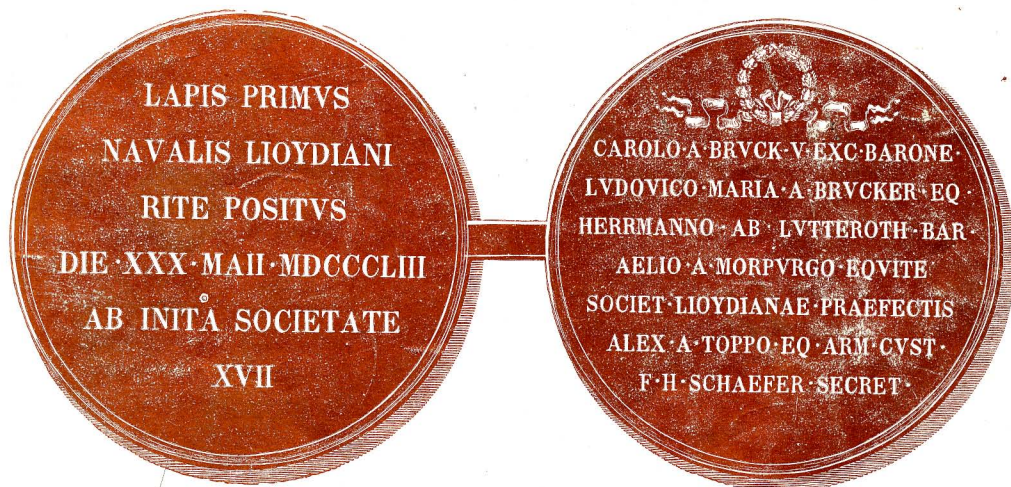
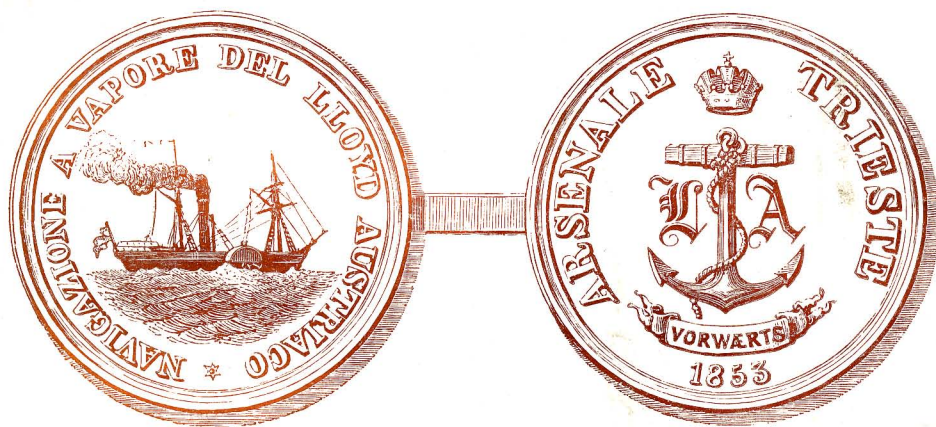


*Grundsteinlegung  
des Dockes des Lloyd*

PER POSIZIONE  
**DI PIETRA INAUGURALE**  
NEL NAVALE LLOYDIANO.



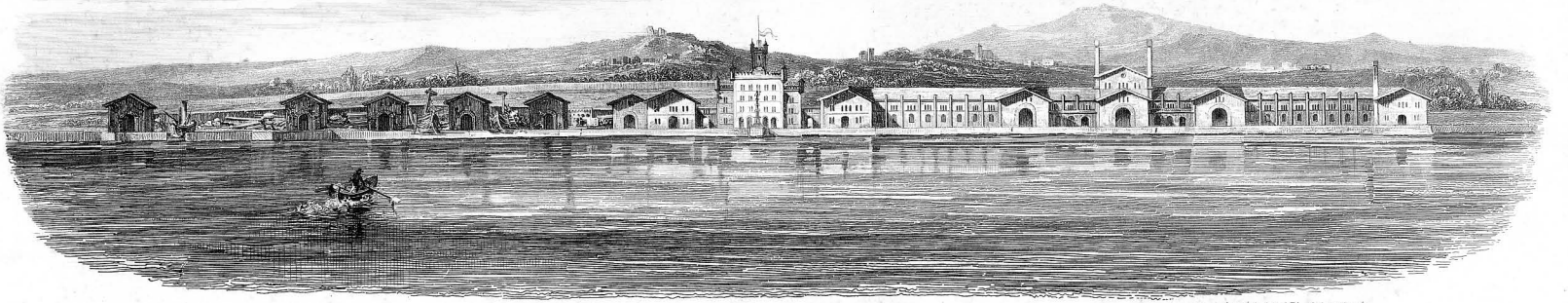
TRIESTE 1853.

TIPOGRAFIA DEL LLOYD AUSTRIACO.



16

1055



*Inc. a Stump & Stahl in Wien & Leipzig. Anst. Trieste*

*Veduta dell'Arsenale dal mare.*

SIT · NOMEN · DOMINI · BENEDICTVM.

AUSPICE · IMP · FRANCISCO · IOSEPHO · P · F · A.

NAVALE · LLOYDIANVM

PIROSCAPHIS · CONSTRVENDIS · REFICIENDIS

MACHINIS · FERREIS · ÆNEIS

FLANDIS · FERIVNDIS · APTANDIS

ARMAMENTIS · COMPONENTIS

FELICITER · INCHOATVM

M · DCCC · LIII



I pensamenti dell'Imperatore Carlo VI, che volle in Trieste emporio amplissimo degli Stati Austriaci, vennero con saggezza e prudenza mandati ad effetto da Maria Teresa così, che, senza difficoltare i commerci transatlantici, fosse Trieste centro austriaco pel Mediterraneo tutto, e precipuamente pel Levante. L'epoca di Carlo VI dal 1717 al 1740 fu epoca di esperimenti; quella di Maria Teresa e dei successivi Augusti per novant'anni fu l'epoca dell'avviamento che può paragonarsi, se il paragone tiene, all'assembramento di materiali. Le leggi dell'Emporio erano in vero destinate a dar moto al commercio, però il promuoverlo in modo che tornasse di vantaggio pubblico e privato non era delle leggi, ma di istituzioni, che privati avrebbero dovuto chiamare in vita, ponendo a calcolo ed a regola quegli elementi, che isolati non giovavano alla generalità, ed all'individualità non erano sì proficui come esserlo potevano.

Nell'anno 1833 il nome di Trieste era conosciuto e celebrato in tutti i porti del Mar Nero, dell'Egeo, del Mediterraneo, dell'Adriatico, dell'Atlantico; da ogni parte venivano navigli, partivano per ogni regione; pure Trieste non era unito mediante periodici trasporti che con Venezia; un pacchetto partiva ogni quindici giorni per Corfù, talvolta questa comunicazione giungeva fino a Smirne ed Alessandria, ma erano pacchetti di guerra, per servizio della flotta i quali non ricusavano promuovere persone private. Le notizie non avevano altra via periodica da correre che la posta da Costantinopoli a Vienna; le notizie poi erano da individuo ad individuo, entro il cerchio della privata confidenza, facile ad essere sopraffatta o stravolta. Nessun giornale, nessun pubblico annuncio delle condizioni di commercio.

Scarsissima la frequenza di persone, anche in quelli stessi porti di Levante ove il commercio anzi che essere prodotto di previdenza, era prodotto di necessità fra Oriente ed Europa; le provincie intermedie erano sì conosciute che le notizie dovevano cercarsi nei racconti maravigliosi esagerati di viaggiatori, o da libri di storie, anzichè dalla vita attiva. Il recarvisi era tenuto in conto d'impresa azzardata e rischiosa. Il Levante tutto, le stesse provincie dell'Adriatico, erano ad immensa distanza da Trieste, le notizie confidate all'incerto muoversi di legni velieri, al navigare lento, alla fede privata, al caso.

Il pensiero di giovare al commercio mediante raccolta di sincere notizie, e la loro divulgazione, fu mandato ad effetto nel 1833 per opera delle Compagnie Assicuratrici, e ne nacque la prima Sezione del Lloyd Austriaco. La quale, instituiti corrispondenti in tutti i porti, diede dapprima i loro Rapporti a pubblica ispezione, indi li accolse nel Giornale mercantile del Lloyd, salito in bella fama. Con che non solo fu giovato alla facilità e sicurezza delle mercantili transizioni, ma fu consolidata quella moralità che è debito del commercio, perchè il commercio è cosa che deve essere di pubblico vantaggio.

L'altra istituzione che a questa prima doveva seguire, si era quella della periodica immancabile comunicazione, di uso pubblico. L'effettuazione della quale non mostravasi tale da ispirare coraggio; doveva venire questo da sicura calcolazione degli elementi. Ma le provincie marittime stesse più vicine a Trieste, poco meno delle più remote costrette per la difficoltà delle comunicazioni terrestri, o per la mancanza totale di queste, persuase dall'abitudine lunga, a starsi nell'isolamento, non davano speranza di prossimo immediato movimento, il quale doveva nascere appena nella persuasione di quegli abitanti.

Il divisamento mandavasi ad effetto nel 1836. La Società di Navigazione a Vapore costituitasi col capitale di un milione di fiorini, ed abbinatasi al Lloyd siccome Seconda Sezione, provvedeva alla costruzione di sei vapori della forza complessiva di 660 cavalli, e della portata di 2,260 tonellate; oggidì dopo il giro di appena 16 anni conta cinquantotto vapori sopra linee estesissime, frequentissime, tutte convergenti a Trieste. Così Venezia, l'Istria tutta, il Litorale croato, la Dalmazia, l'Albania, l'Epiro, la Grecia, Costantinopoli, Ibraila, Trebisonda, la Natolia, l'Egitto, Malta, le Due Sicilie, Ancona fanno capo in Trieste, nella quale vanno a fare capo le vie terrestri dal Baltico, dal Germanico, dall'Inghilterra e dalla Francia. L'India medesima preferisce la linea di Trieste per comunicare con Londra; trentasei piroscafi solcano periodicamente l'Adriatico, l'Egeo, l'Eusino, il Mediterraneo, l'Adriatico, diffondendo il nome d'Austria e di Trieste in lontane regioni.

Altra linea va ad attivarsi; il Pò, ricettatore dei fiumi tutti della Lombardia e dell'Emilia, mezzo facile di comunicazione fra l'Adriatico e le città dell'alta Italia, sarà fra breve navigato da piroscafi; così che Pavia e Piacenza, Cremona e Parma, Mantova e Modena, Bologna e Ferrara saranno unite a Trieste per periodicità di comunicazioni, e giungerà il movimento pei laghi subalpini alla Svizzera.

La Società di Navigazione a Vapore dispone ora in Trieste proprio Navale colle officine tutte che servono alla costruzione ed all'armamento dei Piroscafi, con bacini per porre a secco i navigli in riparazione in quella valle di Muggia, verso la quale era mente di piantare la città mercantile, e che ora si forma ad appendice di città. L'Arsenale da parecchi anni esistito e laborioso così che le opere metalliche ad uso dei piroscafi vennero fornite da lui, va a concentrarsi nello stabilimento novello. Ed è di questo Navale che viene oggi collocata la pietra inaugurale nel sito che verrà ad essere il centro dello stabilimento. Il Navale avrà la superficie di tese viennesi 22,500, scompartito a modo che l'edifizio per residenza dell'amministrazione collocato nel mezzo della lunghezza dell'area avrà dinanzi a sè piazza regolare con monumento nel centro, da un lato le officine dei fabbri ferrai, dall'altro le officine dei meccanici, da ambedue i lati, magazzini. Una metà dell'area è destinata alle officine dei tornitori, dei fabbri delle macchine, delle macchine stesse, alle officine dei calderai, dei battirame, alle fonderie. L'altra metà viene destinata a cantiere per navi da costruirsi, a scalo di raddobbo con rotaie, a bacino essiccabile per raddobbo. L'ingresso da terra avrà ai lati i vari magazzini. Il piano mostra la distribuzione e le decorazioni.

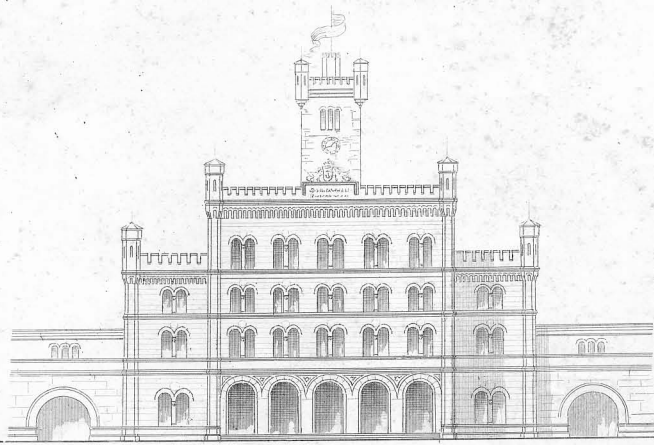
La Società della Navigazione a Vapore che oggidì ha il capitale di f. 5,000,000, conta cinquantotto piroscafi della portata di 28,105 tonellate, della forza di 9,320 cavalli. Il numero degli Impiegati è di 154, dei Capitani di 107, quello dei Macchinisti e Marinari 1,124, degli Arsenalotti 961, ed è provveduto per pensioni a vedove e pupilli, con fondo dotato mediante tenui ritenute sulle paghe, ormai giunto il fondo a fiorini 180,000.

Così il Lloyd mentre è veicolo potentissimo al commercio dell'Emporio austriaco, ed alle mutue comunicazioni fra nazioni divise da mari, ed a migliore civilizzazione, promuove le arti navali costruttorie e le meccaniche con vantaggio dei singoli e della città ove ha residenza.

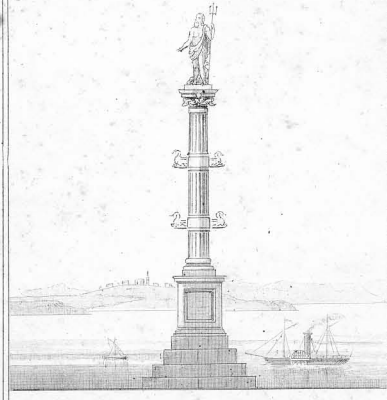
TRIESTE, il dì 30 Maggio 1853.



ACCESSO PRINCIPALE.



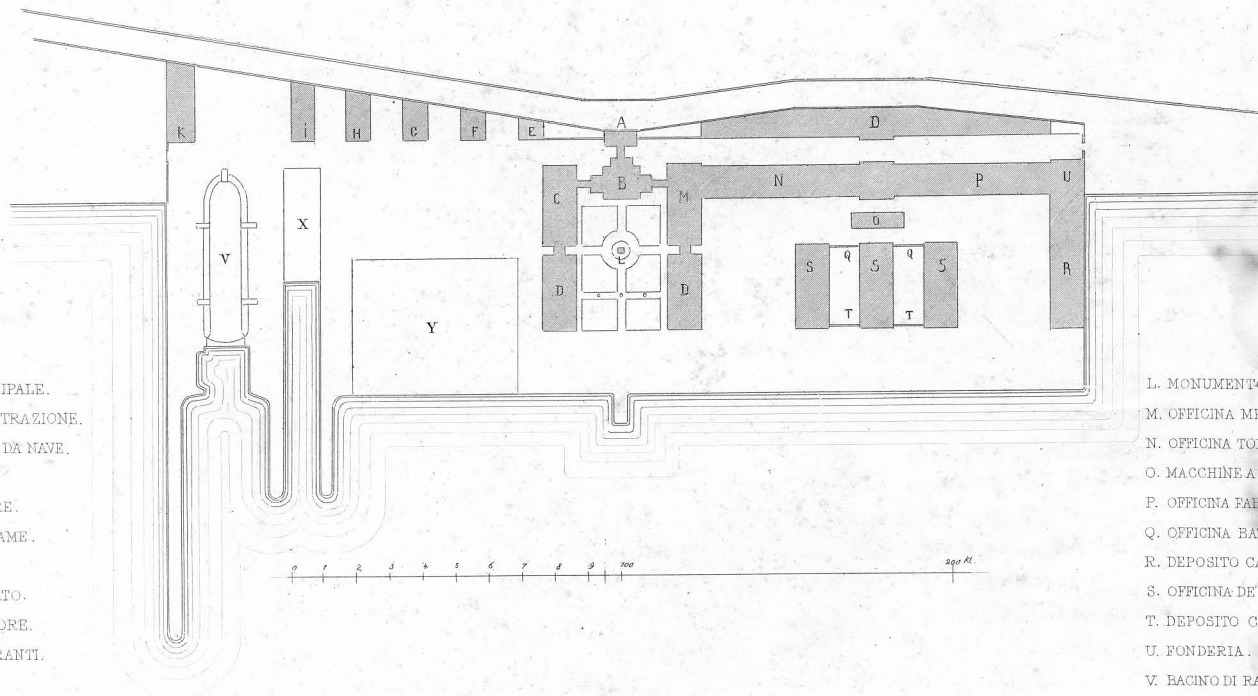
CASA D'AMMINISTRAZIONE.



MONUMENTO.

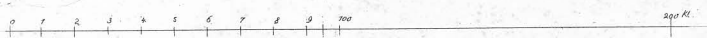


PIANTA DELL'ARSENALE DEL LLOYD AUSTRIACO

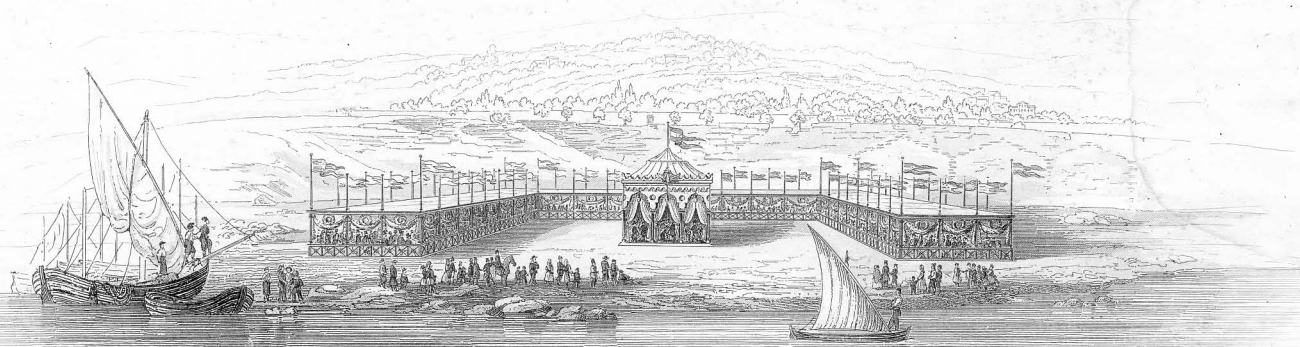


- A. ACCESSO PRINCIPALE.
- B. CASA D'AMMINISTRAZIONE.
- C. OFFICINA FABBRI DA NAVE.
- D. MAGAZZINI.
- E. VELAIO E PITTORE.
- F. DEPOSITO LEGNAME.
- G. CARPENTIERE.
- H. CANTIERE COPERTO.
- I. MACCHINE A VAPORE.
- K. OFFICINA ALBORANTI.

- L. MONUMENTO
- M. OFFICINA MECCANICI.
- N. OFFICINA TORNITORI.
- O. MACCHINE A VAPORE.
- P. OFFICINA FABBRI DA MACCHINE.
- Q. OFFICINA BATTI RAME.
- R. DEPOSITO CARBONE.
- S. OFFICINA DE CALDERAI.
- T. DEPOSITO CALDAIE.
- U. FONDERIA.
- V. BACINO DI RADDOBBO.
- X. SCALO A ROTAIA.
- Y. SCALI DI COSTRUZIONE.



VEDUTA DELLA FESTA INAUGURALE DELL'ARSENALE.



PROSCAFI DEL LLOYD



AUSTRIACO DI TRIESTE

col 15 Luglio 1853.

N. 1.	Arceiduca Lodovico . . . . .	di 100 cav. e 510 ton.	N. 51.	Vorwärts . . . . .	di 200 cav. e 500 ton.
« 2.	Arceiduca Giovanni . . . . .	« 120 « « 530 «	« 52.	Aquila . . . . .	« 120 « « 530 «
« 5.	Bosforo . . . . .	« 100 « « 530 «	« 55.	Adria . . . . .	« 210 « « 750 «
« 4.	Elleno . . . . .	« 120 « « 440 «	« 54.	Egitto . . . . .	« 200 « « 750 «
« 5.	Oriente . . . . .	« 100 « « 560 «	« 55.	Bombay (Clipper) . . . . .	« 400 « « 950 «
« 6.	Mahoudie . . . . .	« 120 « « 470 «	« 56.	Calcutta . . . . .	« 400 « « 950 «
« 7.	Isira . . . . .	« 60 « « 240 «	« 57.	Pinne . . . . .	« 180 « « 890 «
« 8.	Dalmata . . . . .	« 60 « « 125 «	« 58.	Ionio (a elice) . . . . .	« 160 « « 840 «
« 9.	Arceiduca Francesco Carlo . . . . .	« 40 « « 145 «	« 59.	Smirne . . . . .	« 160 « « 840 «
« 10.	Archiduchessa Sofia . . . . .	« 50 « « 140 «	« 40.	Australia (Clipper) . . . . .	« 400 « « 500 «
« 11.	Barone Kibbeck . . . . .	« 70 « « 250 «	« 41.	S. Giustio . . . . .	« 100 « « 500 «
« 12.	Milano (Clipper) . . . . .	« 160 « « 400 «	« 42.	S. Marco . . . . .	« 100 « « 500 «
« 13.	Imperatore . . . . .	« 200 « « 700 «	« 45.	S. Carlo (a elice) . . . . .	« 100 « « 500 «
« 14.	Imperatrice . . . . .	« 210 « « 210 «	« 44.	Verbanò . . . . .	« 100 « « 500 «
« 15.	Croazia . . . . .	« 100 « « 280 «	« 45.	Lario . . . . .	« 100 « « 500 «
« 16.	Ferdinando I. . . . .	« 140 « « 470 «	« 46.	Beneaco . . . . .	« 100 « « 500 «
« 17.	Wien . . . . .	« 140 « « 620 «	« 47.	Roma (Clipper) . . . . .	« 120 « « 450 «
« 18.	Stambul . . . . .	« 140 « « 470 «	« 48.	Molena . . . . .	« 130 « « 470 «
« 19.	Persia . . . . .	« 140 « « 449 «	« 49.	Parma . . . . .	« 130 « « 470 «
« 20.	Sahil . . . . .	« 120 « « 760 «	« 50.	Piacenza . . . . .	« 130 « « 420 «
« 21.	Austria . . . . .	« 560 « « 430 «	« 51.	Pavia . . . . .	« 130 « « 430 «
« 22.	Trieste (Clipper) . . . . .	« 160 « « 453 «	« 52.	Ferrara . . . . .	« 130 « « 430 «
« 25.	Venezia . . . . .	« 160 « « 750 «	« 53.	Cremona . . . . .	« 120 « « 400 «
« 24.	Italia . . . . .	« 260 « « 750 «	« 54.	Vicenza . . . . .	« 80 « « 220 «
« 25.	Germania . . . . .	« 260 « « 140 «	« 55.	Verona . . . . .	« 80 « « 200 «
« 26.	Danubio . . . . .	« 60 « « 140 «	« 56.	Padova . . . . .	« 60 « « 200 «
« 27.	Europa . . . . .	« 260 « « 750 «	« 57.	Messina (a elice) . . . . .	« 120 « « 600 «
« 28.	Asia . . . . .	« 260 « « 750 «	« 58.	Malta . . . . .	« 120 « « 600 «
« 29.	Africa . . . . .	« 260 « « 800 «			
« 30.	Stadrum . . . . .	« 560 « « 800 «			

Totale — N. 58 Proscafi della stazatura di 28,405 tonnellate.

Tip. del Lloyd austr.