

Associazione Marinara «Aldebaran»
Trieste

Aldo Cherini Manlio Nigido

LA NAVIGAZIONE SUL FIUME PO
E IL CONTRIBUTO DEL LLOYD AUSTRIACO



Quaderno AMA n° 67/94

 Aldo Cherini - 10.12.1994

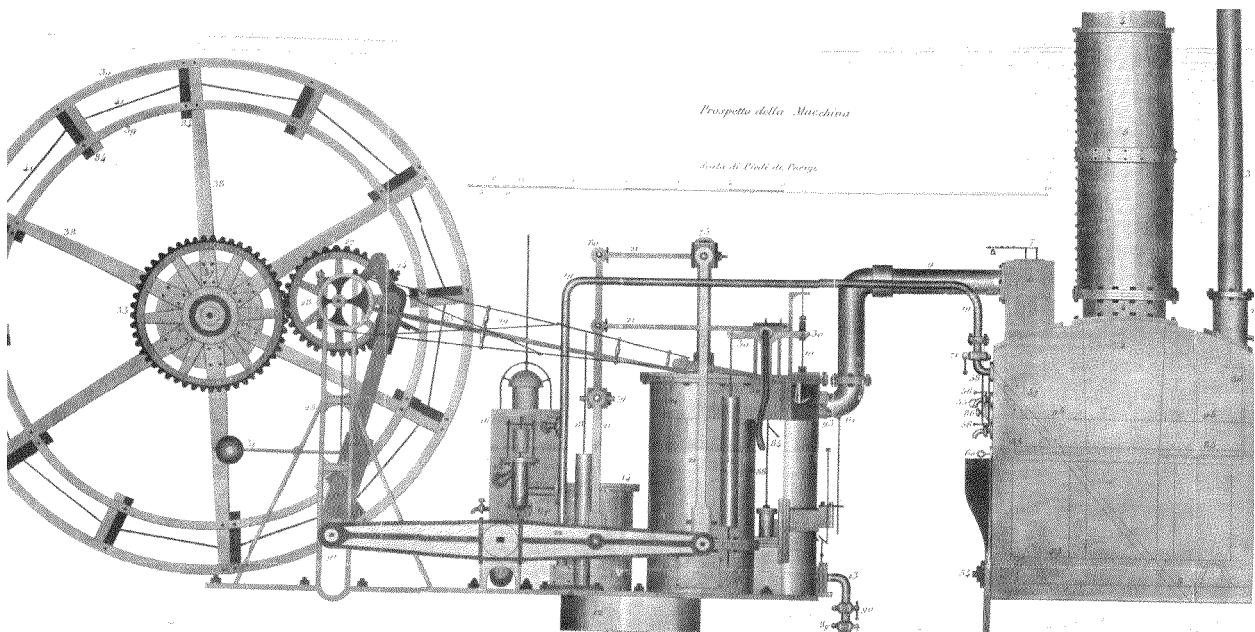
ristampa maggio 2011 — www.cherini.eu

Il fiume Po nasce sulle Alpi occidentali nei pressi del confine italo-francese, scende dal Piano del Re del Monviso e, lungo i suoi 627 chilometri, attraversa il Piemonte, la Lombardia, il Veneto e sbocca con un vasto delta a sud della laguna veneta. Comincia ad essere navigabile a Casale Monferato con un corso di 543 chilometri segnato da varie pendenze, larghezze, portate idriche (grandissima la differenza tra le piene e le magre) e profondità (media di soli 2 metri) fino al tratto finale dove la corrente diventa lentissima con il deposito delle torbide tanto che il fiume scorre sopraelevato sul piano di campagna, contenuto da alti argini. È navigabile con natanti a vapore a partire da Pavia, dove la portata idrica viene aumentata dalla confluenza del fiume Ticino. A Punta S.Maria (Adria), tra vasti tratti di terreni paludosi, hanno inizio le diramazioni che per 60 chilometri formano il delta, una sola delle quali è navigabile e precisamente il Po di Tolle.

Andamento molto vario, quindi, a doppia pendenza, a bacino asimmetrico influenzato dai diversi regimi dei numerosi affluenti, continentali e sublitoranei, con conseguenze pratiche di notevole rilievo. La poca permeabilità dei settori montani e la saturazione della coltre alluvionale terminale influiscono sulla portata delle acque differenziandola stagionalmente e rendendo possibili, periodicamente, delle piene rovinose.

La navigazione in acque interne resta ancora la cenerentola dei trasporti ed è necessario avvicinarsi agli standard europei creando una nuova mentalità tale da alleggerire di milioni e milioni di tonnellate i trasporti che ora avvengono "su gomma" per via stradale terrestre con costi elevati e più elevati tassi di inquinamento atmosferico ed acustico oltre che non indifferenti danni all'ambiente.

Non escluso anche lo sfruttamento turistico, di cui è antesignana dal giugno del 1975 la motonave "Stradivari" con capacità di 400 passeggeri e 15 uomini di equipaggio, viaggiante nella stagione estiva da Cremona a Ferrara e a Venezia con sei toccate intermedie (fig. 5).



1 - La macchina del piroscafo "Eridano" imbarcata poi sul "Verbano"

Il Po è uno dei fiumi europei che trasporta maggior quantità di materiale solido inerte, con letto ingombrato da banchi di sabbia in continuo movimento, isolotti e anse, fatto questo che rende l'utilizzo nautico non molto agevole.

Il suo bacino misura 70.000 chilometri quadrati e il corso medio del fiume attraversa territori tra i più popolosi e fertili dell'Europa. Attualmente quattordici sono le bocche del Po, ripartite in cinque rami. Rinasce l'interesse per lo sfruttamento idroviario e non mancano le opere intese a favorirlo, quali la recente inaugurazione del porto interno di Mantova nel cuore produttivo della pianura padana con possibilità di aprire la navigazione ai natanti da 1350 tonn (classe IV europea) sul sistema Fissero-Tartaro-Canal Bianco (asse idroviario parallelo al Po) fino al mare.

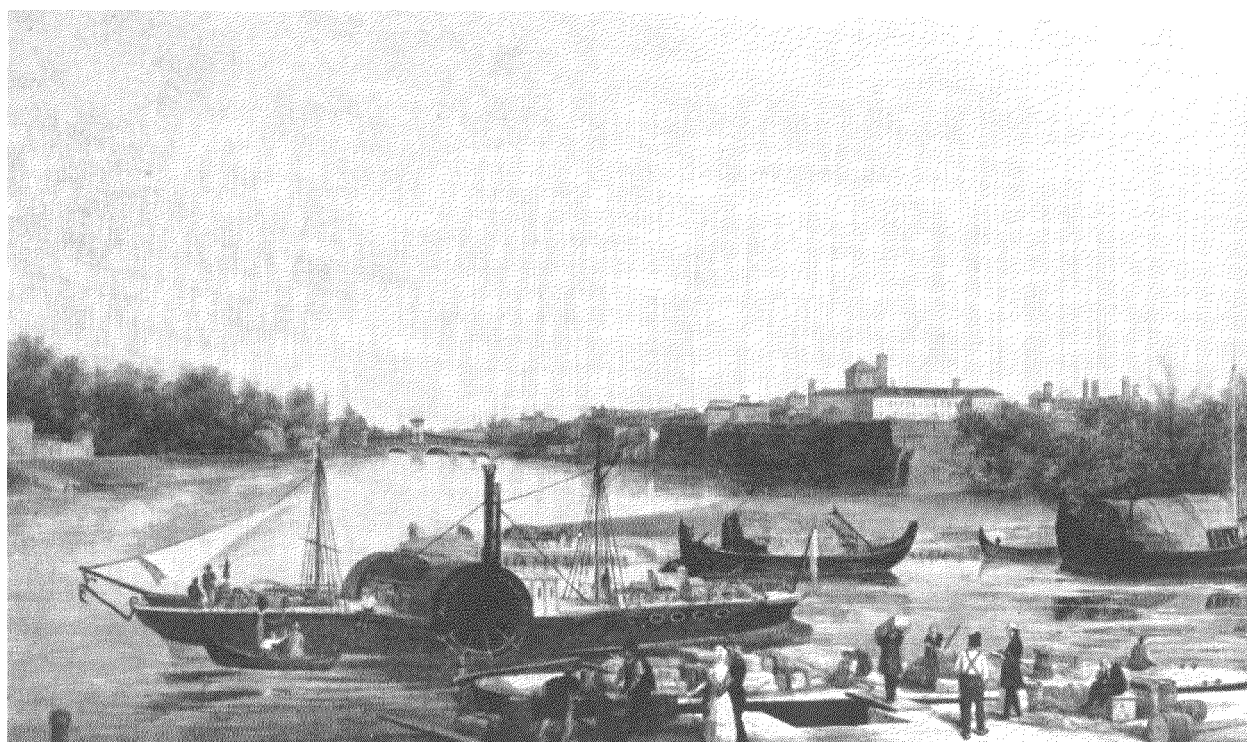
Nella prima metà del XIX^o secolo, quando la navigazione a vapore prendeva piede sulle più importanti acque interne dell'Europa, la Lombardia e il Veneto facevano parte del nesso statale austriaco ed appartenevano alla corona asburgica come Regno Lombardo-Veneto, un'entità con popolazione evoluta, tra le più promettenti sul piano economico e produttivo.

Il conte Sarau, governatore di Milano, propugnava fin dal 1816 la navigazione a vapore sui fiumi Po, Ticino e sul canale Naviglio trovando nel "graduato di filosofia" Luigi Serristori un sostenitore, che non perdeva occasione per illustrare le caratteristiche e le convenienze delle macchine che stavano entrando in esercizio.

In questo quadro, il conte Luigi Porro Lambertenghi otteneva nel 1817 una privativa e l'anno successivo formava una società con il marchese Carlo Visconti d'Aragona, il conte Federico Confalonieri, e due altri aderenti, Brambilla e Locatelli, che però si ritiravano presto. Il Confalonieri si recava in Inghilterra, presso le officine Boulton Watt & Co di Soho presso Birmingham dove acquistava una macchina a vapore. Nel contempo, a Genova, il cantiere Biga della Foce costruiva un battello di 143 tonn. che, varato nel luglio del 1819, veniva iscritto nel registro del porto col nome di "Eridano" intestato a Luigi Pellico. Non era una scelta molto felice dato il non conveniente pescaggio del natante, nato dove i problemi del genere non contavano. Passava a Venezia, suo porto d'armamento, circumnavigando la Penisola alla vela. La patente della privativa imperiale veniva concessa nel maggio del 1820, le prove di solidità risultavano discrete e veniva imbarcato l'equipaggio formato dal capitano Giacomo Mazzucato, il macchinista, lo scrivano, due fuochisti, due marinai e un mozzo.

Il viaggio inaugurale aveva inizio il 3 settembre successivo e il battello giungeva a Pavia in 37 ore: un po' troppo, per la verità, a causa delle fermate alle dogane parmigiane, modenesi e papali.

L'iniziativa, pur degna di considerazione sul piano concettuale, non andava in pratica a buon termine durando appena 7 mesi, forse perché i tempi non erano ancora maturi ed il servizio non appariva di grande



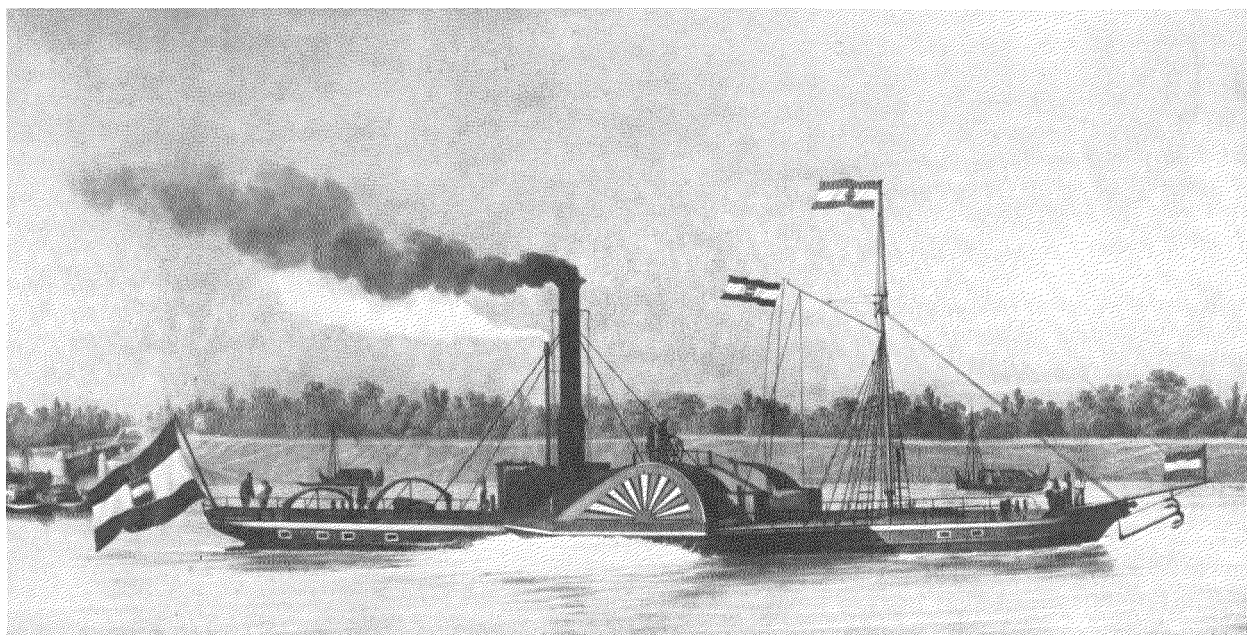
2 - Il porto di Pavia con il piroscafo "Contessa Clementina"
(quadro del pittore Trecourt)

richiamo essendo limitato a quattro corse al mese. Subentravano anche complicazioni politiche e il battello rimaneva in disarmo, sotto sequestro, alla Riva degli Schiavoni di Venezia, fatto dalla gente oggetto di curiosità. Quanto alla macchina, rimaneva inattiva per cinque anni affidata alle cure del capitano Pietro Miani, veneziano, e bisognava attendere il 1826 quando, per iniziativa di una “privilegiata società” milanese intesa a promuovere “il nuovo metodo di navigazione sopra le acque dell’alta Italia”, in seno alla quale deteneva la maggioranza di 3/5 la Società Lombardo-Sardo-Ticinese amministrata dal conte Benso di Cavour (padre di Camillo), essa trovava un reimpiego sul piroscafo “Verbano”, non più sul Po ma sul Lago Maggiore, segnando ivi, con l’opera dell’ingegnere francese Muriach, l’inizio della navigazione a vapore lacuale. Questa macchina, di costruzione inglese, di appena 14-16 cavalli con 28 giri al minuto, operava con un cilindro a pressione molto bassa e non rispondeva di certo ad un grande progresso tecnologico (il vapore era portato da una caldaia parallelepipedica a legna ad una temperatura di poco superiore a 100°), ma il “Verbano” non mancava di fare il suo servizio per almeno 12 anni. (fig. 1)

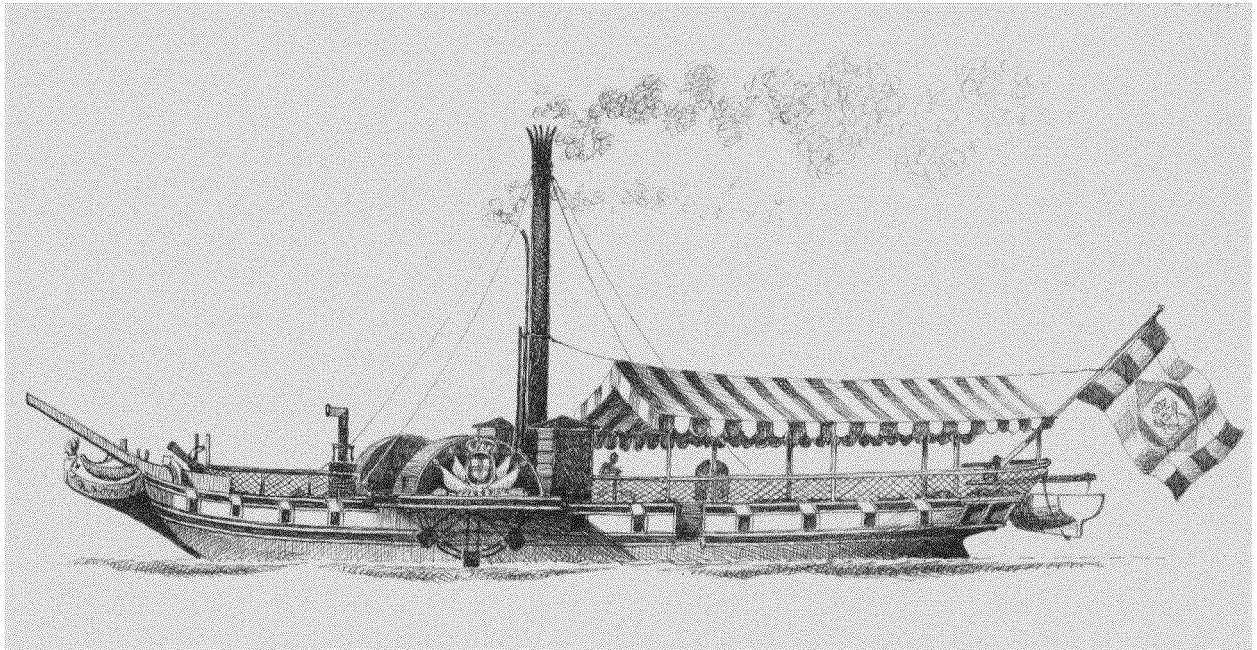
Sul Po troviamo, nel 1828, il piroscafo “Maria Luisa” messo in linea per privilegio ducale da Giuseppe Testa di Piacenza. (fig. 4)

Falliva anche un altro tentativo di navigazione fluviale quando, nel 1840, entrava in servizio il piroscafo “Arciduchessa Elisabetta”, di dimensioni non adatte, tanto che ben presto veniva trasferito sul Lago di Como.

La navigazione in acque interne si stava affermando sui laghi, che non presentavano le difficoltà del Po, nonché sul tratto Governolo-Pavia con i



3 - Il piroscafo “Pio IX” poi “Innominato”



4 - Il piroscafo "Maria Luisa" di Giuseppe Testa

piroscafi "Lario" e "Plinio" (Borgo Vico, Como, 1826), "Arciduca Ranieri" (Desenzano, Garda, 1827), "Virgilio" e "Eridano" (II^o) (Venezia, 1828). A titolo di curiosità va citata l'iniziativa di Giacomo Montagni e Pietro Floriani, da Riva del Garda, che, messisi in società nel 1830, escogitavano un battello la cui forza motrice era assicurata dalla forza muscolare di alcuni cavalli sistemati nella stiva. Da rimarcare che l'idea può sembrare peregrina ma che non era nuova esistendo in proposito un' incisione artistica di alcuni secoli prima.

Singolare, ma non tanto, il fatto che il nuovo mezzo meccanico sollevava parecchi timori in ordine al pericolo d'incendio a bordo e scoppio della caldaia. L'esercizio richiedeva sin d'allora il preventivo esame di idoneità da parte di una commissione governativa a far parte della quale erano chiamati anche un ufficiale di artiglieria e un medico. L'imprenditore doveva inviare al più vicino istituto politecnico o, in mancanza, a stabilimento industriale, una relazione accompagnata dal certificato del fabbricante comprovante la corrispondenza della macchina e specialmente della caldaia alle norme di sicurezza come indicato dalla circolare governativa del maggio 1831 recante " le misure di precauzione contro il pericolo di esplosione delle macchine a vapore di qualsiasi specie". Era soggetta ad esame anche l'idoneità del "fabbro fuochista" e del "fabbro macchinista" da imbarcare.

Il privilegio governativo austriaco del Po era passato per quindici anni allo "speculatore" capitano Giuseppe De Bei, di Chioggia, che però era restio ad avvalersene cosicché esso veniva acquisito dal nobiluomo veneziano



5 - La navigazione oggi: m/n "Stradivari" (Cremona 1975)
della SNI - Dir. Navimar, Milano

conte Francesco Mocenigo, che aveva idee più chiare in proposito. Questi si rivolgeva ad un cantiere inglese, lo Shipyard Dithburn & More, al quale commissionava un nuovo battello, che veniva battezzata col nome di "Conte Mocenigo". Questa volta il mezzo aveva un pescaggio che non superava i 63 centimetri consentendo di oltrepassare i bassi fondali mobili caratteristici del regime idrico del Po e la linea di navigazione, con la collaborazione del capitano De Bei, poteva venir inaugurata nel 1843 sul percorso Venezia-Borgoforte (Mantova), facendo poi la spola, per due anni, lungo il percorso tra Chioggia e Mantova.

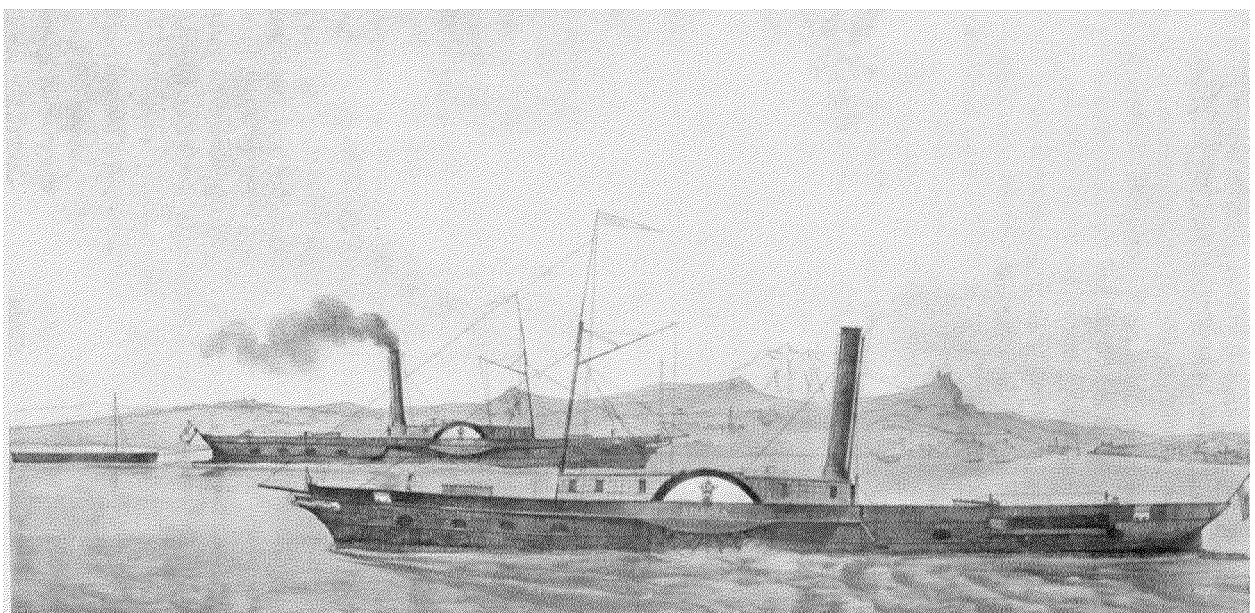
Il buon esito incoraggiava a mettere in linea un secondo piroscrafo, commissionato al cantiere Taylor di Marsiglia, battezzato "Contessa Clementina". Anche il nuovo mezzo presentava un pescaggio contenuto e poteva risalire il fiume da Mantova a Milano, che veniva così a trovarsi collegata direttamente con Venezia. Il nuovo piroscrafo, lungo 40 metri e largo 5 metri, pescava solo 54 centimetri ed era in grado di rimorchiare barconi di ferro contro corrente a 4 nodi. Nella stagione estiva il percorso veniva compiuto in 6 giornate e, d'inverno, a causa di soste forzate, venivano richiesti 2 giorni di più. Da Venezia a Cavanella di Po il percorso veniva effettuato con naviglio a vela, si proseguiva col piroscrafo fino a Pavia e il tratto rimanente su barconi a traino animale lungo il Naviglio. Ciò non era da considerare un ripiego, trattandosi di un sistema di trasporto antichissimo e molto diffuso, del quale si hanno esempi operativi sui canali della pianura veneta fino a questo dopoguerra.

Tra il 1840 e il 1846, inoltre, spuntavano temibili concorrenti per la navigazione su acque interne: le linee ferroviarie. Veniva costruita, infatti, la “Ferrovia Ferdinandea” sul percorso Como- Milano-Verona-Venezia, assurta a capolinea grazie al ponte sulla laguna inaugurato il 13 gennaio 1946.

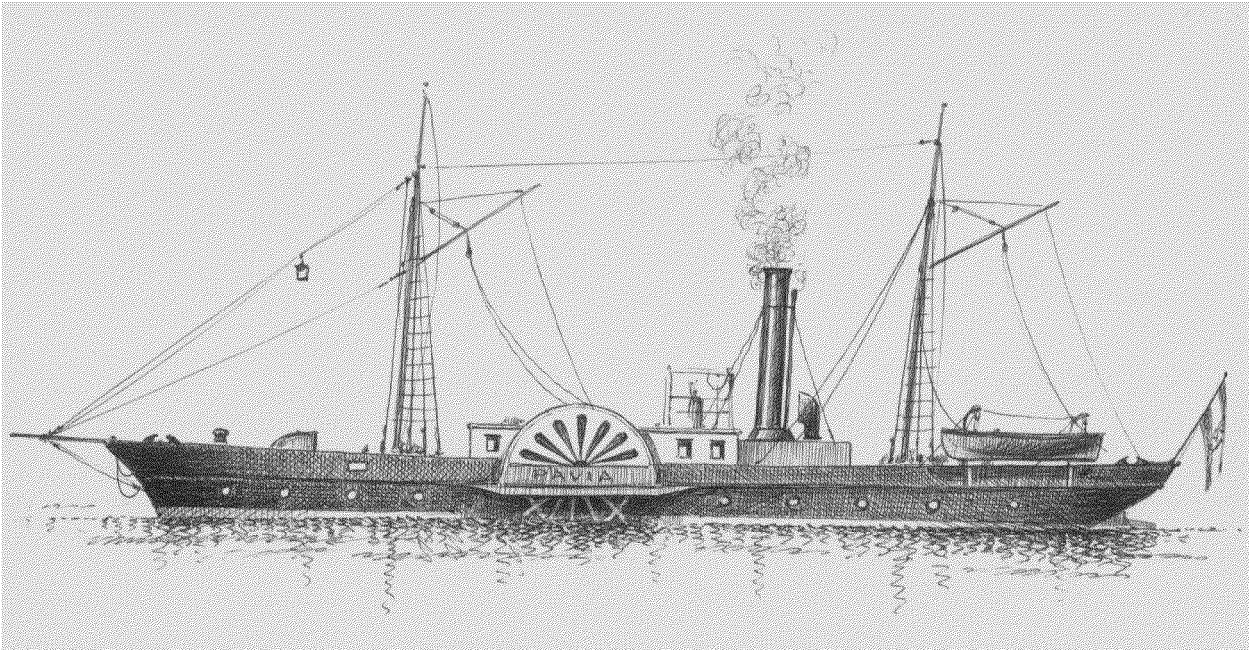
Nel 1847 entrava nell’impresa Tommaso Perelli Paradisi, che ordinava al cantiere Paul van Vlissingen & Dudok van Heel di Amsterdam un terzo piroscifo con macchina di 100 cv, il quale veniva allestito a Venezia col nome di “Pio IX”, armatrice l’i.r. “Navigazione a Vapore sul Ticino e Po” che lo impiegava per 13 mesi fino al febbraio del 1849. (fig. 3)

Il piroscifo era appena approntato quando scoppiava in Europa la tempesta del 1848. Le agitazioni iniziavano nell’Italia settentrionale con il cosiddetto boicottaggio del tabacco, una specie di sciopero del fumo da parte dei patrioti italiani che intendevano colpire il fisco austriaco. Si arrivava, il 17 marzo, alla rivolta aperta del Lombardo-Veneto mentre, il giorno 24 successivo, il re Carlo Alberto oltrepassava il confine con le sue truppe. La reazione del maresciallo Radetzky (1766-1858) fermava, il 6 maggio, i successi dei rivoluzionari, dopo la battaglia di Custoza Milano veniva rioccupata e il conflitto aveva termine con l’armistizio raggiunto il 6 agosto.

Nell’inverno del 1849 il re Carlo Alberto rompeva l’armistizio ma le sue truppe venivano definitivamente battute a Mortara (21 marzo) e a Novara (23 marzo). Il re abdicava e il suo successore, Vittorio Emanuele firmava la pace. Rotta l’ultima resistenza dei rivoluzionari, il 22 agosto 1849 capitolava anche Venezia.



6 - I piroscafi del Lloyd Austriaco “Vicenza” e “Verona” in una litografia a colori



7 - Il piroscafo del Lloyd Austriaco "Pavia"

Durante queste sommosse il piroscafo "Pio IX" cadeva nelle mani dei repubblicani di Venezia, che lo armavano ribattezzandolo "Eridano" e destinandolo alla difesa della laguna. Tornata la pace, il nome del piroscafo appare sostituito ancora una volta con quello di "Innominato" e l'altro piroscafo si limitava ad accorciare il proprio in "Clementina".

In gioventù il conte Radetzky era stato, nel 1796, il primo comandante di un battaglione di pionieri di nuova istituzione in Italia ed aveva avuto modo di apprezzare il valore di una ben organizzata forza navale. Perciò, dopo la riconquista di Venezia, creava una flottiglia lagunare predisponendo inoltre la creazione di altre flottiglie sul Lago Maggiore e sul Garda.

L'amministrazione dello stato si rivolgeva al Lloyd Austriaco di Trieste incaricandolo di riorganizzare la navigazione sul Po dietro adeguata sovvenzione. Il governo austriaco intendeva fare del fiume una grande via di traffico, divenuta attuale con la sottoscrizione avvenuta il 13 luglio 1849 tra Austria, Modena, Parma e Stato della Chiesa di un trattato che sanciva la libera navigazione su quelle acque.

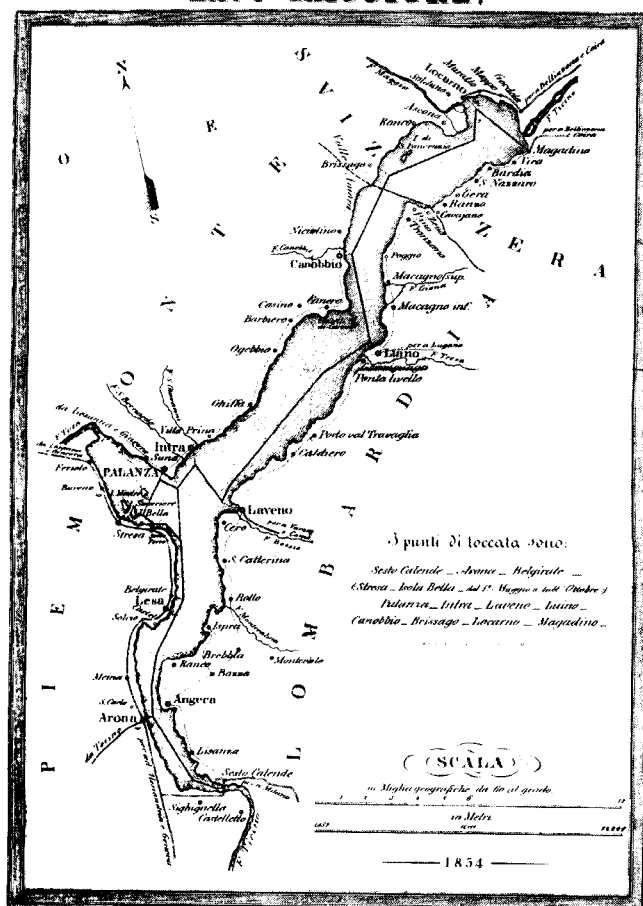
Già nel 1844 il Lloyd aveva posto allo studio la possibilità di una comunicazione diretta per acque interne tra Trieste e la Svizzera. Pertanto la presidenza e il consiglio di amministrazione della compagnia, con atto del 15 dicembre 1851, si manifestavano favorevolmente. Seguiva, il 28 marzo 1852, il relativo accordo con lo stato, esteso l'anno successivo al Ticino e al Lago Maggiore.

Il Lloyd doveva fornire i macchinisti e il personale amministrativo, si assicurava l'esclusivo esercizio della navigazione lagunare da Venezia al Brondolo, nei canali del Brondolo e di Cavanella, sul Ticino e nel canale di Pavia, nel Naviglio Grande fino al Lago Maggiore. La via di Chioggia non poteva essere attivata direttamente e i bracci del Po non presentavano un tirante d'acqua sufficiente. Pertanto lo stato s'impegnava ad aprire un braccio settentrionale, detto Po di Levante, che andava fino alla Cavanella compiendo i lavori entro il 1853.

Si procedeva all'acquisto dalla ditta Perelli Paradisi e Co dei piroscafi "Innominato" (di 100 cv) e "Clementina" (di 60 cv, che il capitano De Bei stava impiegando sulla linea Venezia-Chioggia), che entravano in servizio con i nuovi nomi di "Cremona" e "Padova" insieme a 14 gabarre

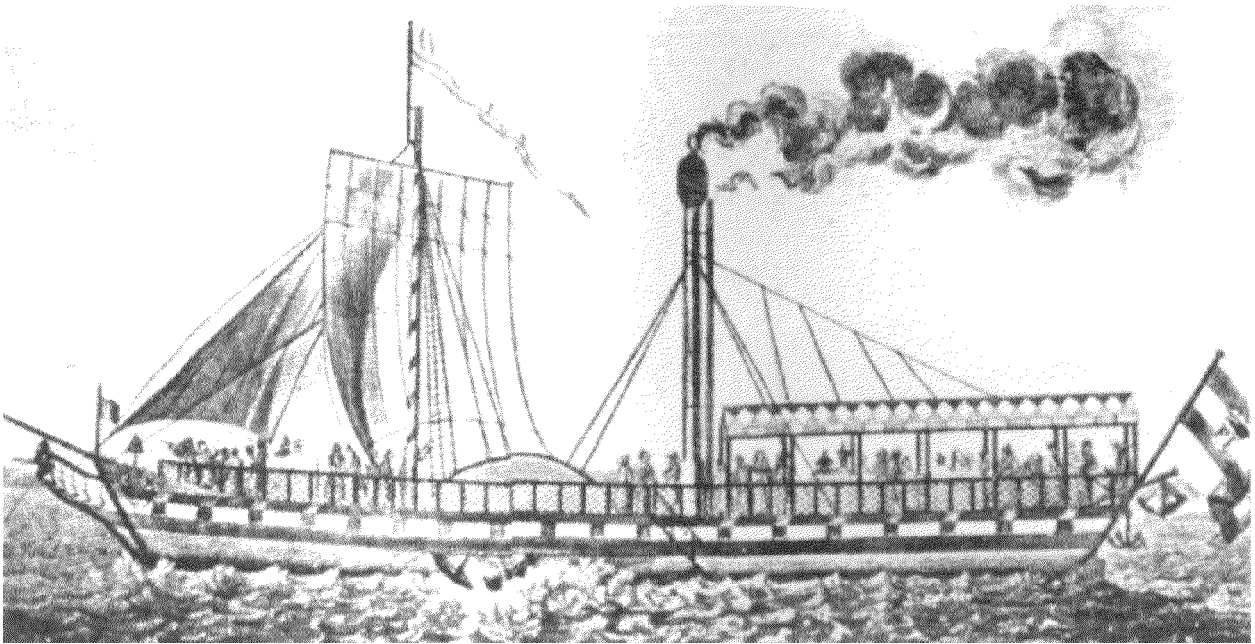
(barconi) da rimorchio e altro materiale. Venivano ordinati in Francia presso il cantiere Scheider & Co di Creuzot i tre piroscafi rimorchiatori "Piacenza", "Pavia" e "Ferrara" di 420 tonn. ciascuno con macchina da 150 cv; inoltre la ditta Escher Wyss & Co di Zurigo forniva due piroscafi per passeggeri, il "Modena" e il "Parma" da 470 tonn e 150 cv.; bisognava provvedere anche al servizio in laguna, per il quale venivano acquistati ad Amsterdam, presso il cantiere Paul van Vlissingen & Dudock van Hellen, i piroscafi misti "Verona" e "Vicenza" da 220 tonn. e 80 cv.; la James Watt & Co di Londra forniva i piroscafi ad elica "Verbano", "Lario" e "Benaco" di 300tonn. e 100 cv.; il numero delle gabarre da rimorchio veniva aumentato a 44.

Il Lloyd inaugurava il servizio passeggeri sul Po il 31 maggio 1854. Partendo a mezzanotte da Milano, i piroscafi toccavano Pavia, Port'Albera, Piacenza, Cremona, Casalmaggiore, Guastalla, Mantova, Ostiglia, Borgo-



124

8



9 - Il piroscafo "Verbano" sul Lago Maggiore

forte, Saccheta, Pontelagoscuro-S.M.Maddalena, Polesella e Cavanella di Po, con arrivo alle 10 del giorno dopo, percorso effettuato tra tempi di viaggio e soste in circa 34 ore. Nei posti dove non esisteva ancora la possibilità di attracco in banchina, il Lloyd assicurava lo sbarco con barche, a proprie spese. Da notare che il tratto Pavia-Milano era servito da carrozze a cavalli e che sul tratto lagunare erano adibiti anche i piroscafi "San Carlo", "San Marco" e "San Giusto".

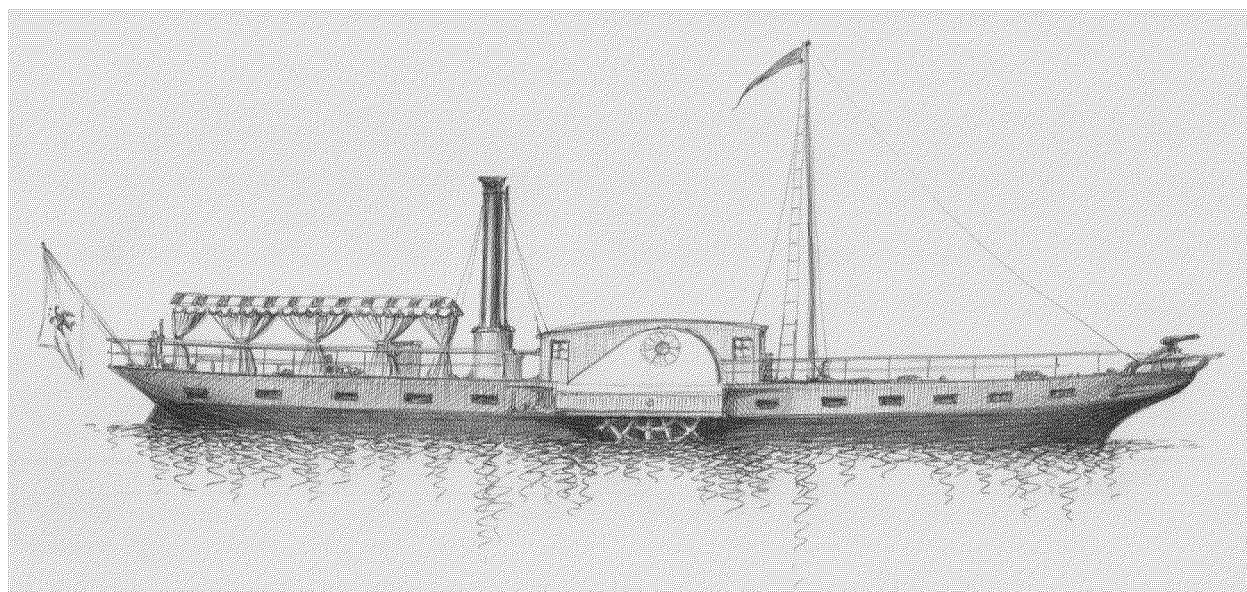
Ma era chiaro che il traffico passeggeri non poteva competere con la ferrovia, costante preoccupazione della compagnia armatrice, tanto che il numero delle corse veniva dimezzato restando teorica la capacità d'imbarco complessiva di 1590 passeggeri. Si sviluppava soddisfacentemente, invece, il trasporto merci tanto che fin dal 1855 il Lloyd disponeva di 90 gabarre da rimorchio e di piccole navi sia sul Po che sul Lago Maggiore. In quell'anno veniva passato alla demolizione il "Cremona" con ricupero della macchina, ancora efficiente, che veniva installata sul piroscafo marittimo lloydiano "Miramar".

Per arrivare alla Svizzera bisognava acquisire anche la privativa sul Lago Maggiore, dove la navigazione era esercitata dall'amministrazione militare, e nel 1853 veniva raggiunto un accordo con l'assegnazione in uso al Lloyd di due piroscafi e di un piccolo rimorchiatore. Gli scali, in queste acque, erano, da Sesto Calende a Magadino (Svizzera) tredici, susseguentisi su sponde di tre diverse entità statali.

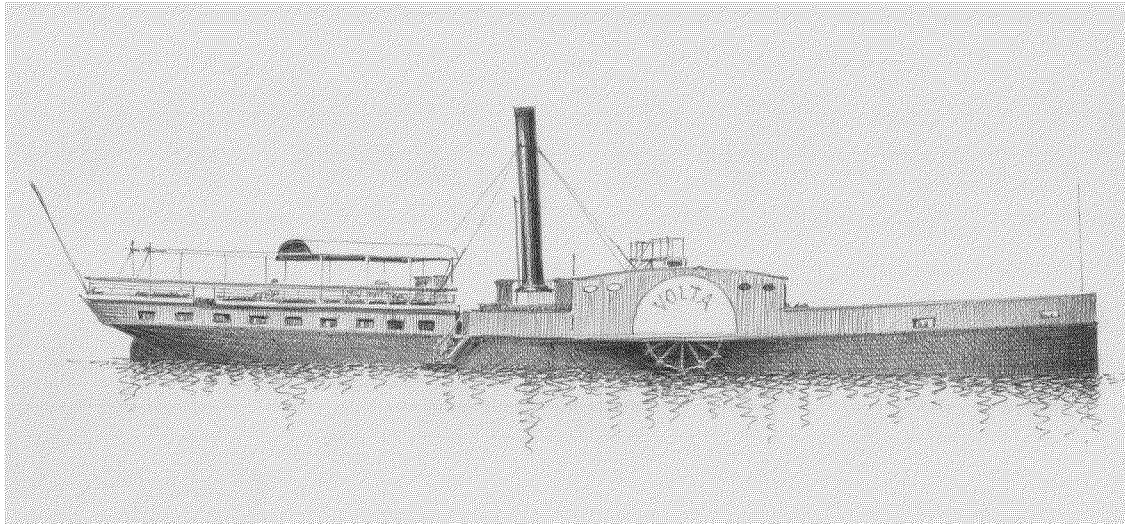
Già il 1854 segnava un'attività non molto di rilievo date le condizioni ambientali, riassumibile in 73 viaggi tra Trieste e il Po, 162 fra Venezia e Chioggia, 313 fra Sesto Calende e Magadino, con 62.000 viaggiatori e circa 192.000 colli.

I piroscafi dovevano rispondere ad eventuali esigenze militari, erano troppo lunghi e scarsamente manovrabili in ambiente ristretto. Bisognava fare i conti, inoltre, con il ridestarsi di iniziative concorrenziali. L'afflusso dei passeggeri sul Po non rispondeva, in breve, alle aspettative, cosicché bisognava arrendersi e il relativo servizio restava sospeso. Nel 1855 il Lloyd veniva sciolto dagli obblighi governativi imposti dalla privativa ma anche il libero esercizio commerciale non dava i frutti sperati, anche se nel 1858 venivano effettuati 409 viaggi con il trasporto di 65.000 passeggeri e poco più di 1000 colli. I piroscafi "Modena" e "Parma" venivano venduti alla DDSG (Donau Dampferschiff Gesellschaft) che col nome di "Mercur" e "Juno" li impiegava sul Danubio, dove sarebbero rimasti in servizio per molto tempo ancora (il primo fino al 1928 e il secondo fino al 1923). Il trasferimento di navi fluviali via mare non era in quel tempo inusuale.

Nel 1859 la situazione politica si aggravava nuovamente. Nella primavera di quell'anno il Piemonte, alleatosi con la Francia, ammassava truppe al confine con la Lombardia. Respinto l'ultimatum austriaco del 22 aprile, anche la Francia avviava verso l'Italia un grosso contingente. I tentennamenti del conte Gyulai, comandante in capo dell'esercito austriaco, fecero perdere l'occasione di attaccare i Piemontesi prima del congiungimento con i Francesi per cui si arrivava alla sconfitta austriaca del 4 giugno sul campo



10 - Il piroscafo "Veloce", dell'Impresa dei Battelli a Vapore nel Regno Lombardo Veneto, sul Lago di Como



11 - Il piroscavo "Volta", della S.N.Lariana, sul Lago di Como

di battaglia di Magenta. Fu giocoforza di sgomberare la Lombardia, ma, arrivati i rinforzi, l'Austria tentava un'offensiva che naufragava nella sanguinosa battaglia di Solferino del 24 giugno 1859. Si arrivava all'armistizio di Villafranca (8-15 luglio) ed alla pace di Zurigo (10 novembre) che segnava la cessione della Lombardia alla Francia, che la consegnava all'Italia in cambio della Savoia.

Nel corso della guerra, tutto il materiale navigante veniva concentrato nel basso Po dove rimaneva inattivo.

Nel caso che il periodo di guerra risultasse prolungato, era previsto un intervento di natanti francesi protetti da corazzatura sia sul Po che sul Lago Maggiore. Il 24 maggio 1859, prima dell'attacco al quadrilatero lombardo, l'imperatore Napoleone III così telegrafava al suo ministro della marina: "se sia possibile approntare sollecitamente due batterie fluviali portanti a prua uno o due cannoni da 12 libbre, con solo un metro di pescaggio, della lunghezza massima di 24 metri, protette dal tiro da terra dei cannoni con una corazza di ferro". Queste batterie improvvisate avrebbero dovuto distruggere i ponti utilizzati dagli Austriaci mentre l'Armata attaccava il loro fronte. Dupuy de Lome dava immediato inizio al progetto ed il 31 maggio venivano commissionate 5 batterie di tale specie alla Compagnie des Forges et Chantiers de la Méditerranée. La prima batteria strutturata con elementi scomponibili era pronta già il 7 luglio e veniva imbarcata sul piroscavo "Cacique" che la trasportava a Genova. Ma qui appena giunta, la batteria veniva mandata indietro perché nel frattempo la guerra era finita. Queste 5 batterie giacquero inutilizzate per 11 anni nell'arsenale di Tolone e furono infine impiegate sulla Senna durante la guerra franco-tedesca del 1870-71.

La nuova situazione geo-politica non permetteva più una navigazione di bandiera austriaca sul Po, e non si rivelò attuabile neanche una eventuale vendita del parco natante del Lloyd all'Italia. La compagnia armatoriale veniva quindi a trovarsi nella necessità di reperire un nuovo impiego della sua flotta fluviale. Il "Modena" e il "Parma" venivano venduti alla società danubiana DDSG che li ribattezzava "Mercur" e "Juno".

Nell'estate del 1861, il piroscafo "Piacenza" partiva assieme a 10 bettoline per il basso Danubio dove il Lloyd, parallelamente alla DDSG, esercitava da tempo un servizio tra Galaz e Braila. Con un secondo piroscafo si tentava un servizio in Dalmazia, sul fiume Narenta, ma senza risultato positivo.

Nel 1862 riusciva la vendita del "Piacenza" al governo serbo, che lo impiegava col nome di "Deligrad". L'anno successivo venivano trasferiti sul Danubio il "Pavia" e il "Ferrara", venduti nel 1865 alla neocostituita Compagnia dei Piroscafi a Vapore Raaber che li ribattezzò "Orszàgh" e "Deak Ferencz". Nel mese di marzo dello stesso anno arrivava sul Danubio anche il "Vicenza", venduto all'Impresa ungherese Geisz & Rosmayer di Tolna, dove il piroscafo mutava il nome in "Tona".

Nell'estate del 1866 il Lloyd vendeva finalmente anche il "Padova" (l'ex "Clementina", che per un certo periodo troviamo a Trieste presso il cantiere Tonello) e il "Verona" ponendo faticosamente fine ad un capitolo singolare ma non tutto negativo della sua lunga storia.



Timbro amministrativo di agenzia di cui
è noto l'uso postale nella navigazione sul Po.
Il servizio veniva espletato non da impiegati postali ma
dagli uomini dell'equipaggio dei piroscafi

PIROSCAFI IN SERVIZIO SUL FIUME PO

Riepilogo in ordine alfabetico

“Arciduchessa Elisabetta” Piroscabo a ruote con scafo in legno entrato in servizio nel 1840 e presto trasferito sul Lago di Como.

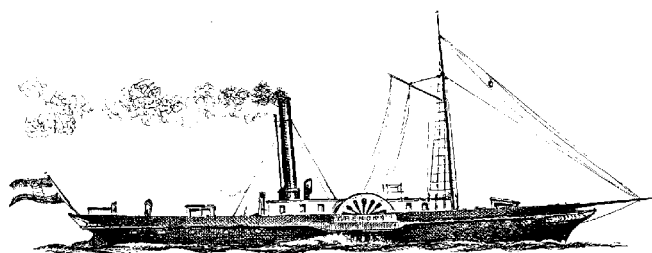
“Clementina” (vedi “Contessa Clementina”)

“Conte Mocenigo” Piroscabo a ruote costruito a Londra, nel 1843, dallo Shipyard Dithburn & More. Scafo in ferro lungo m.50 e stazza di 470 tonn. lorde, macchina con potenza di 120 c.v.. Pescaggio m. 0,61. Dopo il 1849 riprende il servizio col nome di “Innominato”. Armatori: Perelli e Paradisi; poi, dal 1852, Lloyd Austriaco col nome di “Cremona”. Venduto nel 1856.

“Contessa Clementina” Piroscabo a ruote costruito a Marsiglia nel 1846 dal cantiere Taylor. Scafo in ferro lungo m. 40, largo m. 4,9 e stazza di 200 tonn. lorde, macchina con potenza di 80 c.v.. Pescaggio m. 0,54. Dopo la guerra del 1848-49 prende il nome di “Clementina”. Armatori: Perelli e Paradisi poi, dal 1852, Lloyd Austriaco col nome di “Padova”. Venduto nel 1866. (fig. 2)

“Cremona”

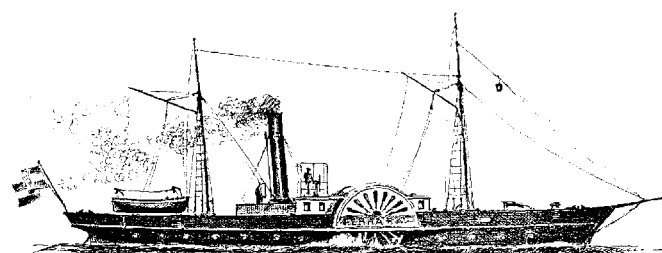
(vedi “Conte Mocenigo”).



“Eridano” (1) Piroscabo a ruote costruito a Genova nel 1819 dal Cantiere Biga. Scafo in legno di 143 tonn. lorde con macchina Boulton Watt & Co (Birmingham) di 14-16 c.v.. Armatori: Società Visconti d’Aragona, Confalonieri, Pellico. Posto in disarmo nel 1820.

“Eridano” (2) (vedi “Pio IX”)

“Ferrara” Rimorchiatore a ruote costruito nel 1854 a Le Creusot (Marsiglia) dal cantiere Schneider & Co. Scafo in ferro lungo 50 m., largo m. 7,00 e stazza di 420 tonn. lorde

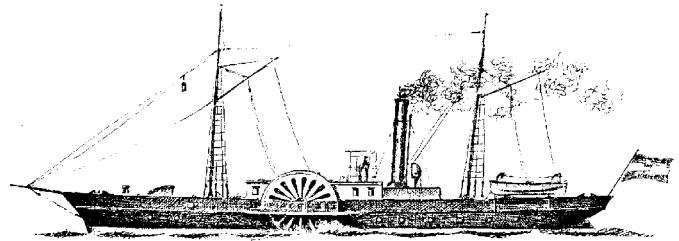


con macchina di 150 c.v.. Pescaggio m. 1,00. Armatore: Lloyd Austriaco. Venduto nel 1865.

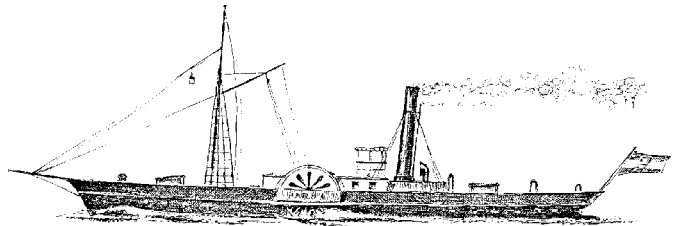
“Innominato” (vedi “Conte Mocenigo”)

“Maria Luisa” Piroscalo a ruote con scafo in legno entrato in servizio nel 1828 per conto dell’armatore Giuseppe Testa con privilegio del Ducato di Parma Piacenza e Guastalla.

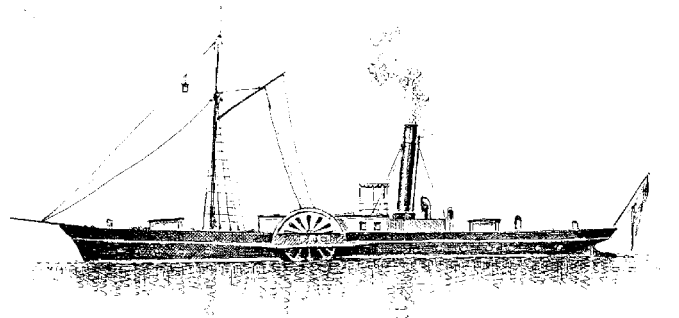
“Modena” Piroscalo a ruote costruito nel 1853 a Zurigo da Escher Wyss & Co. Scafo in ferro lungo 55 m., largo m.7,3 e stazza di 470 tonn. lorde con macchina di 120 c.v.. Pescaggio m.0,80. Armatore Lloyd Austriaco. Venduto nel 1858.



“Padova”
(vedi “Clementina”)



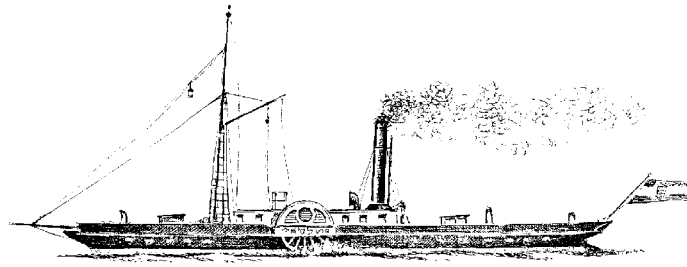
“Parma” Piroscalo a ruote costruito nel 1853 a Zurigo da Escher Wyss & Co. Scafo in ferro lungo 55 m., largo m.7,3, e stazza di 470 tonn. lorde con macchina di 120 c.v.. Pescaggio m. 0,80. Armatore Lloyd Austriaco. Venduto nel 1858.



“Pavia” Rimorchiatore a ruote costruito nel 1854 a Le Creusot da Schneider & C (Marsiglia). Scafo in ferro lungo 50 m., largo m.7,00 e stazza di 420 tonn. lorde con macchina di 150 c.v.. Pescaggio m. 1,00. Armatore Lloyd Austriaco. Venduto nel 1865.

“Piacenza” Rimorchiatore a ruote costruito nel 1854 a Le Creusot da Schneider & C (Marsiglia). Scafo in ferro lungo 50 m., largo m.6,7 e

stazza di 420 tonn. lorde
con macchina di 150 c.v..
Pescaggio m.1,00. Arma-
tore Lloyd Austriaco.
Venduto nel 1863.



“Pio IX” Piroscalo a ruote costruito nel 1847 nel cantiere Paul van Vlissingen & Dudock van Heel di Amsterdam. Scafo lungo 51 m. e largo m.6,9, macchina di 100 c.v.. Armatrice l'i.r. Navigazione a Vapore sul Ticino e Po (fig. 3); nel 1848-49 presta servizio per conto della repubblica di Venezia col nome di “Eridano”.

“Verona” Piroscalo a ruote costruito nel 1854 dal cantiere Paul Vlissingen & Dudock van Heel (Amsterdam). Scafo in ferro lungo 42 m. largo m.5,5 e stazza di 220 tonn. lorde con macchina di 80 c.v.. Pescaggio m.0,80. Armatore Lloyd Austriaco. Venduto nel 1866. (fig. 6)

“Vicenza” Rimorchiatore a ruote costruito nel 1854 dal cantiere Paul Vlissingen & Dudock van Heel (Amsterdam). Scafo in ferro lungo 42 m., largo m.5,5 e stazza di 220 tonn. lorde con macchina di 80 c.v.. Pescaggio m. 0,80. Armatore Lloyd Austriaco. Venduto nel 1866. (fig.6)

FONTI

- Herbert Winkler - Die Österreichische Po-Schiffahrt, Marine Gestern Heute, Vienna, dicembre 1981 (traduzione di E.Gellner)
- Ettore Fabietti - Piccola storia della navigazione a vapore, Garzanti, Milano, 1943
- Giovanni Gerolami - Navi e servizi del Lloyd Triestino, Trieste, 1956
- Tommaso Gropallo - Navi a vapore ed armamenti italiani, Genova, 1958
- G.Stefani-A.Astori - Il Lloyd Triestino. Contributo alla storia italiana della storia della navigazione marittima, Mondadori, Milano, 1938
- Umberto Del Bianco - Il Lloyd Austriaco e la marina postale dell'Austria e dell'Ungheria, Del Bianco Editore, Udine, 1976
- Rivista “Sul Mare” n.ro 10, Lloyd Triestino, 1936
- Aldo Cherini Paolo Valenti - Lloyd 150 - Trieste 1836 1986. Quaderno AMA nro 15/86