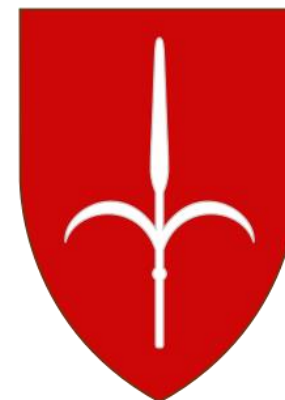


I CANTIERI





Nel 1719 venne costituita a Vienna la Compagnia Orientale per gli scambi commerciali soprattutto con il Mediterraneo orientale.

Avendo bisogno di una propria flotta nel 1720, la Compagnia acquistò un terreno fuori dalle mura cittadine, nella zona delle saline (oggi parte del Borgo Teresiano), per costruire un cantiere navale con depositi di legname e materiali.

L'area venne bonificata e interrata, trasformandola in uno spazio adatto alla costruzione di navi mercantili destinate al commercio con il Levante.

Tuttavia, nel 1723 il cantiere fu rilevato dal governo austriaco per costruirvi un arsenale, che però venne poi trasferito a Fiume.

Con il fallimento della Compagnia Orientale il cantiere venne demolito intorno al 1740 e lo squero della Confraternita di San Nicolò rimase l'unico cantiere navale cittadino.

I cantieri navali: le origini



Lo squero di San Nicolò è considerato il primo cantiere navale di Trieste, con origini che risalgono almeno al Seicento ed era legato alla Venerabile Confraternita di San Nicolò, patrono dei marinai.

Il termine *squero* indica un piccolo cantiere per la costruzione e riparazione di imbarcazioni

Già nel 1588, il vescovo Niccolò dei Conti di Corret concesse a un gruppo di marinai l'uso della Cappella di San Nicolò, fuori Porta Riborgo. Da lì nacque la confraternita che diede il nome allo squero.

I cantieri navali: le origini



Nel 1617, documenti storici parlano della costruzione di galere e altri navigli a Trieste, suggerendo l'esistenza di un cantiere attivo e specializzato.

Lo squero era situato fuori dalle mura cittadine, vicino al Mandracchio, e veniva anche chiamato *Squero Vecio*.

Nel 1770, la direzione dello squero passò a Giuseppe Panfilli, e nel 1789 cessò l'attività a causa dello sviluppo urbano.



Trieste, all'inizi del XVIII. Sulla sinistra il sito dello squero di San Nicolò

I cantieri navali: le origini



Lo Squero Panfili fu uno dei cantieri navali più importanti della Trieste di fine Settecento e Ottocento, fondato da Odorico Panfili nel 1789.

Era noto come *Squero Nuovo* per distinguerlo dallo *Squero Vecchio* di San Nicolò, che lo stesso Odorico aveva gestito in precedenza.

Sorgeva tra l'attuale via Milano e via Geppa, su un terreno concesso dall'imperatore Giuseppe II.

Nei suoi primi 30 anni di attività furono costruite circa 600 navi, alcune delle quali veri "colossi" da 450 tonnellate.

Lo squero Panfili



Usava legno di quercia locale (Istria, Dalmazia, Carniola) e tecniche avanzate come chiodi di bronzo e una speciale pece per calafati, che garantivano una durata delle navi fino a 50 anni.

La struttura originale dello squero, è scomparsa, ma esiste ancora la “**palazzina comando**” risalente al 1841, che un tempo ospitava gli uffici tecnici e amministrativi del cantiere.

È l'unico edificio rimasto del complesso e si trova nei pressi di **largo Panfili**, anche se il nome del largo non è direttamente legato allo squero, ma a un medico omonimo deceduto nel 1938.

Lo squero Panfili



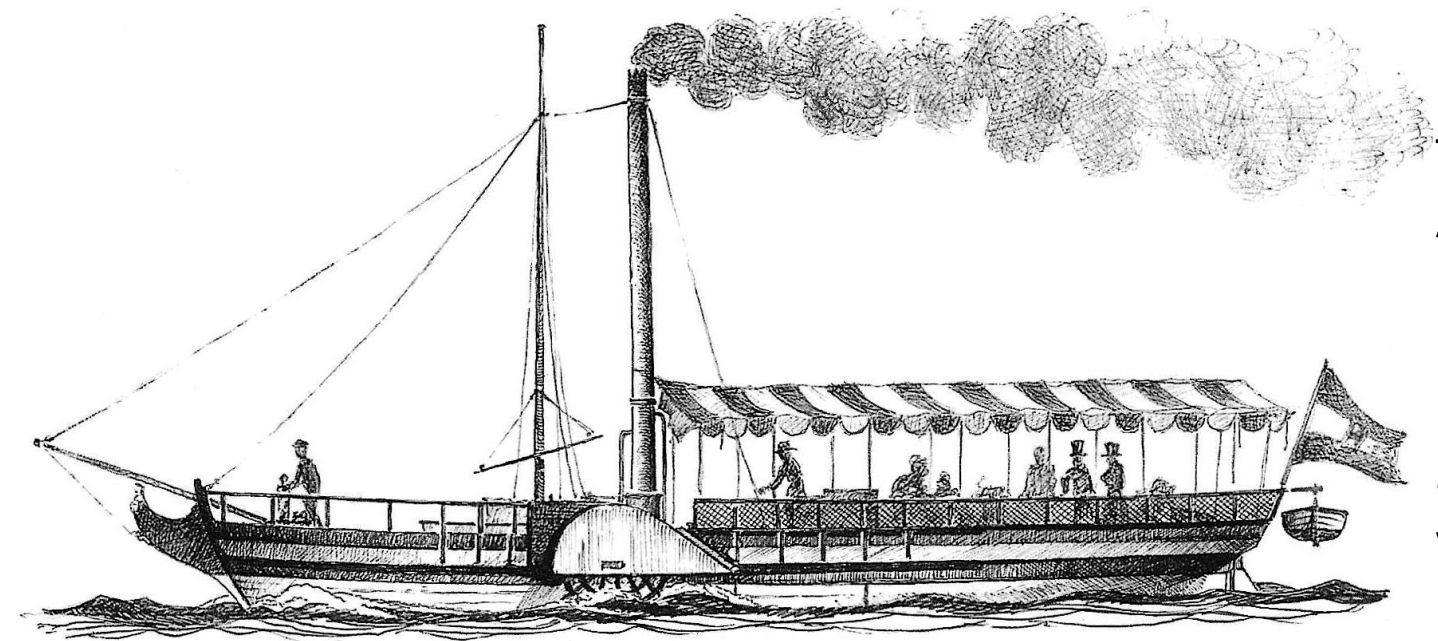
Lo squero Panfili, seconda metà dell'800

Il nuovo cantiere disponeva di otto scali per la costruzione di navi grandi e di altri cinque per la costruzione di navi di minore portata e per oltre mezzo secolo venne considerato uno degli stabilimenti tecnicamente meglio attrezzati del Mediterraneo.

Il Cantiere Panfili cessò la sua attività nel 1851, quando iniziarono i lavori per la ferrovia e fu totalmente demolito nel 1853.



Lo squero Panfili



Carolina: la prima nave a vapore dell'Adriatico.

Fu il primo battello a vapore costruito a Trieste, commissionato dall'americano John Allen.

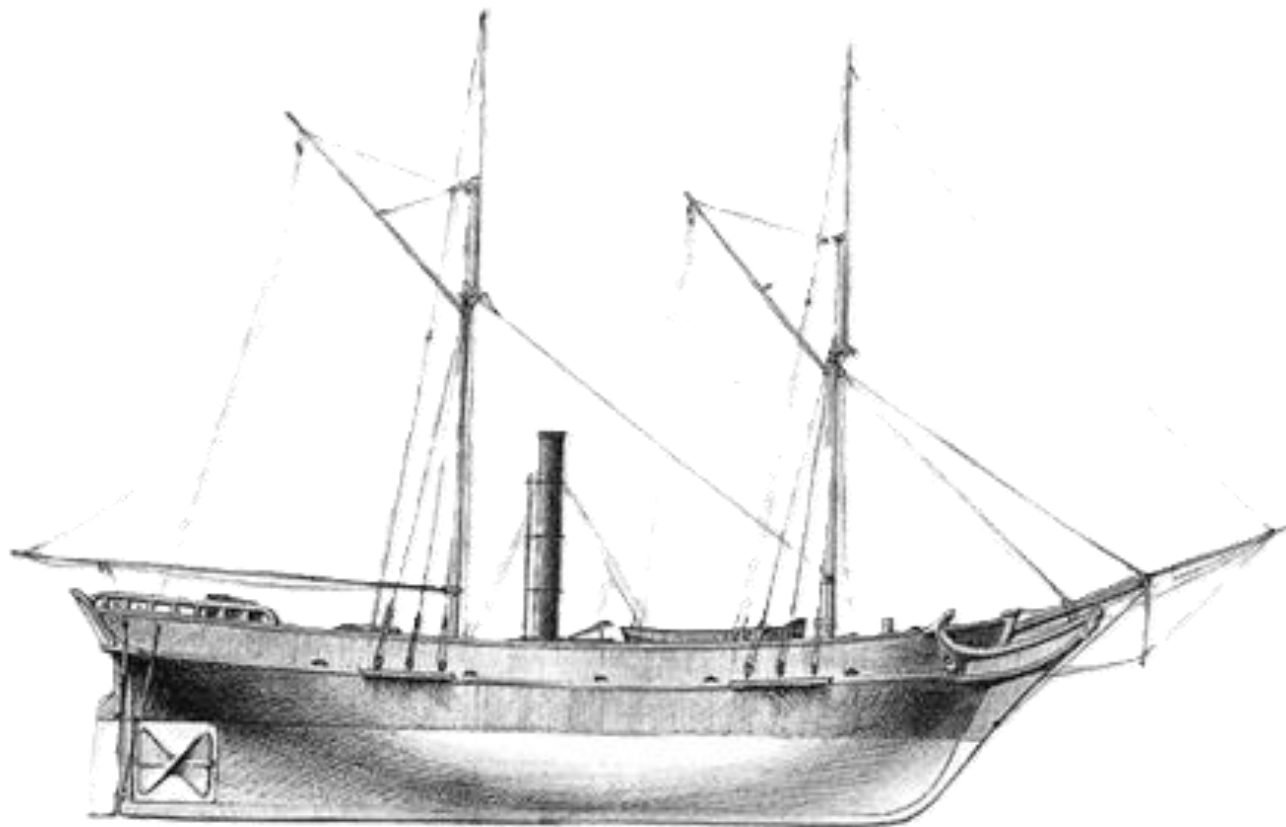
Realizzata in legno, lunga circa 22 metri, con un albero a vela e un grande fumaiolo centrale.

Dotata di ruote a pale mosse da una macchina a vapore, permetteva la navigazione contro vento e corrente, una novità assoluta per l'epoca.

Il primo viaggio da Trieste a Venezia durò 22 ore, ma era comunque più veloce e confortevole del viaggio in diligenza.

Il nome "Carolina" fu scelto in onore dell'imperatrice Carolina Augusta di Baviera.

La Carolina 1818



Civetta: la prima nave con elica, ideata da Josef Ressel.

Costruita dallo Squero Panfilli, in legno, come era consuetudine all'epoca, dotata di una caldaia a vapore e di un sistema di elica a vite ideato dall'inventore Josef Ressel, fu utilizzata per testare la sua rivoluzionaria elica navale.

Durante una prova in mare, la caldaia esplose, causando l'interruzione delle prove e il divieto di ulteriori esperimenti da parte delle autorità.

Nonostante ciò, la prova dimostrò che l'elica poteva spingere la nave in modo efficiente, anticipando di decenni la propulsione moderna.

Queste due navi non solo segnarono l'inizio della navigazione a vapore nell'Adriatico, ma posero le basi per lo sviluppo della cantieristica triestina e delle grandi compagnie di navigazione che seguirono.



Josef Ressel.

Josef Ressel (1793–1857) fu un ingegnere e forestale austro-boemo, noto per aver progettato una delle prime eliche navali funzionanti.

Anche se la sua invenzione fu inizialmente ignorata, oggi è considerato un pioniere della navigazione moderna.

Nato a Chrudim (oggi Repubblica Ceca), studiò meccanica, idraulica e architettura a Vienna.

Entrò nel servizio forestale imperiale e fu assegnato a Trieste come intendente dei boschi marittimi, gestendo le risorse per la marina austriaca.

Già nel 1812 disegnò un prototipo di elica a vite, simile alla vite di Archimede.

Nel 1827 ottenne un brevetto austriaco per un dispositivo che poteva spingere le navi usando la forza dell'acqua.

Ressel cercò di promuovere la sua invenzione a Parigi e Londra, ma fu ignorato o copiato.

Quando l'Inghilterra premiò gli inventori della nave a elica "Archimedes", Ressel inviò i suoi documenti, ma gli fu detto che erano "smarriti".

Morì nel 1857 a Laibach (oggi Lubiana), senza aver ricevuto il giusto riconoscimento.

Un uomo che sognava di cambiare il mondo con la scienza, ma fu ostacolato dalla burocrazia e dall'indifferenza.

Josef Ressel



Gaspare Tonello

La cantieristica moderna a Trieste nasce con Gaspare Tonello che, giunto a Trieste da Venezia nel 1819 con l'incarico di insegnare costruzione navale alla Scuola Nautica di Trieste e nel 1839 impiantò il Cantiere a San Marco, inaugurato ufficialmente il 21 marzo 1840.

Con Tonello la cantieristica triestina passò da una fase di costruzione artigianale ad una costruzione industriale.

In quel periodo, in cui la costruzione navale con l'adozione dell'elica e l'impiego del ferro negli scafi fece grandi progressi tecnici, Gaspare Tonello, nel corso di 30 anni d'insegnamento all'Imperial Regia Scuola Nautica di Trieste, formò la nuova generazione di costruttori navali triestini.

Lo squero San Marco

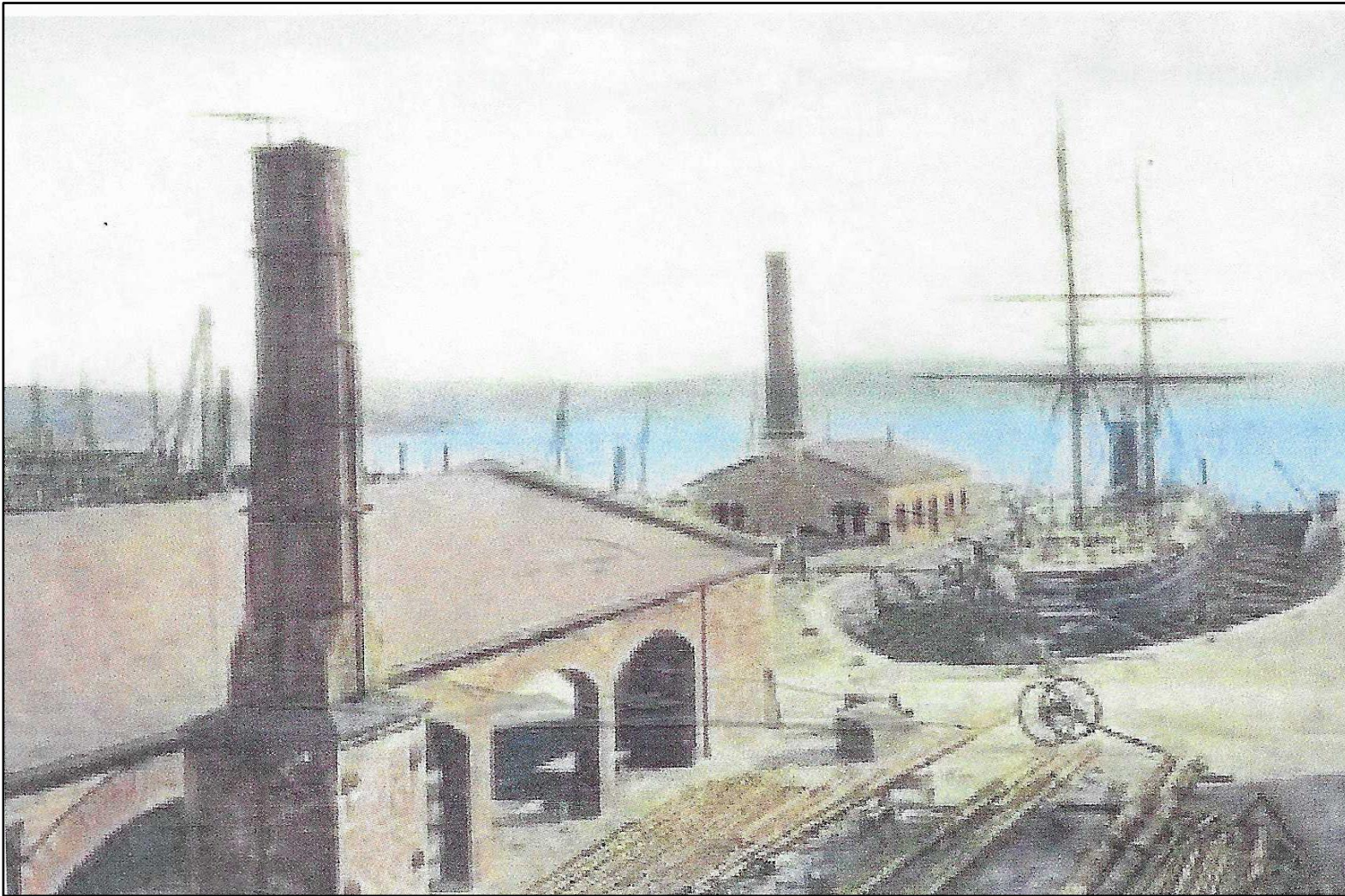


Lo squero di Gaspare Tonello
In un quadro del 1839

Gaspare Tonello tuttavia era un grande ingegnere navale ma non un uomo di finanza ed una prima crisi economica lo costrinse a vendere nel 1840 il cantiere con facoltà di riscatto rimanendone però alla direzione e nel 1842 riuscì a risollevarsi con la realizzazione di due piroscafi per l'Lloyd Austriaco.

Gaspare Tonello nel 1849 morì improvvisamente lasciando la gestione dei cantieri al fratello Giuseppe.

Lo squero San Marco



Lo squero San Marco

Lo squero, vista la posizione, riparata sia dallo scirocco che dalla bora, venne requisito dalla Marina imperiale austriaca. per la realizzazione dell'arsenale.

Nel 1858 anno dell'apertura dell'Arsenale di Pola lo squero venne dismesso e rilevato nuovamente da Giuseppe Tonello che continuò l'opera del fratello ampliando e migliorando le attrezzature.

Lo squero San Marco



Pirofregata Juan de Austria

Nel cantiere vennero realizzate in quel periodo molte navi per la Marina Imperiale, tra le quali spicca la pirofregata corazzata *Juan de Austria*.

Giuseppe continua a lavorare per la nascente Marina Austro-Ungarica, come testimoniato dai disegni esposti.

Muore nel 1869 e il Cantiere viene rilevato dalla Società Navale Adriatica che a sua volta confluisce nello Stabilimento Tecnico Triestino nel 1875.

Nel 1930 viene incorporato nei Cantieri Riuniti dell'Adriatico.

Lo squero San Marco



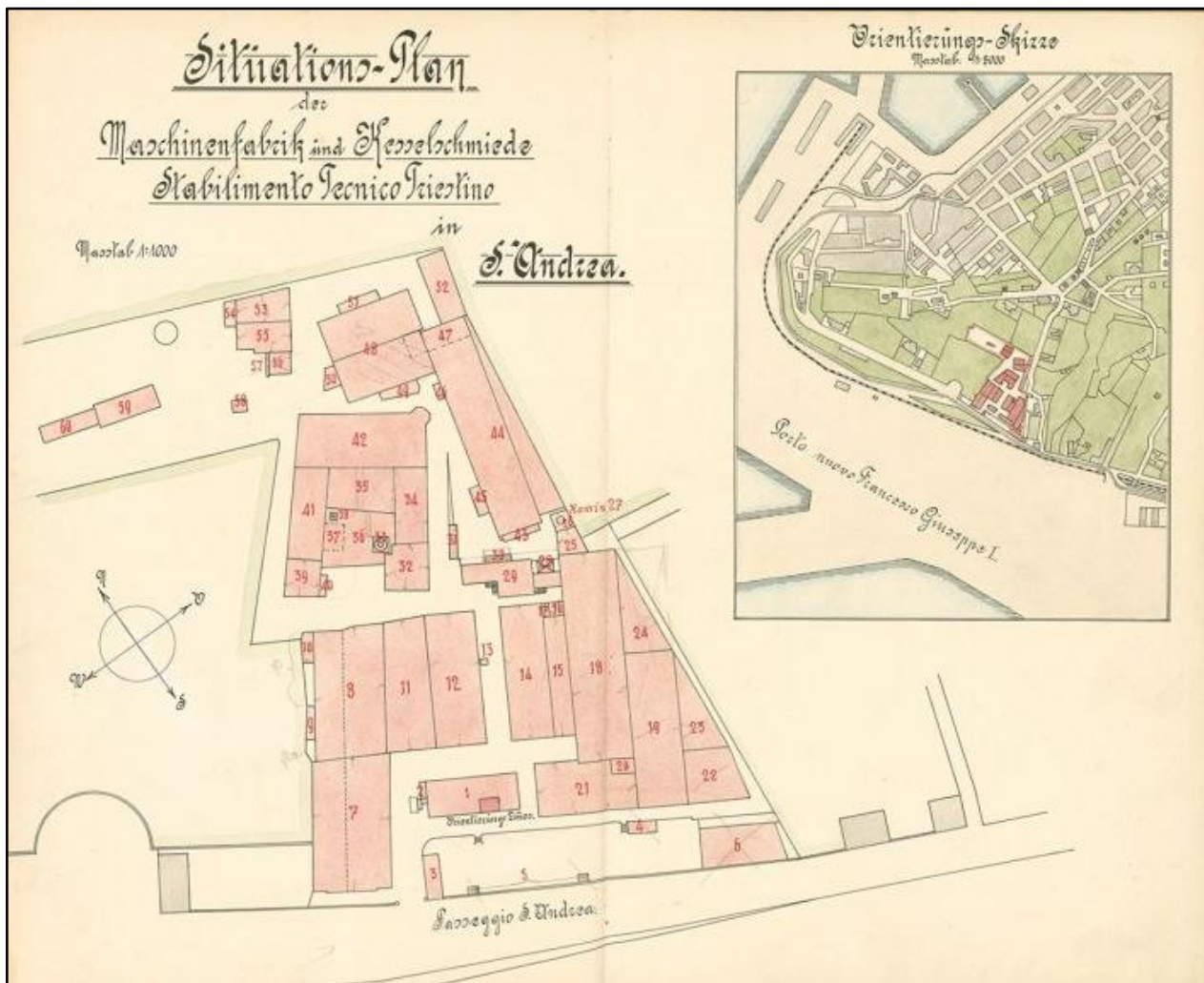
Georg Simeone Strudthoff

Nel 1830 Georg Strudthoff aprì una piccola officina per la riparazione dei motori navali a vapore e nel 1835 aprì in località Sant'Andrea una fabbrica di motori ed una fonderia per la produzione di macchine a vapore.

Queste attività sviluppandosi vennero integrate in un complesso che prese la denominazione di Fabbrica Macchine Sant'Andrea.

Nel 1858 le attività di Strudthoff confluirono in un unico complesso industriale che prese la denominazione di *Stabilimento Tecnico Triestino*.

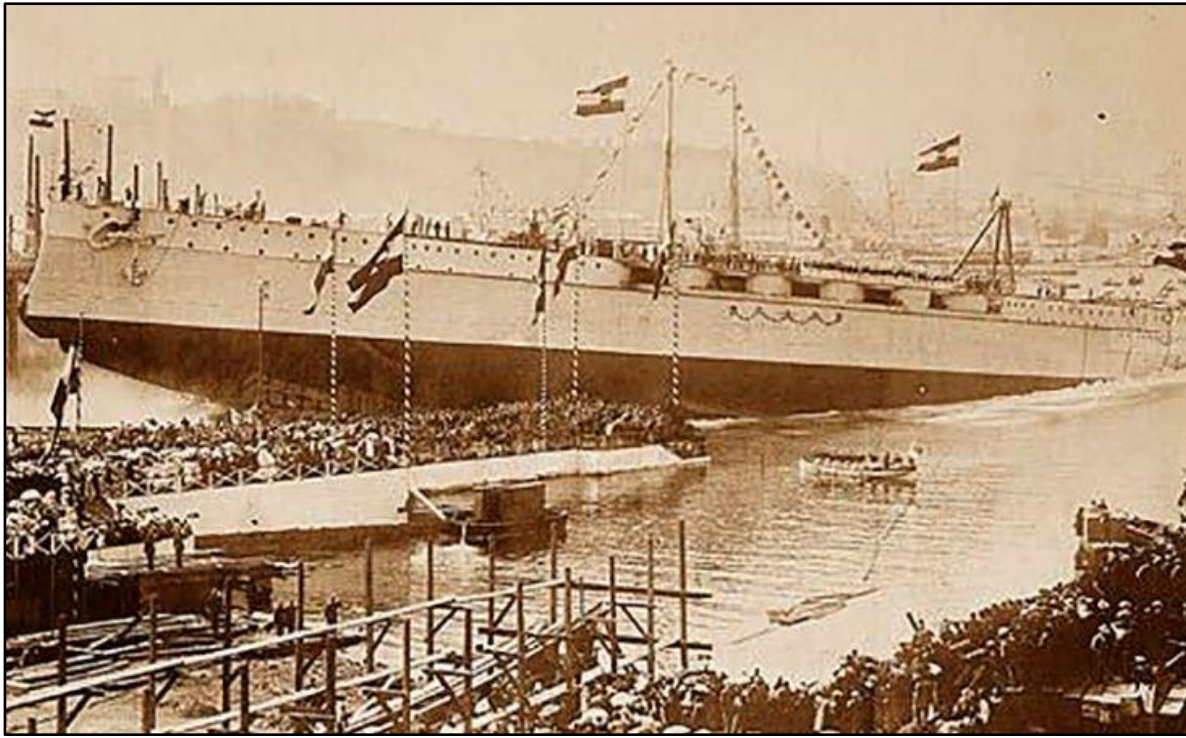
La Fabbrica Macchine Sant'Andrea



Nel 1895 lo “Stabilimento Tecnico Triestino” rilevò il vecchio "Cantiere San Marco", in posizione più favorevole e più protetta rispetto al "Cantiere San Rocco".

Il "Cantiere San Marco" era più vicino alla Fabbrica Macchine Sant'Andrea e poteva eventualmente avvalersi della costruzione di un raccordo ferroviario per il trasporto dei motori sulle navi in costruzione.

Con l'acquisizione del “Cantiere San Marco” lo “Stabilimento Tecnico Triestino” si trasformò in un soggetto industriale di grande rilevanza.



Il varo della Viribus Unitis
1911

La compagnia acquisì i finanziamenti necessari e per i lavori di ricostruzione del cantiere che durarono due anni, e nel 1897 nel "Cantiere San Marco" ristrutturato, avvenne il primo varo.

Molti macchinari del "San Rocco" vennero spostati al "San Marco".

La parte più consistente dei lavori di ricostruzione venne fatta su un terreno che era stato acquisito da Giuseppe Tonello e mai utilizzato, nel quale vennero costruiti due scali dove impostare gli scafi delle navi.

Il cantiere venne anche dotato di una gru a ponte acquistata dagli Stati Uniti e che scorreva su un binario tra i due scali.

Venne anche allestita all'interno del cantiere una piccola rete ferroviaria, dove potevano essere spostate anche alcune gru che collegava fra loro le officine e gli scali.



SMS Erzherzog Franz Ferdinand

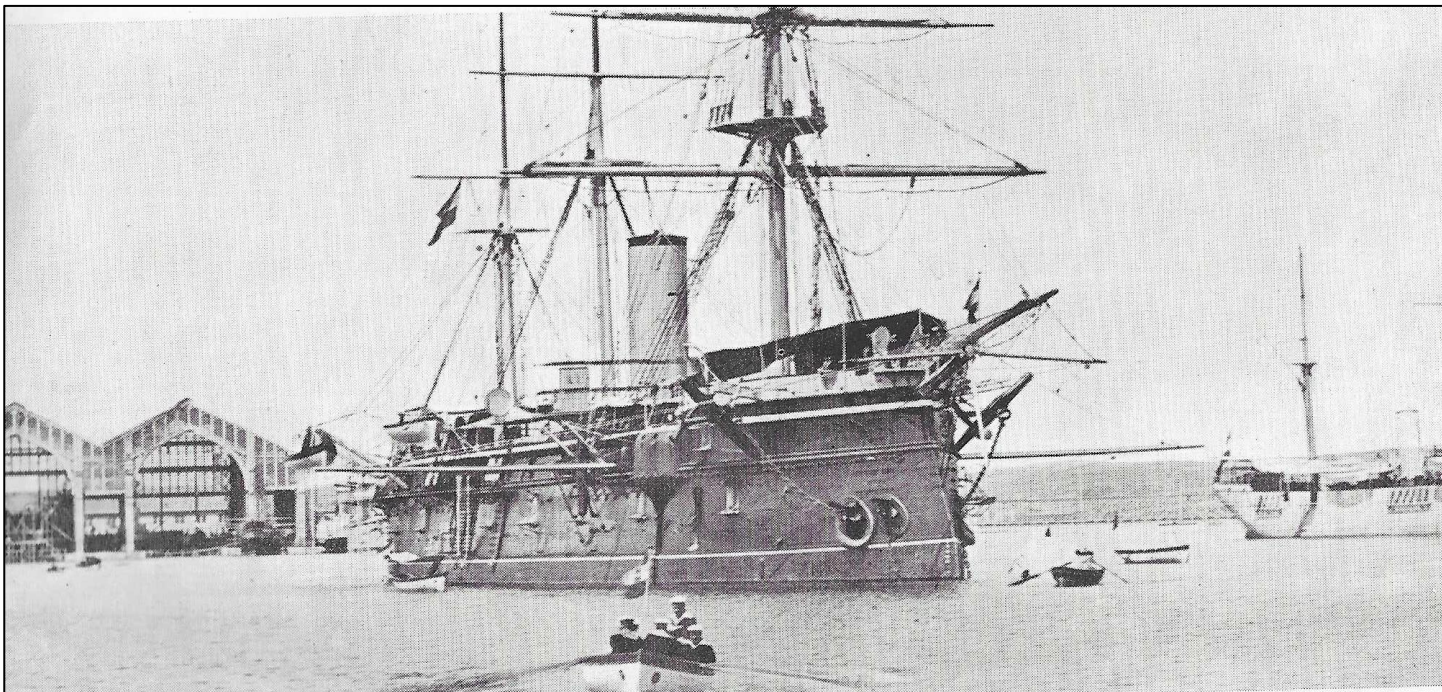
Numerose furono le unità militari realizzate dallo "Stabilimento Tecnico Triestino" anteriormente allo scoppio del primo conflitto mondiale per la imperiale e regia marina.

Allo scoppio della guerra il cantiere ricevette rinunciare alla costruzione di navi commissionate dalla marina a causa della perdita da parte della società di manodopera qualificata, richiamata alle armi.

Dopo il passaggio di Trieste all'Italia la proprietà dello "Stabilimento Tecnico Triestino" passò in mano italiana.

Azionisti dello "Stabilimento Tecnico Triestino" diventarono la banca Commerciale italiana, la Navigazione Libera Triestina, la Cosulich Società Triestina di Navigazione e il Lloyd Triestino.

Agli altri azionisti austriaci andò il cantiere di Linz sul Danubio.



La pirofregata Habsburg

Nel 1857 Georg Strudthoff impiantò sull'arenile di Muggia il “Cantiere San Rocco” su un terreno che la sua famiglia aveva acquistato nel 1850 dal comune di Muggia, nei pressi della chiesetta di San Rocco, allo scopo di ampliare la propria attività.

Il cantiere San Rocco



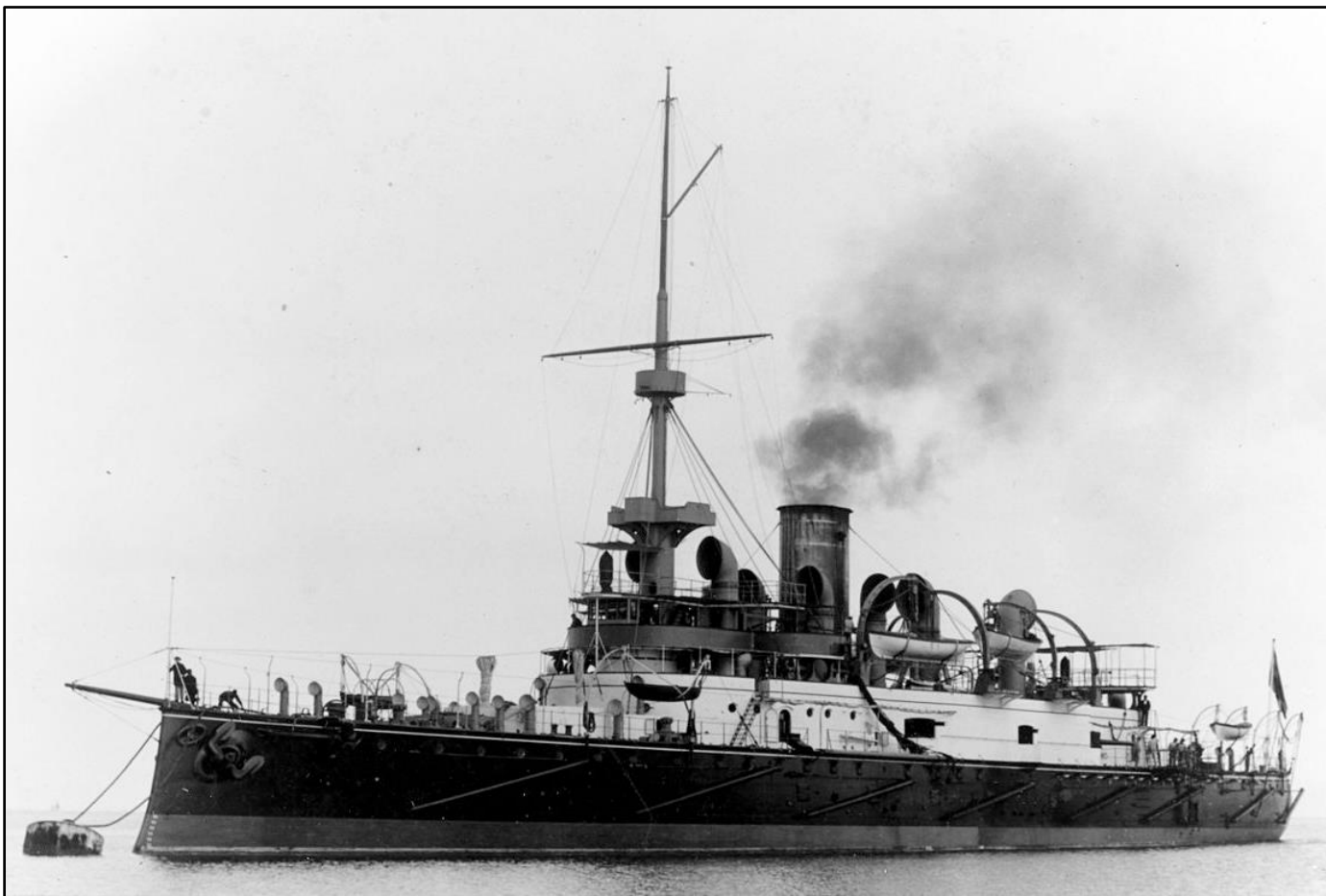
Varo al Cantiere San Rocco di Muggia 1887

Nel corso degli anni nel "Cantiere San Rocco" sarebbero state costruite sia navi mercantili che militari.

In questo cantiere la fregata Novara della Marina Asburgica, che tra il 1857 e il 1859 aveva affrontato a scopo scientifico la circumnavigazione del globo, tra il 1861 e il 1862 venne sottoposta a lavori di modernizzazione nel corso dei quali venne montata una motrice alternativa e trasformata da nave a vela a nave a vapore e riclassificata *fregata ad elica*.

Tra il 1858 e il 1897 furono costruite oltre 300 navi tra mercantili e militari.

Il cantiere San Rocco



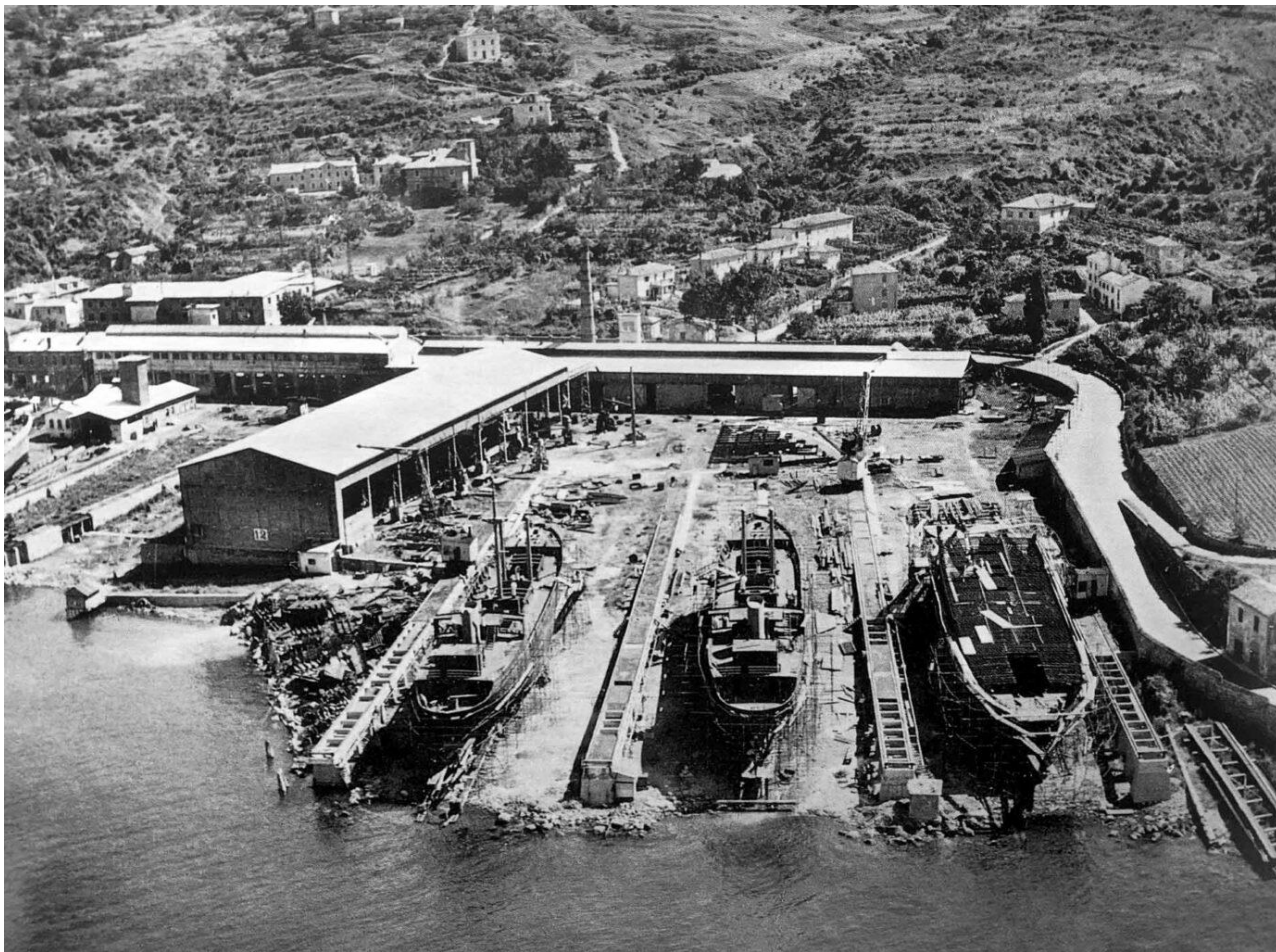
La corazzata Wien

Il "San Rocco" nel 1914 aveva cinque bacini, la cui misura variava tra 350 e 500 piedi, tre dei quali riservati alla costruzione di navi militari, un bacino di carenaggio di 350 piedi e un bacino galleggiante di 400 piedi.

La società aveva inoltre un proprio stabilimento a Muggia per la costruzione di motori e caldaie e per la produzione su licenza britannica di turbine a vapore Parsons.

Negli anni che precedettero la prima guerra mondiale, le maestranze aumentarono progressivamente da 2700 a circa 3200 lavoratori.

Il cantiere San Rocco



Cantiere San Rocco veduta dei tre scali

Al termine della Prima guerra mondiale con il passaggio di Trieste all'Italia anche la proprietà della cantieristica triestina passò in mano italiana.

Il passaggio azionario sembrava aprire prospettive favorevoli per lo Stabilimento Tecnico Triestino i cui nuovi proprietari, i Cosulich, erano gli stessi del "Cantiere di Monfalcone", che erano stati pesantemente danneggiati durante il conflitto, al contrario degli stabilimenti della "Fabbrica Macchine Sant'Andrea" e del "Cantiere San Rocco" che non avevano subito danni.

Successivamente si decise la fusione in un unico gruppo, dello Stabilimento Tecnico Triestino, il Cantiere "San Rocco" e il cantiere di Monfalcone.

Il cantiere San Rocco



Un'officina al San Rocco

Nel gruppo che era sorto, la cui denominazione societaria era Cantieri Riuniti dell'Adriatico i lavori vennero così ripartiti: le nuove costruzioni sarebbero state realizzate a Monfalcone e al "San Marco" mentre il "San Rocco" sarebbe stato utilizzato per trasformazioni e riparazioni.

Le costruzioni di nuove navi ripresero a partire dal 1938 anche al Cantiere San Rocco e saranno oltre 20 le navi realizzate sotto la gestione del CRDA fino al 1958, anno in cui il cantiere venne acquistato dalla Micoperi di Milano, che utilizzò lo stabilimento fino al 1972 solo per manutenzione e riparazione e dal 1972 solo per carenaggio.

La Micoperi nel 1982 cedette il "Cantiere San Rocco" alla "Marina Muja", una società con interessi nel campo immobiliare che avrebbe sviluppato e realizzato il progetto Marina di Porto San Rocco, un porto turistico attiguo al cantiere.