

ferroviarie, di società ed aziende, come la Società Carbonifera triestina, costruttore della diga di Malamocco e che per la sua attività di ministro del commercio e poi delle finanze ebbe notevole parte nella storia della monarchia asburgica, ottenne un posto non meno eminente nelle vicende dell'economia triestina. Tedesco liberale, comprese fino a un certo punto e rispettò la nazionalità etnica di Trieste, ma vide la città in funzione di porto meridionale della confederazione germanica.

Il secondo capitolo fa una rapida ma densa storia della navigazione a vapore nel Mediterraneo; ricordati i primi audaci tentativi di navigazione a vapore, si rileva che la nostra città ha il vanto di avere istituito e mantenuta stabilmente la prima linea italiana di navigazione a vapore, dovuta all'americano John Allen, che il 28 novembre 1818 fece il primo viaggio di prova tra Trieste e Venezia ed ebbe per 15 anni l'esclusività della linea. Nel 1819 l'Allen cedette il piroscafo al socio William Morgan.

Merita menzione anche il primo esperimento di navigazione ad elica fatto nel nostro porto nel 1827 da Giuseppe Ressel, finanziato da Carlo di Ottavio Fontana. Intanto la navigazione a vapore nel Mediterraneo era in continuo incremento; tentativi di città italiane per rinsaldare gli antichi rapporti col Levante non sortirono successo ed esse si limitarono ad esercitare alcuni servizi di cabotaggio, mentre rapidamente allargavano la loro influenza nel Mediterraneo l'Inghilterra e la Francia con servizi di stato e linee regolari fino ad Alessandria, a Berutti, a Costantinopoli, a Smirne, ecc. Inglesi e Francesi si apprestavano insomma con mezzi imponenti ad acquisirsi un monopolio nel Mediterraneo e l'Italia correva pericolo di rimanere esclusa dal suo mare e dal nuovo ciclo dell'economia europea.

L'Austria, padrona di Trieste e di Venezia, non sentì d'essere chiamata a raccogliere l'eredità commerciale della Serenissima, e bisognò che l'iniziativa privata, non ignara che la metà delle navi di lungo corso in entrata e in uscita nel e dal porto di Trieste veniva dal Levante o ci andava, approfittasse del risveglio del porto per non perdere la posizione lentamente raggiunta e si sostituisse audacemente all'inazione del governo centrale. E' probabile che già nel fondare il Lloyd i suoi promotori vagheggiassero una grande società di navigazione a vapore, aspirazione che si concretò nel 1835 con la domanda fatta all'imperatore di poter modificare gli statuti del Lloyd Austriaco e istituire la «SECONDA SEZIONE, SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE A VAPORE».

L'approvazione governativa venne, ma lo Stato non acquistò alcuna azione e si limitò a concedere qualche agevolazione e delle promesse. Nel programma iniziale della seconda sezione, presieduta dal Reyer, vi erano 4 «pacchetti» ai quali si sarebbero eventualmente aggiunti altri 2. Il primo l'«Arciduca Lodovico», varato a Londra e giunto a Trieste nell'aprile del '37, era lungo 136 piedi e 9 pollici e disponeva di 26 letti di prima classe e di 16 di seconda. Esso e l'«Arciduca Giovanni», finito un paio di mesi dopo, portarono a Trieste le macchine per altri due che erano stati costruiti a Trieste nei cantieri Panfili: il «Kolowrat», varato nel maggio del '37, fu il primo piroscafo costruito a Trieste, su disegni di Gaspare Tonello.

Alla fine di quell'anno ebbero regolare esercizio le linee levantine, per Costantinopoli e Alessandria, con raccordo a Sira, ed il loro successo indusse il Lloyd ad allestire altri due piroscafi, uno dei quali denominato «Mahmudié», in omaggio al sultano, apparve, per quei tempi, una meraviglia di