

IL CANTIERE NAVALE DI CASTELLAMMARE *al servizio dell'armata di mare – regia marina – marina militare*

L'Armata di Mare

La costruzione di un cantiere navale a Castellammare rappresentò la logica conseguenza del potenziamento dell'Armata di Mare del Regno delle Due Sicilie.

L'Armata di Mare borbonica prima dell'incorporamento nella Regia Marina, era talmente grande e potente per numero di imbarcazioni (oltre 100), di stazza complessiva, di percentuale di legni a vapore e potenza di fuoco che, oltre a rappresentare la maggiore fra tutte le flotte degli Stati italiani preunitari, era la terza nel Mediterraneo, dopo l'Inghilterra e la Francia.



Immagini della flotta e degli uomini dell'Armata di Mare

La tipologia delle navi rispecchiava le modalità dell'epoca che voleva la flotta composta essenzialmente di vascelli, fregate e corvette e, successivamente di altre unità azionate dal vapore.

I **vascelli** erano generalmente a due ponti di batteria e uno di coperta, le loro dimensioni andavano da 50 a 60 metri di lunghezza e circa 16 di larghezza con una stazza tra le 3.000 e le 4.500 tonnellate. La velatura si sviluppava su tre alberi, l'armamento tra i 60 ed i 70 cannoni e l'equipaggio di circa 300 uomini.



Varo di un vascello a Castellammare

I vascelli erano anche chiamati "navi di linea". Tale classificazione derivava dal fatto che, nel 1653, l'ammiraglio inglese ordinò che le imbarcazioni dovevano combattere in linea o di fila,

perchè le bordate dei cannoni risultassero più efficaci.

Tali navi di linea erano divise in "classi" in funzione delle dimensioni e dell'armamento.

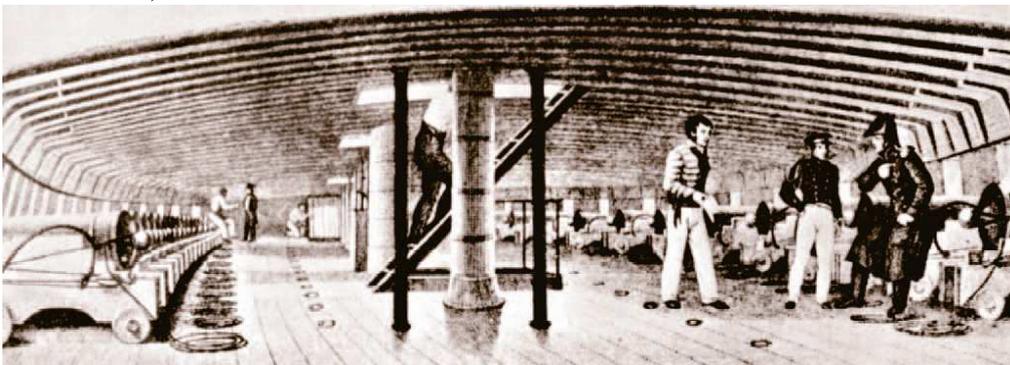
Ad esempio un vascello di terza classe possedeva due ponti batteria con 15 cannoni medi per lato sul ponte batteria superiore e 14 cannoni pesanti per lato, su quello inferiore; sul ponte di coperta erano sistemati 8 cannoni pesanti per lato. 2 cannoni leggeri "in caccia" erano sistemati sul castello a prora e 2 pesanti "in fuga".

I vascelli di linea, quindi, possono considerarsi i progenitori delle future corazzate. Nella prima metà dell'800, furono dotati anche di motori ausiliari.



Immagine del cantiere navale di Castellammare

La *fregata* non era concepita per battersi "in linea" come i vascelli e perciò la sua struttura era più leggera (non dovendo sopportare il peso delle grosse artiglierie), era più veloce ed aveva un armamento ridotto sia come numero sia come calibro. Definita anche "occhio della flotta", i suoi compiti in squadra erano quelli di "esploratore"; non dovendo combattere in linea, aveva il compito di soccorrere i vascelli in difficoltà rimorchiando fuori dalla mischia quelli danneggiati. Fuori squadra le fregate erano adibite a compiti diversissimi quali, ad esempio, quello di servizio di guardia delle coste, effettuare crociere contro il commercio nemico.



Ponte batteria di una fregata della seconda metà dell'800

Le fregate erano a due ponti, uno a batteria coperta e uno scoperta; la lunghezza di circa 35 metri, la larghezza di 13 e la stazza tra le 1000 e le 2000 tonnellate. L'alberatura era sviluppata su

tre alberi, l'armamento era di circa 40 cannoni e l'equipaggio era di circa 300 uomini.

Le **corvette**, invece, erano ad un solo ponte, della stessa lunghezza delle fregate ma di minor larghezza; la stazza di circa 1000 tonnellate, la velatura di tre alberi, l'armamento composto dai 20 ai 30 cannoni e l'equipaggio era composto da 140 a 180 uomini.

I compiti delle corvette erano quelli di esplorazione, scorta, trasmissione ordini ed altri servizi ausiliari. Alla fine del XVIII secolo, a seconda della grandezza, dell'armamento e dell'utilizzo, le corvette si distinguevano in: a batteria coperta, a barbetta, onerarie e bombardiere

Vi erano, infine, i **brigantini**, navi con due alberi, un solo ponte ed una dozzina di cannoni da 9 o 12 libbre, con un dislocamento di circa 200 tonnellate ed una lunghezza di 20-25 metri. Ad essi venivano assegnati vari compiti. I brigantini potevano essere a palo (con in più un albero di mezzana con vele auriche) e a goletta (con l'albero di trinchetto attrezzato a vele quadre e l'altro a vele auriche).

Il naviglio minore era formato da **golette**, **sciabecchi**, **tartane**, **cannoniere**, **scorridore**, **polacche** e **yacht**, utilizzate in diverse operazioni e variamente armate.

I cannoni venivano individuati in base al peso della palla sparata espresso in libbre (1 libbra inglese = 450 grammi).

Le **golette** erano celeri bastimenti a vela con bompresso e due alberi leggermente inclinati verso poppa con vele auriche; erano generalmente armate con 4 cannoni e 6 cannonicini. Vi erano vari tipi di golette: bermudiana, a gabbiola, a forcilla, a palo, a vele di strallo.

La mancanza di impavesate non consentiva una adeguata protezione dal fuoco nemico all'equipaggio

Con l'uso del vapore, i vascelli furono sostituiti dai **pirovascelli**, unità a tre alberi ed a tre ponti, con le seguenti caratteristiche:

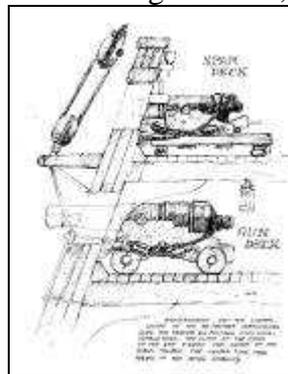
- dislocamento minimo di 3.000 tonnellate;
- lunghezza superiore ai 65 mt.;
- larghezza superiore ai 15 mt.;
- apparato motore con una potenza che andava da 800 HP a salire e con 1 elica per il movimento;
- armamento principale costituito da cannoni da 30 libbre.

Le **pirofregate** mantenevano i due alberi e venivano classificate di I rango o II rango a seconda della grandezza, a ruote o ad elica,

- dislocamento tra le 1200 e le 3500 tonn.;
- lunghezza tra 50 e 70 mt.;
- potenza dell'apparato motore tra le 300 e le 2000 HP.;
- movimento a pale ed poi ad elica
- velocità tra li 8 ed i 12 nodi;
- armamento, in funzione della grandezza, arrivava fino a 50 cannoni.



Cannoni in batteria coperta



In batteria e sul ponte

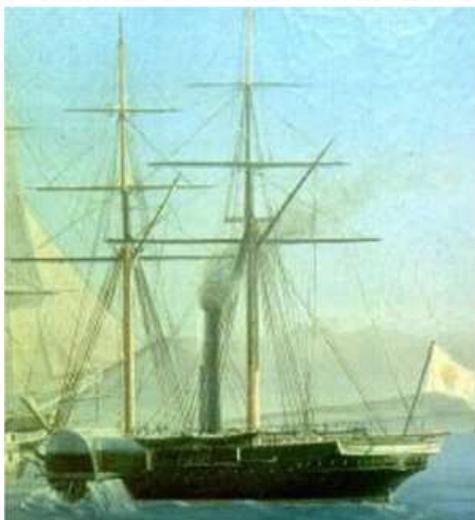


Particolare affusto su ruote



Pirofregata aruote Archimede (Napoli 1844)

Le *pirocovette*, classificate di I o II rango a seconda della grandezza, avevano sempre due o tre alberi, il dislocamento era tra 600 e 1500 tonnellate, la lunghezza variava da 35 a 65 metri, l'apparato motore sviluppava un potenza media di 300 HP e movimentava ruote laterali o l'elica, mentre l'armamento consisteva in circa 12 cannoni.



Pirocivetta – Pirofregata (dietro vascello americano)

Un altro tipo di bastimento era rappresentato dagli *avvisi a ruota*, veloci con dislocamento tra 200 e 900 tonnellate, lunghezza tra 40 e 70 metri, motore fino a 200 HP che movimentava ruote a pale sulle fiancate ed una velocità di 16 nodi; l'armamento non superava i tre cannoni da 160 mm. Erano classificati a “ rango” come le altre navi più grandi.

Gli *avvisi*, denominazione derivante dalla marineria velica, avevano un solo albero a cutter e venivano utilizzati per i collegamenti fra le basi e le squadre o le navi dislocate altrove, o fra le squadre stesse, per la consegna della posta o degli ordini.

L'applicazione del vapore agli *avvisi* non sostituì del tutto la velatura. Essi conservarono una discreta alberatura per poter procedere a vela quando c'era vento a sufficienza. L'uso delle macchine a vapore, all'inizio, non dava sufficiente affidamento, anche per l'enorme consumo di carbone per azionare un apparato motore pesantissimo. Queste unità scomparvero a poco a poco alla fine dell'800 per far posto alle cannoniere, agli arieti torpedinieri ed agli incrociatori protetti.

Anche alle *golette* fu applicato un motore che sviluppava circa 200 HP di potenza e movimentava generalmente una elica, con un dislocamento di circa 25 tonnellate e lunghezza di 35 metri; l'armamento era modesto: pochi cannoni da 70/80 mm.

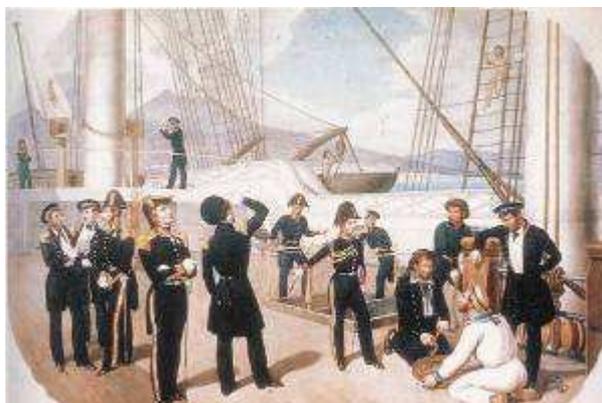
Nel gennaio del 1850 le navi da guerra a vapore vennero classificate, sulla base di un regio

decreto, come *fregate*, quelle mosse da macchine “ della forza di trecento cavalli in sopra”, *corvette* da 180 a 299 cavalli, *brigantini* da 80 a 79 cavalli, *battelli* o *golette* da 79 cavalli in giù.

L'Armata di Mare era così costituita:

- Reale Corpo di cannonieri e marinai, articolato in 16 compagnie attive da imbarco e due sedentarie;
- Reggimento “Real Marina” composto da 2.400 uomini, articolato in due battaglioni per sei compagnie;
- Corpo del Genio Marittimo;
- Corpo Telegrafico;
- Corpo Sanitario;
- Corpo Amministrativo con Dipartimenti a Napoli, Palermo e Messina.

Gli ufficiali venivano formati alla Reale Accademia di Marina fondata nel 1735, che possedeva un osservatorio astronomico-nautico, tra i più belli d'Europa. Nel 1841 fu fusa con l'Accademia militare della Nunziatella, al fine che i futuri ufficiali di marina venivano selezionati tra gli alunni del collegio militare.



Ufficiali dello Stato maggiore

La gerarchia degli Ufficiali era la seguente: Ammiraglio, Vice Ammiraglio, Retro Ammiraglio, Capitano di vascello, Capitano di fregata, Tenente di vascello, Alfieri di vascello e Guardiamarina.

Nel 1848, durante la I guerra d'indipendenza, Francesco II inviò 5 fregate a vapore, 2 a vela, 1 brigantino e vari trasporti con 4.000 soldati agli ordini del generale Guglielmo Pepe, allo scopo di liberare Venezia dagli austriaci. Ma essi furono ritirati il 15 maggio allo scoppio della rivoluzione.



Ufficiali del Genio Navale e del Reggimento Marina

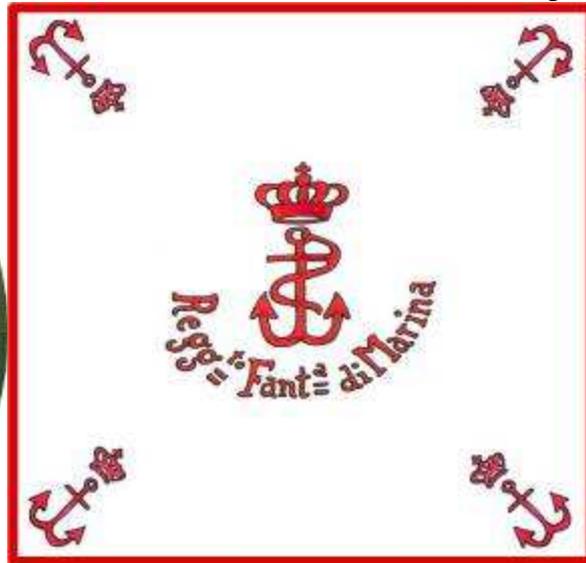
Negli anni 1860/61 l'Armata di Mare confluì nella Marina Italiana, unitamente a quella Sarda e

della Toscana, più alcune navi garibaldine e 2 del papato.

Alla data del proclama del Regno d'Italia la flotta navale era così composta: 97 navi di cui 79 operative, di queste 22 erano a elica, 35 a ruote, 22 a vela. Provenivano 32 dalla Marina Sarda, 8 dalla Toscana, 2 dalla Pontificia e 37 dalla Marina delle Due Sicilie (24 napoletane e 13 siciliane).



Ufficiale medico

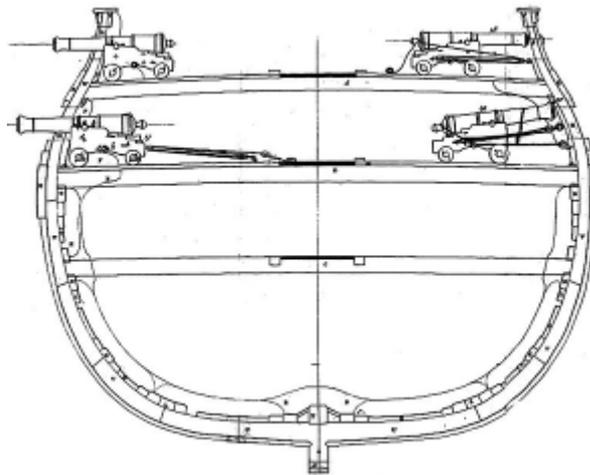


Bandiera del Reggimento di Fanteria Marina

L'Armata ebbe anche occasione di operare in Brasile.

L'armamento principale era costituito da cannoni a retrocarica sistemati sul ponte batteria e con lancio piatto. Gli obici e mortai in uso nei combattimenti terrestri, non potevano essere usati in quelli navali perché potevano sparare solo ad alzo elevato e con traiettoria ellittica.

La misurazione dei cannoni teneva conto del peso dei proiettili; quando si introdusse la rigatura l'artiglieria migliorò in balistica ed in potere perforante dei proiettili. Con la retrocarica, il ritmo di fuoco divenne più veloce.



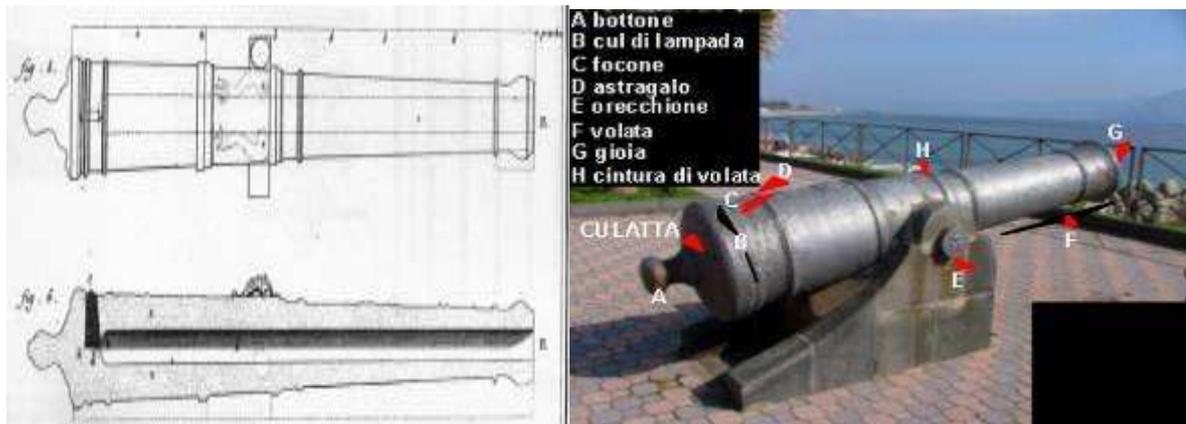
Vascello: sistemazione dei cannoni sul ponte principale e batteria

Si assiste, verso la metà dell'800, all' introduzione dei cannoni-obice Paixhans, dal nome del generale francese Henry - Joseph Paixhans che inventò anche le granate esplosive. Tali colpi causavano nelle navi in legno incendi e devastazioni. Successivamente, l'americano J.A.Dahlgren migliorò tale tipo di cannone che fu in grado di sparare anche proiettili solidi in alternativa a quelli esplosivi.

Il caricamento dei cannoni ad avancarica richiedeva precise e rapide operazioni, per prima cosa si puliva con lo scovolo l'anima del pezzo dai residui e dalle arroventate del tiro precedente, poi veniva introdotto il cartoccio della carica, formato da un sacchetto di carta o di tela pressata con

all'interno la giusta dose di polvere nera. Prima di introdurre la palla sferica veniva spinto nell'anima un tampone di legno o di paglia che veniva pressato con l'ausilio di un bastone (calcatoio). Spesso si legava con strisce di tela la palla e il tampone allo stesso cartoccio della carica, per inserire all'interno del pezzo un corpo unico. La carica veniva accesa con col focone, un piccolo foro che metteva in comunicazione la camera interna con l'esterno del pezzo. Per innescare il cannone, prima si buca il cartoccio dal forellino esterno (focone), poi si versava il polverino, una polvere nera assai fine a più rapida combustione.

Per sparare si dava fuoco alla polvere del focone con i buttafuoco, un'asta che aveva alla estremità una miccia a lenta combustione. Il polverino comunicava il fuoco alla carica interna che esplodeva e proiettava la palla all'esterno. Per il puntamento si usava un'asta contenente diverse tacche di mira, fissata all'estremità della culatta. Il tiro era diretto e si mirava sempre al punto in bianco, cioè creando una linea immaginaria che, seguendo la traiettoria del proiettile, prolungava la volata fino all'obiettivo.



Vista e sezione di un cannone ad avancarica da 32 libbre

L'elevazione della bocca da fuoco era poi fissata con una serie di piccoli cunei di legno che venivano inseriti sotto la culatta, alzando il cannone per il pomo di presa posteriore. I proiettili potevano essere: a palla piena in ghisa per distruggere le cinte murarie; la granata usata contro le truppe allo scoperto o contro batterie nemiche; quella per il tiro a mitraglia, ottenuto introducendo nel cannone una scatola cilindrica di latta o di cartone contenente chiodi e pezzi di ferro.

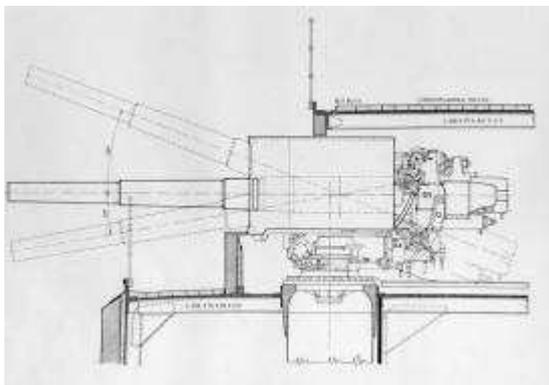
Altri proiettili erano rappresentati dalle *palle arroventate* e dalle *palle incendiarie*: le prime erano normali palle da cannone, fuse in ghisa ricca di carbonio, che venivano arroventate al calor rosso sopra i graticci, poi inserite velocemente nell'anima del pezzo, separate dal cartoccio per mezzo di uno spesso tampone di legno che evitava l'innescò immediato della carica. Avevano il compito di appiccare il fuoco alle strutture in legno delle opere fortificate, quali i gabbioni, i cesti e le fascinate che rivestivano i parapetti.

Le *palle incendiarie*, di forma ovale, erano costituite da un robusto sacchetto di tela riempito con una miscela di polvere nera, pece, resina, sego e da quattro o sei granate a mano cariche ed innescate. Il proiettile, lanciato con il mortaio, serviva per illuminare a lungo il campo di battaglia nelle ore notturne, in modo da scoprire i lavori di assedio preparati dal nemico.

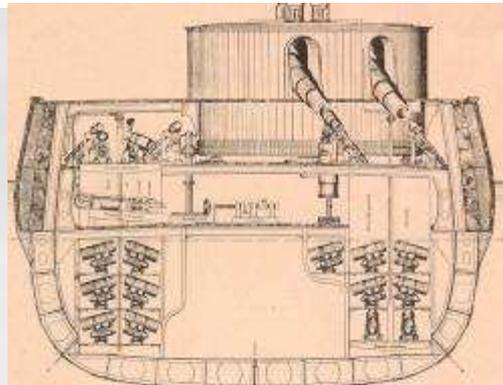


Cannoni ad avancarica in batteria

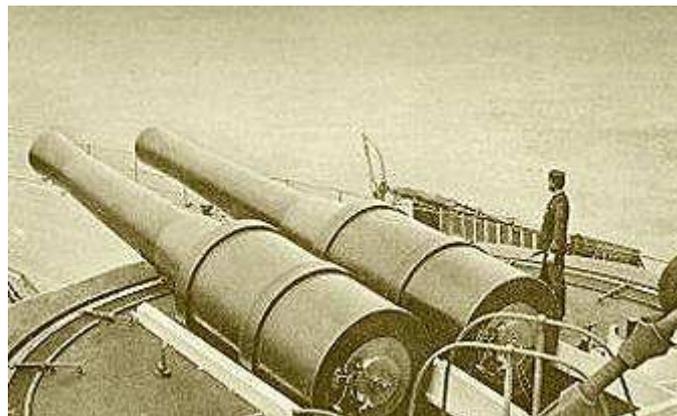
Con l'introduzione della propulsione a vapore su ruote laterali, fu necessario abolire i cannoni in batteria e sistemarli in torretta ovvero "in barbetta" ossia su piattaforme girevoli. Le pirofregate, quindi, furono sostituite dagli incrociatori protetti. La costruzione navale si sviluppò ulteriormente quando furono introdotti i cannoni a canne rigate che davano più potenza al fuoco. La lunghezza dei cannoni aumentò anche per la sostituzione della polvere nera per le cariche, con la polvere bruna.



Cannone a retrocarica in torretta



Cannoni ad avancarica in torretta



Cannoni in barbetta

Il primo esplosivo, infatti, aveva una combustione molto rapida ed i cannoni, conseguentemente dovendo avere una lunghezza ridotta; quella bruna, invece, con combustione molto più lenta permise di costruire cannoni più lunghi e con maggiore gittata.



Flotta in rada



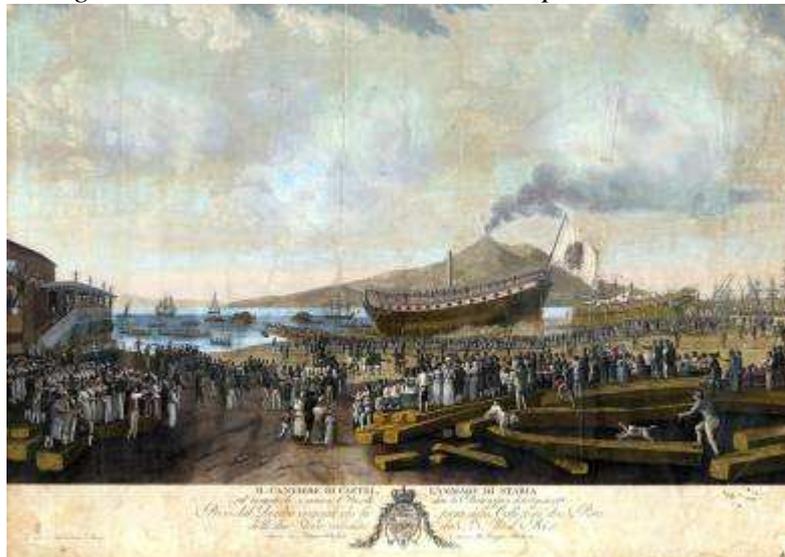
Divise della Real Fanteria di Marina e Genio Navale

Il cantiere navale



Voluto dal ministro del Regno borbonico John Francis Edward Acton in una città, come Castellammare di Stabia, che vantava antiche tradizioni marinare e cantieristiche, la data di nascita del cantiere navale la si può far risalire al dicembre del 1780 allorquando il sovrano firmò un Dispaccio Reale nel quale si legge:

Ferdinando IV dei Borbone, in attestato della sua Sovrana beneficenza su questa città, dispone che a Castellammare di Stabia si fosse aperto un cantiere per la costruzione delle Reali Navi ed accomodato alla meglio il Porto, non che stabilito un Dipartimento della Real Marina.



Acton, già al servizio del Granduca di Toscana, il 9 agosto 1778 fu nominato Direttore della Segreteria di Stato della Marina ed il 4 giugno 1780 Ministro della Marina.



Si utilizzò un antico convento dei Carmelitani ed anche dei galeotti che venivano ivi destinati ai Bagni Penali. Unitamente ai maestri d'ascia locali e ad altri operai, costruirono la corvetta *Stabiae* varata il 13 maggio 1786.



Forte borbonico con faro

Una caratteristica dello stabilimento era la presenza di grandi vasche d'acqua per stagionare il legname da costruzione dei vascelli, sfruttando le proprietà delle acque minerali delle vicine sorgenti. La materia prima era ricavata dalle pendici del monte Faito ed era conservata in enormi magazzini. Per i servizi fu costruito un acquedotto che, dalla sorgente dell'Acqua Fredda di Agerola, posta a circa 100 metri sul livello del mare, attraverso canalette, serbatoi e pozzetti di sfioro, portava l'acqua potabile fino al cantiere. I primi operai furono i reclusi del bagno penale presso cui era stato costruito il cantiere; i galeotti lavoravano l'intera giornata con una pesante catena ai piedi; furono utilizzati per i lavori più pesanti ma con possibilità di recupero e riscatto. Successivamente furono impiegati i maestri d'ascia locali ed altri del Regno.

Alla fine del '700 il persona impegnato era di 2006 unità così suddivise:

<i>maestri d'ascia di mare</i>	205
<i>maestri falegnami</i>	167
<i>maestri calafati</i>	263
<i>segatori</i>	10
<i>falegnami d'ascia sottile</i>	37
<i>intagliatori e ramai</i>	10
<i>magazzinieri</i>	5
<i>maestri di serre</i>	11

<i>bozzellari (addetti alle carrucole e pulegge)</i>	11
<i>operai</i>	135
<i>giovanotti</i>	140
<i>custode</i>	1
<i>personale militare di sorveglianza</i>	19
<i>personale militare addetto alle costruzioni</i>	111
<i>personale militare incarcerato</i>	29
<i>servi di pena</i>	852

A difesa del cantiere, accanto ai forti già esistenti di Pozzano e di Rovigliano, fu costruita una batteria casamattata con 30 cannoni, prima del genere in Mediterraneo, con una lapide che così recitava:

Ferdinando IV
per la maggior difesa della città e porto
di Castellammare
destinò questa batteria casamatta
la prima nel lido del
Mediterraneo
quale con arte nuova sotto il ministero
del generale cavaliere D.Giovanni Acton
fu costruita su i disegni e progetti
del generale di artiglieria
D.Francesco De Pommereul
nell'anno MDCCXCV

La prima nave da guerra costruita a Castellammare fu la fregata *Stabia*, l'anno seguente il vascello *Partenope*, la fregata *Pallade* e la corvetta *Flora* ed altre navi fino alla costituzione della Repubblica partenopea del 1799. Gli inglesi incendiarono nel porto di Castellammare il vascello di linea *Partenope* per non farlo catturare dai francesi. Il cantiere lavorò senza sosta anche sotto Murat che fece costruire nel 1810- 1811 i vascelli *Capri* e *Gioacchino*.

L'introduzione della propulsione a vapore e l'utilizzo della corazza di rivestimento dello scafo, fecero sì che anche le specializzazioni degli addetti ai cantieri mutassero, seppur di poco. prima dell'Unificazione, infatti, la forza lavoro era così suddivisa:

<i>mastri d'ascia</i>	298
<i>mastri calafati</i>	138
<i>mastri d'opera sottile</i>	104
<i>mastri ferrari</i>	117
<i>mastri aggiustatori</i>	38
<i>mastri di trombe e limasti</i>	12
<i>mastri tornieri</i>	8
<i>mastri fonditori</i>	1
<i>mastri staffatori</i>	4
<i>mastri bozzellari</i>	17
<i>mastri ramari</i>	2
<i>segatori</i>	18
<i>pittori</i>	2
<i>marinai pittori</i>	6
<i>sonnatatori (sommozzatori)</i>	2
<i>campioni</i>	2
<i>ciurmisti</i>	12

<i>muratori</i>	1
<i>alunni macchinisti</i>	2
<i>cordari</i>	66
<i>teleria</i>	17
<i>servi di pena</i>	230

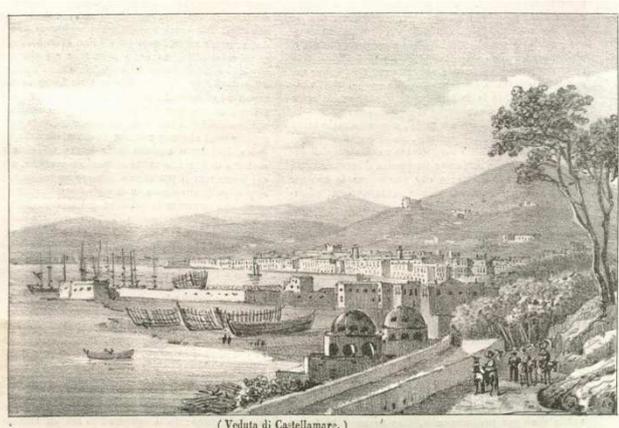
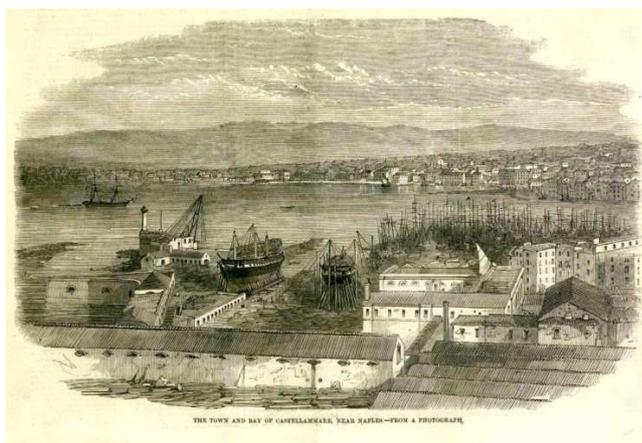
Le qualificate maestranze della città, erano supportate, quindi, da galeotti che avevano, così, la possibilità di riscattarsi. Il cantiere aveva tre grandi scali di costruzione dotati di un potente argano per l'alaggio. Achille Gigante nel suo *Viaggi artistici per le Due Sicilie* del 1845, così descrisse lo stabilimento: *Esso fu qui stabilito da Re Ferdinando IV, fin da' primi anni del suo regno, occupandovi un vasto spazio di terreno, nonché l'abolito monastero de' Padri Carmelitani. Di buone fabbriche lo sussidiò quel principe e di utensili e macchine necessarie quali a quei tempi poteansi desiderare. Oggidì è il primo arsenale del regno, e tale che fa invidia a quelli di parecchi regioni d'Europa. Sonovi in esso vari magazzini di deposito, e conserve d'acqua per mettere in mollo il legname, e sale per lavori, e ferriere, e macchine ed argani, secondo che dagli ultimi progressi della scienza sono addimandati, e mercè dei quali abbiamo noialtri veduto con poco di forza e di gente tirare a secco un vascello nel più breve spazio di tempo.*

Quello di Castellammare fu un vero cantiere modello per l'epoca: venivano impiegati nuovi procedimenti tecnici della nascente rivoluzione industriale formando, così, maestranze altamente specializzate che, in breve, conquistarono fama di eccellenti costruttori navali.

Sotto la dinastia borbonica furono varate dal Real Cantiere di Castellammare, unità navali tra le più moderne e veloci dell'epoca, quali le fregate *Partenope*, *Ercole*, *Archimede*, *Carlo III*, *Sannita* ed *Ettore Fieramosca*, dotate di macchine da 300 cavalli.

Nel solo ventennio che va dal 1840 al 1860, dal varo del brigantino *Generoso* al varo della fregata mista *Borbone*, fu varato un totale di oltre 43.000 tonnellate di naviglio, tra vascelli, fregate, cannoniere, brigantini e cavafondi.

Nel biennio 1827-1828 fu varata la fregata *Regina Isabella* da 44 cannoni, la corvetta *Cristina* da 32 cannoni e i brigantini *Principe Carlo* e *Francesco I*. nel 1830 viene ultimata la scorridora *Etna*, nel 1832 il brigantino *Zeffiro* da 18 cannoni, nel 1834 le fregate *Partenope* da 50 cannoni e *Urania* da 46 pezzi.



Alcune stampe del cantiere navale

La presenza dell'importante cantiere navale e della Reggia di Quisisana fecero sì che a Castellammare si installassero ben 17 sedi consolari: Austria-Ungheria a Via Brin n. 15; Francia e Gran Bretagna al Corso Vittorio Emanuele; Grecia in Via Mazzini n. 3; Spagna alla Via I de Turris; Olanda alla Salita Santa Croce; Paraguay a Via San Matteo; Turchia in Via Alvino n.8; Danimarca, Norvegia; Paesi Bassi, Portogallo, Russia alla Via Coppola e, successivamente, a Via Sanità; Sardegna, Svezia e Stati Uniti d'America al Corso Vittorio Emanuele.

Dopo il 1860, chiusi i Consolati accreditati presso il Regno delle Due Sicilie, il governo italiano ampliò ulteriormente il cantiere navale per la costruzione delle navi in ferro.

L'importanza del cantiere e la professionalità delle sue maestranze, dopo la sconfitta della flotta italiana a Lissa, fece dire all'ing. *Colombo* fondatore del Politecnico di Milano che: "...l'unico cantiere in Italia in grado di ricostruire la flotta è quello di Castellammare...".

Nel 1870, però, si paventò un ridimensionamento del cantiere ed il suo passaggio ai privati. Il sindaco dell'epoca, cav. Francesco De Angelis, il 10 dicembre 1871 inviò una petizione ai senatori e deputati del Regno d'Italia nella quale si legge: " *Castellammare di Stabia, città di circa 30 mila abitanti, da lunghissimi anni ha nel suo seno un Cantiere ed Arsenal Militare, unico nel suo genere per queste Provincie Meridionali d'Italia, e dal quale sono usciti buona parte de' navigli da guerra della regia flotta....Il Cantiere di Castellammare di Stabia essendo l'unico e solo stabilimento di questo genere che esiste nell'ex Reame ebbe il più grande sviluppo che poteva ricevere sotto quel Governo. Ciò ha portato che si è costituita in questo paese una numerosissima classe di operai costruttori, carpentieri, ed arti affini, di maniera che mentre da una parte vivono di quest'arte migliaia di persone, l'arte stessa è divenuta tradizionale e quasi naturale in quelle famiglie...* "



Nel 1886 il cantiere fu unito alla strada ferrata Napoli-Torre Annunziata da un binario che portava e porta attualmente, materiale ferroso e macchinari per la costruzione e l'allestimento delle navi.

Fino al passaggio alla società Navalmeccanica, dal regio cantiere navale stabiese ben 360 bastimenti e galleggianti di ogni tipo furono varati dai suoi scali. Tra questi 11 navi da battaglia, di cui la prima fu la *Duilio* (1876) e l'ultima la *Caracciolo* (1920). Gli incrociatori furono 17 di cui l'ultimo fu il *Giovanni dalle Bande Nere* (1930), nonché due navi scuola a vela, *Colombo* (1927) e *Vespucci* (1931) e la nave coloniale *Eritrea* (1937).



Dalla sua costruzione nel 1793 al passaggio alla Navalmeccanica nel 1939 in cantiere furono costruite oltre 170 unità tra grandi e piccole, e cioè:

- 6 corvette
- 12 fregate
- 12 vascelli
- 7 brigantini
- 2 yacht
- 1 bombardiera
- 4 cavafondi
- 6 golette
- 3 fregate miste
- 1 trasporto ad elica
- 2 batterie galleggianti
- 5 piroscafi
- 4 cannoniere
- 3 arieti torpediniere
- 12 corazzate
- 6 incrociatori
- 4 navi posamine
- 2 esploratori
- 3 navi coloniali
- 24 dragamine
- 2 rimorchiatori
- 26 motoscafi
- 4 bacini galleggianti
- 2 navi cisterne
- 2 navi scuola

Durante la guerra del '15 – '18, inoltre, furono costruiti numerosi *pontoni semoventi* armati di cannoni navali, *zattere da sbarco*, *treni blindati*, *piattaforme* per cannoni ed altro *materiale bellico*.



Cacciatorpediniere Ardito ultima nave militare costruita a Castellammare di Stabia

Quale qualificato indotto del cantiere furono, inoltre, costruiti stabilimenti quali il Real Opificio Meccanico Militare di Pietrarsa e la prima Scuola Ingegneri Meccanici d'Italia, alla quale fu annessa una fabbrica d'attrezzi e macchine marine per armare le pirofregate.

Nacquero, così, fabbriche private come la Guppy & Co., la Zino e Herry e i cantieri e le officine Pattison, utilizzate dalla Marina Italiana dopo il 1860.





**NAVI COSTRUITE PER LA MARINA MILITARE NEL CANTIERE DI
CASTELLAMMARE DI STABIA E TOTALE NAVI IN SERVIZIO
NEL PERIODO 1861-1973**

<i>Categorie</i>	<i>anni</i>	<i>totali navi in servizio</i>	<i>navi costruite nel cantiere</i>	<i>rapporto %</i>
Vascelli	1861	1	1	100
Fregate corazzate o Pirofregate	1863-1891	14	2	14
Goletti e Brigantini	1868-1891	12	9	75
Cannoniere	1868-1875	16	4	25
Incrociatori a vela	1876-1890	4	1	25
Corazzate	1880-1940	27	10	37
Incrociatori protetti	1883-1914	17	5	29,4
Torpediniere	1881-1945	373	6	1,6
Incrociatori torpediniere	1886-1900	15	8	53,3
Incrociatori pesanti	1894-1930	17	4	23,5
Sommergibili	1895-1968	262	0	0
Esploratori	1912-1942	9	3	33,3
Cacciatorpediniere	1920-1973	84	1	1,2
Incrociatori leggeri	1931-1937	12	1	8,3
Navi coloniali	1936	1	1	100
Corvette	1939-1965	43	7	16,3
Fregate	1957-1968	13	3	23
Incrociatori lanciamissili	1964-1969	3	2	66,7