occupava della stampa e della comunicazione aziendale.

Nella sua tipografia venivano stampati diversi giornali, tra cui il *Giornale del Lloyd Austriaco di notizie commerciali e marittime*, un Annuario marittimo e una serie di edizioni di classici della letteratura italiana.

La tipografia del Lloyd Austriaco contribuì significativamente alla diffusione della cultura italiana a Trieste e in Istria, pubblicando opere letterarie e tecniche di grande valore.



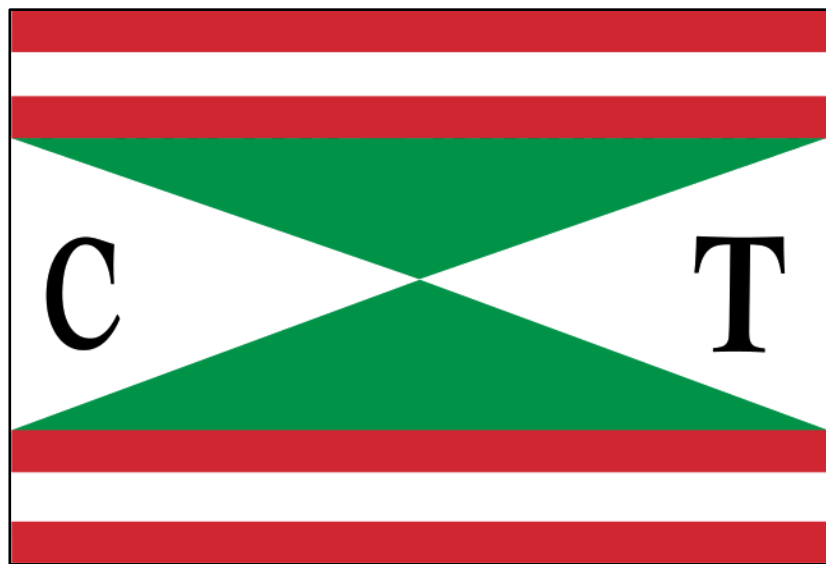
Il Lloyd Austriaco – La tipografia



Nel 1895, venne fondata la società di navigazione "Austro-Americana" con lo scopo di realizzare un collegamento marittimo per il trasporto delle merci tra l'Austria-Ungheria ed il Nord America.

I fondatori della società furono gli spedizionieri Schenker e l'inglese William Burrell.

All'inizio la società acquistò in Inghilterra le prime quattro navi con cui realizzò i suoi collegamenti tra Trieste e i porti della costa orientale nordamericana.



L' Austro – Americana & I Fratelli Cosulich



Nel 1902, la società subì un'importante trasformazione quando William Burell vendette la sua quota ai Fratelli Cosulich, Alberto e Callisto.

L'anno successivo, la compagnia assunse la denominazione di Unione Austriaca di Navigazione Austro-Americana e dei Fratelli Cosulich, consolidando il ruolo della famiglia Cosulich nel settore.

L' Austro – Americana & I Fratelli Cosulich



Nel 1907, la società attivò il servizio marittimo verso il Sud America e, per supportare le esigenze della compagnia, la famiglia Cosulich finanziò la creazione del Cantiere Navale Triestino a Monfalcone, inaugurato ufficialmente nel 1908.

L' Austro – Americana & I Fratelli Cosulich



Nel 1904 la società, la cui sede era nel nuovo palazzo di fronte al palazzo delle Poste, inaugurò anche il traffico passeggeri, costituito per lo più da emigranti che decidevano di partire per gli Stati Uniti.

Per dare alloggio agli emigranti che affluivano a Trieste in attesa di imbarco, venne acquistato l'"Ospizio Marino" che dopo alcuni lavori di trasformazione venne adattato a "Pensione Emigranti".

L'edificio oggi è la sede dell'Istituto Comprensivo Italo Svevo.

L' Austro – Americana & I Fratelli Cosulich



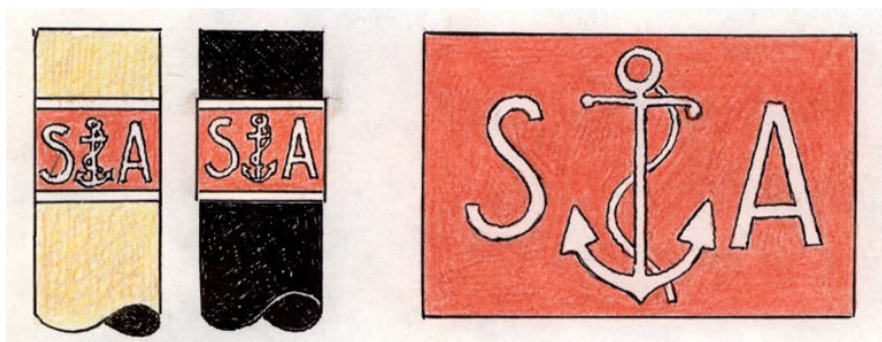
Piroscafo Trieste, prima nave varata a Monfalcone 1908

Il Cantiere Navale Triestino di Monfalcone ha giocato un ruolo fondamentale nella costruzione di navi per la compagnia di navigazione Austro-Americana, poi diventata Cosulich Società Triestina di Navigazione.

Nel corso degli anni, il cantiere si è evoluto, costruendo navi mercantili, transatlantici e, in seguito, anche unità militari.

Dopo la Seconda Guerra Mondiale, il cantiere è passato sotto la gestione della Fincantieri, diventando una delle più importanti realtà della cantieristica italiana.

Il Cantiere Navale Triestino di Monfalcone



La Tripcovich & Co. SA di Navigazione Rimorchi e Salvataggi era una società italiana specializzata nella navigazione, il rimorchio e il salvataggio marittimo.

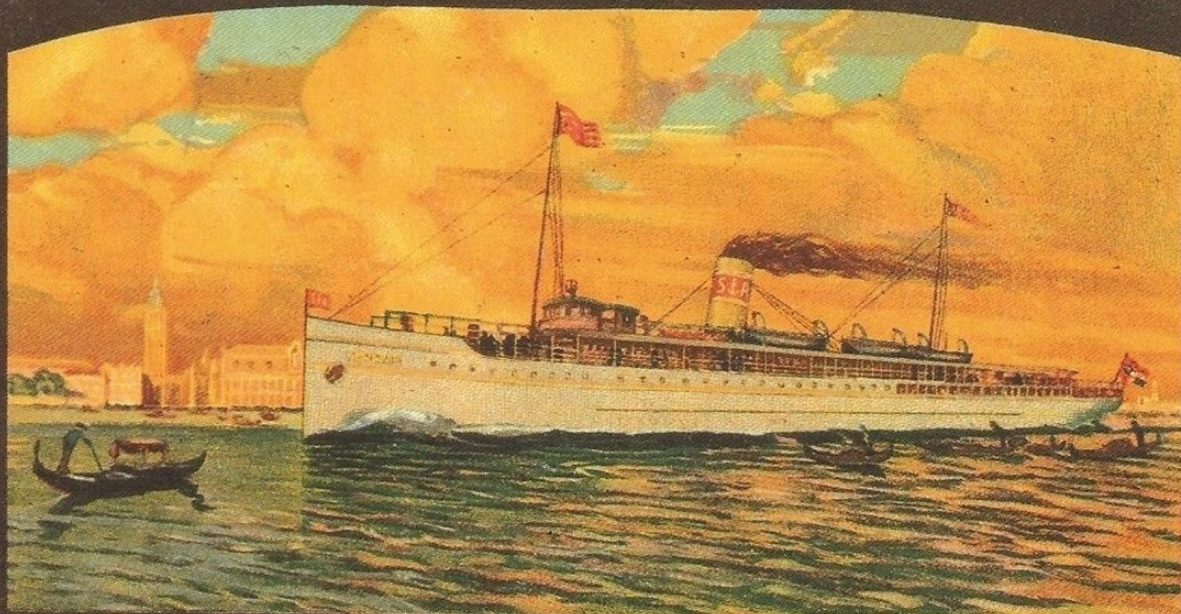
Fondata nel 1867 da Giovanni Tripcovich a Trieste, la società divenne un'importante operatrice nel settore marittimo nel corso del XX secolo.

Tripcovich & Co. si concentrava principalmente sulla gestione di navi da carico, rimorchiatori e navi per il salvataggio in mare.

La società offriva servizi di rimorchio per navi, assistenza e salvataggio in caso di emergenze, nonché il trasporto di merci in diverse rotte marittime.

La Tripcovich & Co

SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE D. TRIPCOVICH & C.¹ - TRIESTE



Espresso TRIESTE - VENEZIA e viceversa

La più rapida e comoda comunicazione - Traversata diurna col magnifico e celerissimo piroscafo di lusso

„VENEZIA“

a turbine e triplice elica, munito di tutto il comfort moderno, con Saloni di I, II e III classe. —



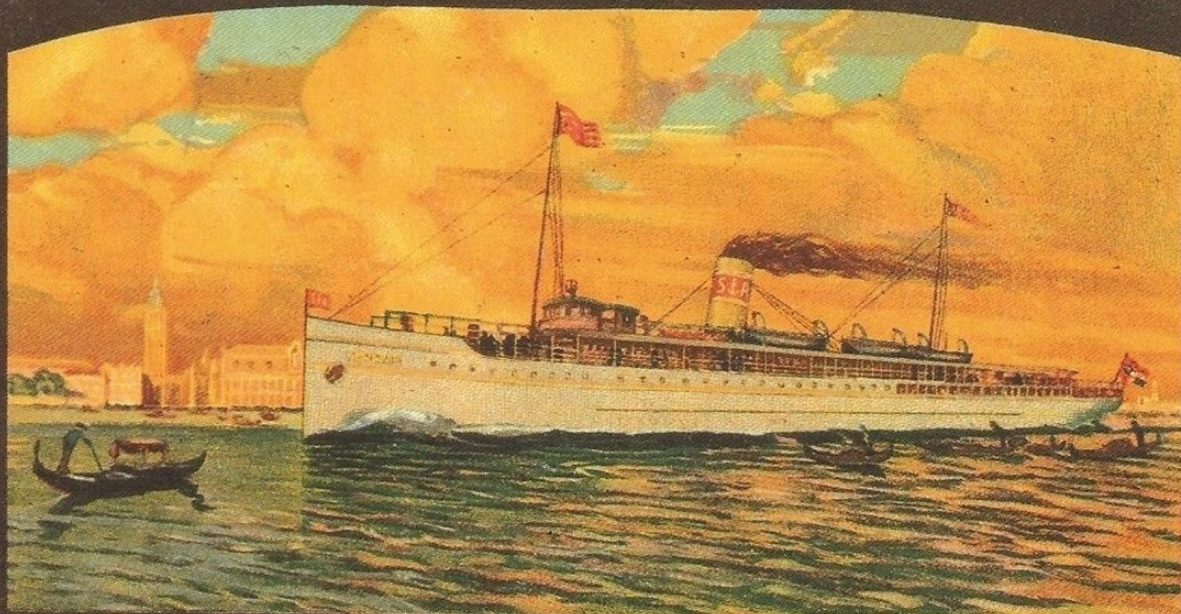
Nel 1905 Diodato Tripcovich intuì l'importanza di dotarsi di mezzi e competenze specifiche per il recupero delle navi in avaria: nacque così il “dipartimento salvataggi”, che si affiancò alle attività di navigazione e rimorchio ancor prima della trasformazione in Società per Azioni (1912).

Fra la fine della Grande Guerra e il 1919 furono operativi quattro rimorchiatori di prima generazione – Belrorie, Cyclops, Loris e Titan – destinati al traino delle unità mercantili in porto e alle prime operazioni di recupero relitti.

La sezione salvataggi si specializzò in operazioni complesse di recupero di relitti, fino alla celebre bonifica dei detriti che ostruivano il Canale di Suez fra il 1956 e il 1957.

La Tripcovich & Co

SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE D. TRIPCOVICH & C.¹ - TRIESTE



ZAVARDINI & CO. TRIESTE

Espresso TRIESTE - VENEZIA e viceversa

La più rapida e comoda comunicazione - Traversata diurna col magnifico e celerissimo piroscafo di lusso

„VENEZIA“

a turbine e triplice elica, munito di tutto il comfort moderno, con Saloni di I, II e III classe. —



Nel corso della sua esistenza, Tripcovich & Co. contribuì attivamente allo sviluppo del porto di Trieste, diventando una delle compagnie di navigazione più importanti nella regione adriatica.

La società operava non solo nel Mar Mediterraneo, ma anche in altre parti del mondo.

Tuttavia, negli ultimi decenni del XX secolo, il settore marittimo subì significativi cambiamenti e sfide, come la deregolamentazione e l'incremento della concorrenza internazionale.

Ciò portò alla riduzione delle attività di Tripcovich & Co. e alla successiva chiusura dell'azienda.

La Tripcovich & Co



La Navigazione Libera Triestina (NLT) fu una delle compagnie marittime più importanti di Trieste nel primo Novecento, simbolo della vitalità commerciale della città e della sua vocazione internazionale.

Fondata nel 1906 a Trieste, allora parte dell'Impero Austro-Ungarico, la NLT nacque come compagnia privata per il trasporto merci su scala globale.

Dopo la Prima guerra mondiale, con il passaggio di Trieste all'Italia, la compagnia e la sua flotta passarono sotto bandiera italiana.

Nel 1937, nell'ambito della riorganizzazione statale del settore marittimo sotto l'IRI, la NLT venne sciolta.

Le sue navi e rotte furono distribuite tra Italia – Società di Navigazione e Lloyd Triestino, segnando la fine di un'epoca.

La Navigazione Libera Triestina rappresenta un capitolo affascinante della storia marittima triestina, legata all'emigrazione, al commercio globale e alla trasformazione politica dell'Italia

La Navigazione Libera Triestina



Trieste, tra il XIX e il XX secolo, fu un centro nevralgico non solo per la navigazione e il commercio, ma anche per il settore assicurativo.

La sua posizione strategica nell'Impero Austro-Ungarico e il ruolo di porto franco favorirono la nascita e lo sviluppo di importanti compagnie di assicurazione, molte delle quali con vocazione internazionale.

Le compagnie triestine erano note per la loro solidità finanziaria e per l'adozione di pratiche moderne, come la raccolta statistica e la valutazione attuariale.

Dopo il 1867, con la riforma dell'Impero Austro-Ungarico, Trieste mantenne il suo ruolo centrale, e le compagnie locali continuarono a espandersi.

Le sedi storiche di Generali e RAS a Trieste sono ancora oggi visibili e testimoniano l'importanza architettonica e culturale del settore assicurativo nella città.

Le compagnie di assicurazione



Palazzo Carciotti, prima sede delle Assicurazioni Generali

Le Assicurazioni Generali sono una delle più antiche e importanti compagnie assicurative italiane.

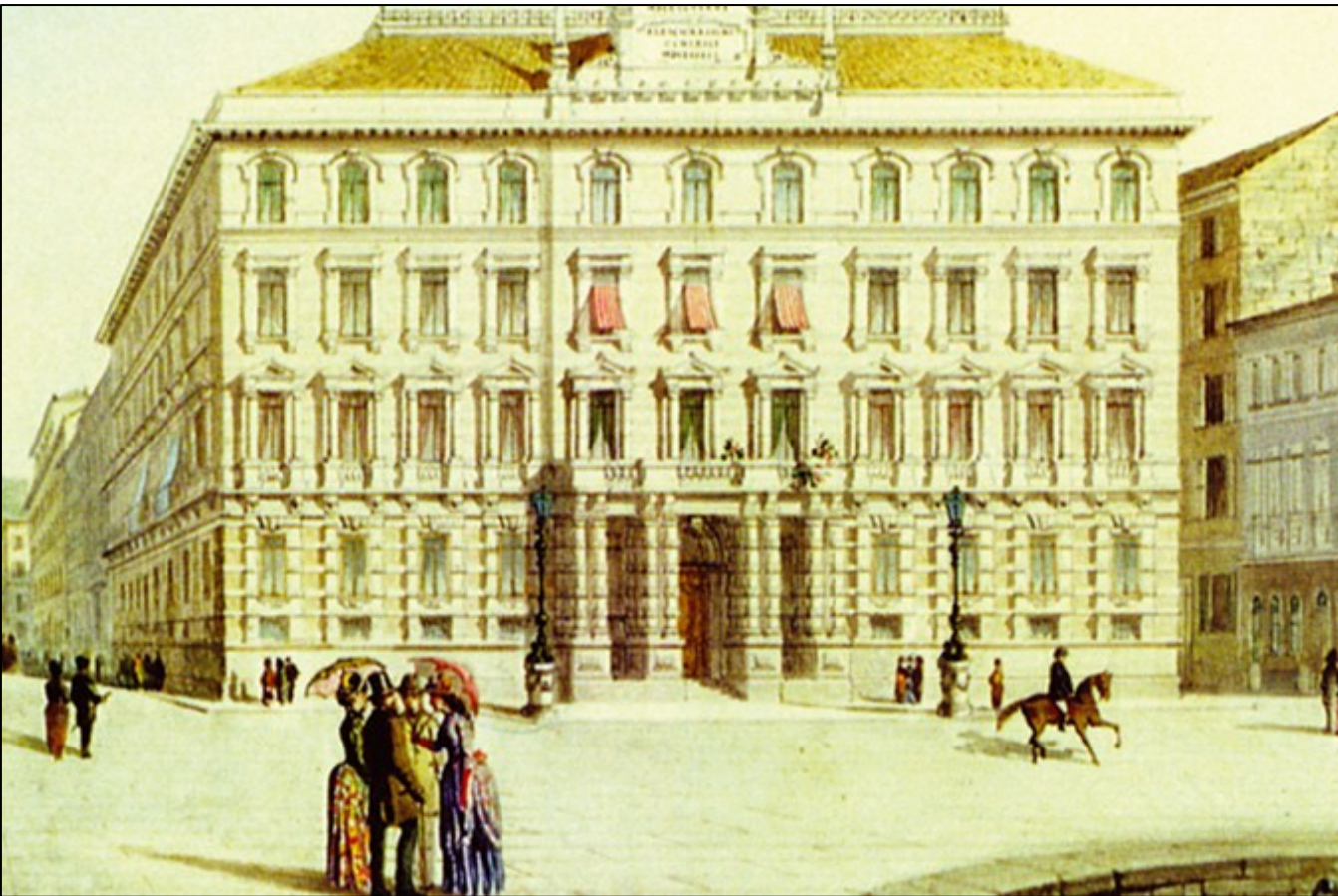
Fondata nel 1831 a Trieste da Giuseppe Lazzaro Morpurgo, inizialmente operava sotto il nome di *Imperial Regia Privilegiata Compagnia di Assicurazioni Generali Austro-Italiche*.

Il termine *Generali* indicava la volontà di coprire diversi rami assicurativi, un approccio innovativo per l'epoca.

Nel corso del XIX secolo, la compagnia si espanse rapidamente, aprendo agenzie in tutta Italia e nei principali porti europei.



Le Assicurazioni Generali



Il palazzo, sede delle Assicurazioni Generali

Durante il periodo asburgico, la sede centrale era a Trieste , mentre una direzione operava a Venezia per gestire le attività nel Lombardo-Veneto.

Nel 1848, a seguito dei moti rivoluzionari, la compagnia abbandonò il riferimento *Austro-Italiche* e adottò il nome attuale, Assicurazioni Generali.

Nel XX secolo, Generali ha continuato a crescere, diventando un leader internazionale nel settore assicurativo.

Oggi è una delle più grandi compagnie europee, operando in numerosi mercati globali e mantenendo la sua sede storica a Trieste.

Le Assicurazioni Generali



La Riunione Adriatica di Sicurtà (RAS) è stata una delle più importanti compagnie assicurative italiane.

Fondata nel 1838 a Trieste, la RAS nasce come controllata dell'Adriatico Banco di Assicurazioni, una compagnia fondata nel 1826.

Nel corso degli anni, la RAS ha ampliato la sua attività, entrando nel ramo vita nel 1854 e nel settore delle riassicurazioni nel 1868.

Il palazzo prima sede della Riunione Adriatica di Sicurtà

La Riunione Adriatica di Sicurtà



Il palazzo sede della Riunione Adriatica di Sicurtà

Dopo la Seconda Guerra Mondiale, nel 1947, la sede fu trasferita a Milano, dove la compagnia conobbe una forte espansione internazionale.

Negli anni '80 del '900, la famiglia Pesenti, allora azionista di riferimento, cedette il controllo della società al gruppo Allianz e la RAS fu definitivamente incorporata in Allianz, segnando la fine della sua esistenza come entità indipendente.

Lo suo storico palazzo a Trieste, che rimane un simbolo del passato glorioso della compagnia, è stato recentemente trasformato in un hotel di lusso.

La Riunione Adriatica di Sicurtà

Nel corso dell'Ottocento, a Trieste e nel Litorale austriaco (Küstenland) grazie alla posizione strategica sul mare Adriatico, al ruolo di porto franco dell'Impero asburgico e all'attivo sviluppo economico e finanziario, nacquero e si espansero diverse istituzioni bancarie, sia locali che legate a Vienna.

Le banche triestine svolgevano un ruolo cruciale nel collegare l'economia locale con i mercati europei, fungendo da intermediari tra le imprese del Litorale e le grandi capitali finanziarie come Vienna e Londra.

La Banca Commerciale Triestina (BCT) fu fondata nel 1859 da esponenti della borghesia imprenditoriale triestina, fu inizialmente una "roccaforte" dell'azionariato locale, con famiglie come i Brunner e gli Economo in ruoli dominanti.



Il palazzo sede della Banca Commerciale Triestina

Le banche



La sede della Banca Commerciale Triestina

Nel 1904 passò sotto il controllo del *Wiener Bankverein*, legandosi strettamente alla finanza viennese, pur mantenendo il focus sul finanziamento delle attività commerciali e industriali locali.

Diverse banche austriache aprirono filiali a Trieste per approfittare del dinamismo commerciale della città. Queste filiali erano spesso in concorrenza con le banche locali per il controllo del credito alle imprese.

Nel Litorale austriaco inoltre operavano almeno quattro casse di risparmio: una a Trieste, una a Gorizia e due in Istria.

Queste istituzioni erano fondamentali per la raccolta del risparmio popolare e il finanziamento di piccole attività.

La Banca Commerciale Triestina



Il palazzo sede della Cassa di risparmio

La Cassa di Risparmio di Trieste nacque come *Monte Civico Commerciale*, con l'obiettivo di offrire credito ai piccoli commercianti e artigiani.

Era garantito dal Comune e dalla Borsa di Trieste.

Voluta da Domenico Rossetti, questa sezione aveva una struttura semplice: un cassiere, un ragioniere e un usciere.

Nel 1877 Il Monte Civico divenne *Cassa di Risparmio Triestina*, segnando l'inizio di una nuova fase più moderna e strutturata.

Nel 1890 L'istituto si trasferì in un edificio progettato da Enrico Nordio, inaugurato nel 1894.

La facciata è decorata con motivi rinascimentali e lo stemma con l'ape e il motto "Lavora Raccogli Aumenta".

Era una banca "pubblica" con forte legame al territorio, che favoriva il risparmio popolare e il credito locale.

Durante la Prima Guerra Mondiale, fu costretta a trasferire le riserve a Vienna e a finanziare il Governo Imperiale, pur cercando di limitare l'esposizione.

Aprì filiali in diverse località del Litorale: Sesana, Monfalcone, Postumia, Grado e Muggia.

La Cassa di Risparmio di Trieste