

Le développement du chantier naval de Castellammare et les achats d'équipements dans la mer Baltique et la Mer Noire (1783 -1861)

Maria Sirago

Introduction

Le port de Catellammare depuis le temps des Angevins a été toujours vital pour la defense de Naples. Mais à l'époque des Espagnols, à partir del 1507, a été donné en fief a Filippino Doria, puis en 1541 à Ottavio Farense. Et quand Charles de Bourbon a pris le Royaume, en 1734, la ville a été incorporé dans ses possessions personnelles (telles que l'héritage de la mere, Elisabetta Farnese). Mais le port, "capable d'armées", a toujours été l'objet d'une attention particulière par les rois, qui les utilisaient pour défendre la Capitale et la construction des navires pour la flotte royale. Et ici, il y avait formé une classe marchande florissante consacrée à la construction de grands bateaux, au commerce et à la pêche. Et même pendant la période autrichienne (1707-1734) le port a été restauré à la demande des capitaines de navires qui ont dénoncé l'insuffisance des structures anciennes. Et la dépense massive a été tirée de l'"atterrissage" payé par les mêmes maître et capitaines de plusieurs navires arrivant au port.

La premiere epoque des Bourbons (1734-1806)

Lorsque Charles de Bourbon est arrivé dans le Royaume de Naples, en 1734, a été obligé de réorganiser la flotte, détruit par les Autrichiens, nécessaire pour se défendre contre les attaques des pirates barbaresques.

Du 1736 on a commencé la construction du navire Saint-Philippo le Real, de 60 canons, terminée deux ans plus tard. Ensuite furent construits le navire Partenope San Carlo, une frigate de 50 canons et 4 galères. Mais les vaisseaux ont été construits par le Genois Sebastiano Tixi avec plans empiriques, comme par le passé, donc les bateaux n'étaient pas très sûrs.

Mais en 1759 Charles quitta Naples pour le Royaume d'Espagne et le jeune roi Ferdinand a été laissé sous la tutelle de Bernardo Tanucci qui ne présentait aucun intérêt particulier pour les questions maritimes; ainsi la marine royale était en abandon complet, avec 3 galères, 4 frégates, 6 galeottes (petite galères) et 8 xebecs. Ainsi, la reine Marie - Caroline demanda à son frère, le Grand Duc de Toscane, de faire venir à Naples le célèbre amiral John Acton, d'origine irlandaise, qui était à son service, pour réorganiser la marine napolitaine. L'officier, arrivé à Naples le 4 août 1778, nommé cinq jours après "Diresteur du Secretariat de la Marine Royal", décida de rester dans le Royaume, malgré les protestations du Grand-Duc Léopold, et commença à travailler immédiatement pour réorganiser le secteur maritime dans son ensemble.

Après avoir formé un Conseil de la Marine, réorganisa les écoles nautiques de Carotto et Meta (à Piano de Sorrento) et de Saint-Joseph à Chiaia, en Naples, pour former des bonnes

équipes et les pilotes nécessaires pour les navires marchands. En suite ordonné de réorganiser l'Académie de Marine, fondé en 1735 pour l'éducation des aspirants garde-marine.

Puis il a décidé de reorganiser et d'augmenter la flotte de navires en utilisant le traité de Leonard Euler, publié en latin en 1749 et traduit en italien à Naples en 1780, le traité plus innovant pour la construction navale; et pour la navigation on utilisa le traité de Robertson (traduit à Naples en 1776).

Dans le même temps il a appelé à Naples le "constructeur ingénieur" d'origine française Antoine Imbart, alors lieutenant du Grand-Duc de Toscane, qui a apporté avec lui les plans de construction françaises, déjà testée dans les arsenaux de Brest et de Toulon pour construire les bateaux à 74 canons.

Mais puisque le chantier Napolitain était peu profonde, donc pas utilisable pour la construction des nouveaux navires, Acton décidé de construire un chantier naval royal à Castellammare, où il y avait une vieille tradition de construction navale, en utilisant le chantier naval Napolitain seulement pour les petits bateaux.

Au printemps de 1784 ont commencé les travaux pour transformer le chantier marchand en Arsenal Royal, travaux dirigé par l'ingénieur Giovanni Bompiede, qui à cette époque réorganisait les principaux ports du Royaume. Dans le chantier on construit un "Varatojo" (pier pour le lancement de navires) avec deux quais latéraux, mis en place un stand pour les condamnés qui y travaillaient et un entrepôt pour les matériaux.

Enfin, ont été canalisées les eaux dans lequel on faisait temperer le bois nécessaire pour construire les navires, en particulier celles plus précieuses de sapin ou "bois du Nord", qui venaient de la Suède et de la Russie (Riga) quand il a été conclu un traité de commerce (1787).

Déjà en 1784 l'ingénieur Imbert a commencé à construire la quille du premier navire à 74 canons fourni par le programme d'Acton, lancé deux ans plus tard, nommée Partenope. Puis jusqu'à 1795 ont été construits cinq autres navires, le Ruggiero, le Tancredi, le Guiscard, le Samnite et l'Archimède, alors que à Naples poursuivi la construction des bateaux de moindre tonnage.

Mais à la fin de 1798, tandis que le roi s'enfuit à Palerme sur le navire de l'amiral Nelson et les Français arrivaient à Naples, il fut décidé de détruire la flotte, qui fut brûlé l'8 Janvier 1799 par le commodore Campbell pour l'empêcher de tomber entre les mains des Français. Puis, après la chute de la République Napolitaine, mis à mort l'amiral Francesco Caracciolo par Oratio Nelson, il semblait que tous les efforts d'Acton pour construire une puissante flotte ont été déjouées.

La Période Française (1806-1815)

Joseph Bonaparte, nommé roi des Deux-Siciles le 30 Mars 1806, il se trouva à gouverner un royaume presque complètement dépourvu de forces navales. Par

conséquent, depuis le 15 mai confié la régence du département de la Marine à Nicola Pignatelli, puis mise en place un «Corps des ingénieurs de la mer» divisée en deux branches, «Marine» et «Plombier», pour réorganiser le secteur maritime. Dans le même temps a été réorganisée l'Académie de la Marine, avec l'«école des pilotes», a été restauré l'école nautique de Meta et Piano de Sorrento et celle de l'île de Procida, un important centre commercial, ouvert à la fin de 700.

Quant à la flotte, le premier noyau a été formé par la frégate Ceres et la Corvette Fame, capturée à Castellammare tandis que le roi échappé de Naples en Sicile pour la deuxième fois. Par conséquent, il a été décidé de construire des bateaux canoniers pour défendre la côte contre les incursions des Anglo - Bourbon.

Pendant ce temps Napoléon, qui avait adapté les arsenaux principales italiennes (Venise, Gênes, La Spezia) pour construire des navires à 80 canons, demandé à Murat, nommé roi de Naples en 1808, de procéder à cet ajustement pour l'arsenal de Castellammare et construire quatre vaisseaux de ligne. En attendant, ils ont commencé à construire un navire à 74 canons, le Capri (en l'honneur de la reconquête de l'île, occupée par les Britanniques, en Octobre 1808), lancé en 1810. Deux ans plus tard, fut lancé le navire Joachim, quand on a prévu d'étendre l'arsenal de Castellammare pour définir trois bateaux simultanément. Mais pour les urgences de la guerre, le travail ne fut pas terminé.

La deuxième période Bourbon (1815-1861)

Après la restauration Ferdinand IV a décidé de restaurer rapidement la marine, également nécessaire pour la protection des navires marchands. Entre 1815 et 1816 ont été émises réglementations pour la réorganisation de la flotte, résumé en 1818 dans "les ordonnances générales de la Marine Royal". Ensuite, pour remplacer les navires obsolètes, de 1822 à Castellammare a repris la construction des navires de 80 canons tels que ceux construits pendant la Période Française. Et pour le lancement, en reprenant le projet d'expansion de 1812, on a fait des travaux au-dessus et sous l'eau, avec une équipe de "sommersgitori" (ou plongeurs), qui ont construit un port permanent avec laquelle ont lancé le navire Vésuve (1824).

Trois ans plus tard, il fut nommé commandant du chantier le capitaine Charles Acton, fils de John, un capitaine expert et auteur de divers écrits maritimes, pour contrôler la construction des bateaux. Pendant ce temps, en 1831, on a décidé de réorganiser l'Ecole Nautique de Piano, afin d'améliorer l'éducation nautique, devenu la base pour les écoles secondaires ouvertes dans le Royaume, principalement celle de Castellammare, considérablement augmentées. dans les années suivantes. Et dans le même temps à Naples ont également réorganisé l'école napolitaine de «pilotes» et l'Académie de Marine.

Mais en 1818 avait commencé la "aventure" de la navigation à vapeur, organisé par des entrepreneurs privés, avec des bateaux français, avec les quelles on faisait le service postal et de passagers entre Nâples et la Sicile. Puis de 1836 ont été ajoutés à la flotte de guerre trois bateaux à vapeur acheté en Angleterre. Ainsi, en 1837, il a été ordonné de construire dans le chantier une machine à lever les vaisseaux. Et au début de 1838 Ferdinand II avait nommé un comité de technique,présidée par l'«inspecteur de la matière" Giovan Battista Staiti, le directeur du génie militaire et l'ingénieur hydraulique Mugnai, pour étudier un projet d'expansion du chantier de Castellammare pour l'adapter aux nouveaux types de construction, comme ils l'avaient prévu les Français, à un coût de 70.000 ducats. On devez également utiliser l'espace du chantier marchande, reconstruite quelques années plus tard sur un autre site.

Les travaux pour l'expansion du chantier naval de Castellammare ont commencé en 1839, après une énième visite du roi, avec la réparation des toits qui ont été utilisés pour réparer le bois pour la construction des vaisseaux. Mais pour la pleine restauration et l'adaptation à les nouveaux types de construction fut prévue une dépense totale de 300.600 ducats.

Pour procéder de manière appropriée le roi demandait un plan détaillé, afin de définir les dépenses: l'un des principal souci était de bien véhiculer l'eau pour alimenter les réservoirs où on mettez le bois, avec la restauration du canal construit entre 1818 et 1819. Mais on voulait également élargir les magasins pour maintenir la matière précieuse, en particulier les précieuses "arbres du Nord".

Puis en 1841, ont été construits deux plates-formes sur les côtés du nouvel chantier (qui a coûté 12.760 ducats) et un mur a été construit pour protéger le nouvel espace intégré, afin qu'il puisse commencer la construction d'une drague ou "cavafondo" à vapeur, nécessaires pour creuser le principal ports du royaume, surtout celles de l'Adriatique.

Au total en 1840 ont été payés 30 000 ducats, et un autre 40 000 l'année suivante. et on prévoit de payer un autre 60 000 ou plus, bien qu'on notaient que le coût était devenu très cher et on avait besoin d'un moyen de le limiter.

Toutefois, on a fait la poursuite des travaux et on a de nouveau prolongé le "avanscalo" pour lancer le navire Capri. Et à la fin de 1843 pourrait être lancé avec succès la vapeur frigate Hercules à 300 chevaux, et a été commence la construction des autres vapeures.

Pendant ce temps, le capitaine Matteo Correale et Mugnai ont commencé à delineer un project pour la nouvelle corderie qui serait ouvert dix ans plus tard, en 1853, avec des machines fabriqués en Angleterre.

Mais puisque les machines. les pilotes et les navires ont été fournis par l'Angleterre et la France, le roi pour se libérer de la domination étrangère en 1840 fonda à Pietrarsa à la marine de Portici, l'«Usine Royale Pyrotechnique» dans lequel il a été créé une école pour les conducteurs des vapeurs, qui bientôt a commencé à produire des moteurs à vapeur pour les navires et le chemin de fer naissant. Et en 1843, a également produit un nouveau treuil vertical

pour le chantier. Mais à cause d'une tempête en 1844 on a été obligé de construire un barrage pour protéger le site et améliorer le chantier.

En attendant, on commençait à renforcer les fondations dans la mer et à construire plusieurs magasins sur le quai à gauche du vieux port, tout en discutant comment faire la construction militaire de la jetée. Puis il a été prévu aussi de créer une jetée rocheuse pour protéger le nouvel port militaire

Dans le même temps on donnait des ordres pour construire de nouveaux vapeurs de 300 chevaux avec la forme "de corvettes et bricks", avec 26 canons, plus cher que d'autres bateaux, mais mieux gérés; et à la fin du 1844 a été «heureusement» lancée la frégate à vapeur Archimède. Puis jusqu'à 1848 ont été construits trois frégates à vapeur, le Hector, le Charles III et le Samnite, tous avec des moteurs britanniques.

Dans la même période, entre 1849 et 1850, on construit la "pirofregate" Hector Fieramosca avec le moteur fabriquée à Pietrarsa: donc ce fut le premier vapeur produit entièrement dans le royaume. Et en 1854 il a été lancé la pirofregate Princesse Mathilde (avec la machine de l'ancienne navire Marie-Thérèse).

Dans le même temps poursuivi la construction de bateaux à voile, comme le navire Monarque, lancé en 1850. Puis on a commencé à être expérimenté, même le système de navigation en hélice, appliquée au bateau Monarque en 1858.

Peu avant l'unification de l'Italie (1861) le chantier était désormais élargi avec l'ajout d'un nouvel bassin pour la construction des navires et des frégates, un moteur à vapeur pour les forges, une autre machine pour tester les chaînes de fer, de nombreuses entrepôts pour le stockage de matériaux de construction et une corderie, afin d'être considéré comme le premier arsenal du Royaume.

Parallèlement il a été construit un chantier marchand, où ils ont construit de nombreux brigantins engagés dans le commerce avec la Mer Noire, la Mer du Nord et la Mer Baltique et les Amériques.