

STORIA DEL LLOYD DI TRIESTE

LA FONDAZIONE

e

LA SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE

LE ORIGINI DEL NOME LLOYD

È curioso notare come il nome Lloyd, che per lunghi anni è stato quello della grande società di navigazione indissolubilmente legata alla storia di Trieste, fosse stato ispirato da un caffetteria di Londra, una *coffee house* aperta alla fine del Seicento da un gallese, Edward Lloyd (1648-1713). Trasferitosi a Londra, nel 1688 egli aprì il suo locale in Tower Street, a poche centinaia di metri dai moli di Embankment sul Tamigi.

Per questa ragione, gli avventori del locale erano capitani, armatori, commercianti, spedizionieri e quanti erano in qualche maniera connessi con i trasporti via mare. La taverna di Edward Lloyd offriva loro un luogo ideale dove incontrarsi per discutere di affari, sorseggiando caffè e non solo. Divenne così una consuetudine per il titolare ascoltare indiscrezioni e opinioni di coloro che intendevano concludere qualche affare nel settore: vi erano comandanti e proprietari di bastimenti (spesso al tempo le due figure coincidevano) che offrivano i loro servizi e si organizzavano per salpare con il maggior carico possibile, così come vi erano commercianti che abbisognavano di approvvigionamenti o di esportare i loro prodotti. Ma quel comandante o la sua nave erano affidabili? E quello spedizioniere o quel cliente erano seri? Avrebbero debitamente saldato il conto a trasporto effettuato?

Tutti iniziarono a chiedere consigli e “assicurazioni” a Edward Lloyd che a un certo punto, perché la memoria non lo tradisse, iniziò a tenere un registro con nomi e informazioni, assegnando ad esempio punteggi con un numero crescente di asterischi a quei bastimenti e a quegli armatori che apparivano più affidabili. Si trattava, insomma, di un antesignano sistema di feedback che poteva fare la differenza nel contrattare un accordo. Un caffè o un'altra consumazione da Lloyd's costava di più, ma per i suoi clienti quel servizio di informazioni incluso nel prezzo era un valore aggiunto di straordinaria importanza.

Gli affari alla Coffee House andarono così bene fin dagli esordi che già negli ultimi giorni del 1691 il locale venne trasferito in un ambiente migliore e più vasto di Lombard Street, cuore del commercio e delle transazioni finanziarie della City.

A partire dal 1696, quello che era un bollettino manoscritto con informazioni sul commercio e la navigazione appeso nella taverna divenne un'autentica pubblicazione, stampata tre volte alla settimana dal titolo “Lloyd's News”; nel 1734, dopo la scomparsa del suo fondatore, il bollettino divenne un vero e proprio giornale, il “Lloyd's List”, il quale ancora oggi, assieme al “London Gazette”, è il più antico quotidiano britannico.

Dall'iniziativa dell'intraprendente barista inglese sarebbero nate in seguito due istituzioni di grande rilievo internazionale; nel 1760 l'ente di classifica Lloyd's Register of Shipping e, nel 1871, l'associazione corporativa di assicuratori noti semplicemente come Lloyd's. Inoltre, con il quotidiano “Lloyd's List” resta la testimonianza diretta di quella che era l'attività informativa nel settore marittimo originaria e alla quale si ispirarono i fondatori del Lloyd Austriaco che, come recita l'atto costitutivo del 20 aprile 1833, aveva come suo scopo quello di “procurare ai negozianti e assicuratori le più esatte notizie intorno al commercio e alla navigazione delle principali piazze europee, del Levante ed altre per mezzo di appositi corrispondenti, di giornali e di pubblicazioni tecniche”. A complemento delle proprie attività, il Lloyd Austriaco avrebbe istituito una biblioteca di registri, costantemente aggiornati, degli arrivi e delle partenze in porto, delle merci giunte o spedite via mare e, soprattutto dei bastimenti con patente austriaca. Delle unità registrate nei porti dell'Impero il Lloyd avrebbe registrato anno e luogo della costruzione, armatore, caratteristiche tecniche ecc.

LE ASSICURAZIONI E I FONDATORI DELLA PRIMA SEZIONE DEL LLOYD

All'atto della sua nascita, il Lloyd Austriaco perseguiva gli scopi originari del “Lloyd's News” e, nel contempo, forniva una classifica delle navi in un registro simile al “Lloyd's Register of Shipping”. Invero, una delle prime attività istituzionali della nuova impresa fu la pubblicazione di un periodico, “Il bollettino del Lloyd”, del tutto simile a quello britannico nei contenuti. Il Lloyd Austriaco non emetteva invece polizze assicurative, come del resto Edward Lloyd che, attraverso dei ciceroni prima (che in un angolo del suo locale leggevano incessantemente ad alta voce le ultime notizie) e un bollettino periodico poi, intendeva dare ai suoi clienti delle “assicurazioni” nel senso di *assurance*, vale a dire garanzie, e non *insurance*.

Il servizio informativo offerto dal Lloyd era però fondamentale per gli assicuratori sulla piazza triestina dove, nel 1766, era nata la seconda compagnia di assicurazioni marittime europee. Pur tra mille difficoltà, nel maggio del 1831 le ventuno società assicuratrici triestine si erano confederate all'interno dello Stabilimento centrale delle unite Compagnia di Sicurtà, che avrebbero favorito la nascita del Lloyd in quanto “avendo un eguale interesse alla prosperità del commercio sentono anche il diritto di partecipare dell'onore ed onere, che seco porta la cognizione di tutto ciò che accade e che li riguarda”. Era ormai maturata l'esigenza di condividere le spese, in altre parole, per creare un centro di informazioni marittime e commerciali. La biografia dei promotori della nascita del Lloyd conferma come questo dovesse essere di sostegno alle società assicuratrici triestine e non un alter ego. Karl Ludwig von Bruck (1798-1860), ad esempio, era giunto a Trieste nel 1821; doveva essere soltanto di passaggio, diretto in Grecia per prendere parte, come volontario, alla guerra d'indipendenza, ma decide di rimanere, affascinato dalla città e dal fervore del suo emporio commerciale; al suo arrivo la città ha meno di 50.000 abitanti, ma il fattore di crescita è in forte espansione ed essi raddoppieranno a metà Ottocento.

Bruck trovò innanzitutto impiego nell'ufficio commerciale del Console prussiano, Charles Frederick Brandenburg, ma presto avrebbe iniziato a collaborare con la neonata Azienda Assicuratrice, della quale era presidente Taddeo Reyer. Grazie al matrimonio con Maria Buschek, figlia di un importante commerciante triestino, al Bruck vennero aperte le porte dei salotti e dei caffè della borghesia triestina, permettendogli una rapida carriera presso l'Azienda del Reyer per poi diventare un dirigente delle Assicurazioni Generali Austro-italiche (oggi semplicemente Generali), fondate nel 1831. Le idee liberali del Bruck e una sua certa propensione al rischio si sposavano con quelle di una città in forte espansione e, incoraggiato dalla nascita di numerose società e aziende legate al mondo del commercio, principalmente marittimo, avrebbe per primo discusso con il suo stimato amico e protettore Reyer la possibilità di fondare il Lloyd. Ne da conferma il conte Franz S. Stadion (1806-1853), governatore di Trieste tra il 1841 e il 1847, in una lettera privata del 1° giugno 1841 al presidente della Hofkammer (la Camera aulica asburgica), barone Carl Kübeck von Kübau (1780-1855): “Von Bruck, un tedesco che non rappresenta nessuna ditta, è implicato in molte speculazioni, senza tuttavia possedere una sua propria azienda, amministratore del Lloyd, più o meno interessato in tutte le grandi speculazioni, come nelle grosse costruzioni a Venezia, e che per la sua capacità, per il suo straordinario ingegno e per la sua energia, sta al vertice di tutte le iniziative. Egli è generalmente considerato una delle migliori teste e come tale esercita una grande influenza. Il suo carattere non si presta ad una facile comprensione e, poiché come già detto partecipa a molte imprese, la sua disponibilità economica non è conosciuta”. Successivamente, nel giugno del 1847, lo Stadion avrebbe proposto a Kübeck che Bruck fosse insignito dell'Ordine di Leopoldo perché egli era “l'anima del Lloyd” che aveva contribuito allo sviluppo di Trieste attraverso i giornali del Lloyd, le sue tipografie, le linee di navigazione, i servizi postali e aveva inoltre avuto un ruolo da protagonista nella fondazione del corpo dei pompieri, nella galleria del Tergesteo e nell'Hotel Metternich.

Bruck fu a tutti gli effetti un promotore della moderna idea di Mitteleuropa che, percorrendo i tempi, proponeva una grande unione doganale dell'Europa Centrale basata sulla sua esperienza pratica; il 1° luglio 1847, davanti a una platea dei più importanti uomini d'affari e commercianti di Trieste riunitisi per dare il benvenuto allo statista liberale inglese Richard Cobden (1804-1865), egli aveva affermato: “noi siamo triestini; noi siamo cosmopoliti; non abbiamo nulla a che vedere con la nazionalità italiana o tedesca”.

Dirigente e caratista della compagnia all'atto della sua fondazione fu poi Marco Parente (1786–1840), molto vicino ai Rotschild di Vienna, e cofondatore, assieme a Isacco Morpurgo, della Banca Morpurgo & Parente di Trieste. La presenza di Parente tra i fondatori sarebbe risultata imprescindibile per la successiva nascita della società di navigazione a vapore Lloyd Austriaco.

Un'altra categoria di professionisti interessati alla nascita della società furono i commercianti, quali Giovanni Guglielmo Sartorio (1789-1871), titolare della casa di commercio di granaglie all'ingrosso fondata dal padre Pietro, legato da amicizia personale con l'arciduca Massimiliano, console e parlamentare del Regno.

Oltre a uomini in vista, con potenti relazioni politiche o finanziarie come Parente e Sartorio, altri erano dei cosiddetti *self-made men*, proprio come Bruck e il medesimo Francesco Taddeo Reyer (1760-1846).

Nato a Malborghetto, in provincia di Udine, aveva intrapreso gli studi di filosofia e teologia ma, a soli vent'anni era giunto a Trieste per offrire i suoi servizi di precettore ai figli del ricco commerciante fiammingo Ambrose de Strohlendorf, che a Trieste avrebbe edificato l'imponente villa Necker.

Il suo datore di lavoro rimase positivamente sorpreso dalle doti e dall'intraprendenza del giovane, inviandolo nel 1783 a Baltimora per piazzare il meglio possibile l'intero carico, in quella che fu forse il primo viaggio commerciale diretto tra Trieste e gli Stati Uniti. Reyer sarebbe rimasto oltre Atlantico per alcuni anni e, rientrato a Trieste nel 1788, avrebbe aperto la sua casa di spedizioni e commercio in società dapprima con Cesare Pellegrini e, dal 1803 assieme a Giuseppe Schlik. Durante l'occupazione napoleonica Reyer si trasferì a Vienna dove contribuì non poco a rompere il blocco continentale per permettere all'Austria, alla Germania e alla stessa Francia l'importazione dei generi di prima necessità. Rientrato successivamente a Trieste promosse nuove filiali della Casa Reyer & Schlik a Londra, in America e in India, diventando il maggiore importatore triestino di zucchero, caffè, cotone, rum, legnami pregiati e spezie; la società aveva anche alcuni velieri di proprietà, come il brigantino *Airone* (uno dei primi a compiere viaggi regolari con la Cina via Capo di Buona Speranza) e la nave *I Due Fratelli*, impegnato in viaggi regolari con il Brasile.

I fondi necessari all'attuazione della Prima sezione del Lloyd furono sottoscritti dall'Adriatico Banco d'Assicurazioni, dalle Assicurazioni Generali Austro-italiche, dall'Azienda Assicuratrice, dal Banco di Marittime Assicurazioni, dal Banco Illirico d'Assicurazioni, dalla Compagnia degli Amici Assicuratori e dalla Società Orientale d'Assicurazione. I rappresentanti di queste istituzioni sedevano nella commissione permanente del Lloyd; oltre a Parente (Assicurazioni Generali Austro-Italiche), Bruck (Azienda Assicuratrice), Sartorio (Banco di Marittime Assicurazioni) vi erano Angelo Giannichesi per L'Adriatico Banco d'Assicurazioni, Giovanni Battista Silverio per il Banco Illirico, Giuseppe Padovani per La Compagnia degli Amici Assicuratori e Cesare Cassis Faraone per la Società Orientale d'Assicurazione. Quest'ultimo, di origini siriane e trasferitosi dall'Egitto a Trieste nel 1786, divenne uno dei massimi esponenti dell'emporio triestino per il commercio con l'Oriente e, nel 1790, avrebbe eletto a sua dimora Villa Necker, acquistandola dallo Strohlendorf.

La società, che i fondatori proponevano entrare in esercizio il 24 agosto 1833 con durata provvisoria fissata per tre anni, fino alla medesima data del 1836, nasceva perché “queste compagnie di Sicurtà, già da molti anni riconobbero la necessità di stabilire frà di loro un punto di riunione per procurarsi a spese comuni le notizie marittime le più interessanti alle loro operazioni”. Si trattava

dunque di un'operazione di *intelligence* che a molti poteva risultare sgradita tanto che, se il governatore di Trieste Joseph Weingarten, si dimostrò favorevole all'iniziativa, il conte Joseph Sedlnitzky, a capo della polizia e della censura del governo di Vienna dal 1817, avrebbe fatto di tutto per aborrire, fino a presentare all'imperatore medesimo un rapporto alquanto sfavorevole sulla pericolosità politica del Lloyd; Francesco I, tuttavia, ordinate ulteriori indagine e ascoltati altri pareri, decideva il 21 giugno 1834: “Approvo la Società eretta a Trieste col nome di Lloyd austriaco a condizione che essa consenta al Governo di Trieste, ad ogni sua richiesta, l'ispezione dei propri registri e si assoggetti prontamente al controllo di un commissario politico da nominarsi dal Governo”.

LA SOCIETÀ A NAVIGAZIONE A VAPORE DEL LLOYD AUSTRIACO

La navigazione a vapore esordì in Mediterraneo nel 1818, quasi contemporaneamente a Napoli e Trieste, con l'entrata in servizio, rispettivamente, dei piroscafi Ferdinando I e Carolina.

Era stato un commerciante residente a Trieste di origini statunitensi, John Allen, a presentare le sue credenziali e la sua proposta di aprire una linea di navigazione a vapore tra il capoluogo giuliano e Venezia.

La risposta di Francesco I d'Asburgo, imperatore d'Austria, giunse il 21 dicembre 1817: “Noi Francesco Primo [...] facciamo noto colle Presenti, esserci stato rappresentato da Giovanni Allen, negoziante di Trieste, ch'egli sarebbe pronto ad istituire una navigazione regolare tra Trieste e Venezia, con battelli a vapore a guisa di Pachebotto, ove Noi fossimo intenzionati di accordargli per questa intrapresa la Nostra protezione, ed un Privilegio esclusivo per più anni consecutivi. Dappoiché Noi in ogni tempo Ci siamo trovati disposti a proteggere le utili invenzioni ed intraprese [iniziative, nda], così Ci siamo determinati di aderire all'umilissima domanda del suddetto Giovanni Allen e di accordare, sotto le condizioni che seguono, a lui, ai suoi Eredi, e Cessionari un Privilegio esclusivo di quindici anni per l'intrapresa di una navigazione regolare tra Trieste e Venezia con battelli a vapore da attivarsi da lui a guisa di Pachebotto per passeggeri e mercanzie, salvi però sempre i diritti dei Nostri uffici di Posta, i quali quindici anni incominceranno a decorrere dal giorno in cui egli avrà eseguito il primo tragitto con un tal battello a vapore carico per lo meno di due cento centinaja.

“Egli dovrà 1°. Rassegnare, sotto sigillo, un modello esatto, ovvero un disegno preciso con relativa scala di proporzione, unitamente alla descrizione del battello a vapore, e della macchina che serve alla produzione di esso vapore, e della sua applicazione.

“2°. Dovrà entro un anno dal giorno in cui gli sarà data notizia della concessione di questo privilegio, costruire un battello a vapore, e di intraprendere con esso una navigazione regolare tra Trieste e Venezia. Pel caso ch'egli non desse entro un anno esecuzione a quanto gli viene accordato col presente privilegio, oppure successivamente lasciasse trascorrere infruttuosamente un anno intiero, il privilegio medesimo dovrà considerarsi come estinto.

“3°. Ogni battello a vapore costruito e già allestito per intraprendere il viaggio, dovrà essere assoggettato, per quanto concerne la consistenza della macchina, alle indagini prescritte colle norme rese note il 6 novembre anno corrente, ed a tale fine dovrà l'imprenditore far precedere l'analogo avviso.

“4°. L'esame e l'esperimento della caldaja a vapore dovrà annualmente essere ripetuto dopo l'inverno e prima che si riprenda la navigazione.

“5°. Dovrà il suddetto Giovanni Allen, ogni volta prima della partenza di ciascun battello a vapore, provare che esso è provveduto di un macchinista atto a dirigerne la macchina, ben conoscendone tutti i congegni, e di un altro individuo esperto nella navigazione e perfettamente capace a condurre il bastimento.

“6°. Egli dovrà adempiere esattamente tutte le prescrizioni contenute in generale nei §§ 9, 10, 11 e 12 della notificazione 6 novembre 1817 e le cautele in essa prescritte. Ove queste condizioni, che gli vengono imposte, siano da lui puntualmente eseguite, egli solo avrà a godere di questo privilegio e Noi ordiniamo inoltre che durante quindici anni dal giorno del suo primo tragitto niuno allo infuori di lui, possa farne uso, ed osi portar pregiudizio alla franchigia esclusivamente concessagli d'intraprendere una regolare navigazione con battelli a vapore fra Trieste e Venezia a guisa di Pachebotto per passeggeri e per mercanzie; e ciò sotto pena della confisca del materiale, degli attrezzi e degl'istrumenti inservienti all'allestimento ed alla fabbricazione del battello a vapore sul quale saranno trovati; il tutto appropfitto del predetto Giovanni Allen. Così pure il contravventore di questo privilegio incorrerà nella Nostra Sovrana disgrazia, ed inoltre in una pena pecuniaria di Cento Zecchini per ogni contravvenzione, e di

questa Somma, che sarà cura del Nostro fisco d'irremissibilmente esigere e riscuotere la metà sarà devoluta al Nostro Erario, e l'altra metà al suddetto Giovanni Allen. Tale è la nostra determinata volontà. In fede di che abbiamo sottoscritto e fatte contrassegnare le presenti, alle quali abbiamo fatto apporre il Sigillo dell'Impero. Dato nell'Imperiale Nostra Città Capitale e Residenza di Vienna il dì vent'uno Dicembre dell'anno milleottocento dieci sette, e vigesimo sesto dei Nostri Regni”.

Era il 28 novembre 1818 che il piroscampo Carolina, costruito presso lo squero Panfilli e mosso da una motrice di costruzione scozzese, salpava da Trieste salutato da una grande folla; tutta la città visse quell'evento come una grande festa cittadina; quel prototipo di “pachebotto” era giustamente orgoglio di tutti i triestini tanto che il marchese Giulio Gravisi, letterato molto noto nella Trieste del tempo, dava alle stampe un sonetto dedicato “Alla Corriera a Vapore denominata la Carolina”.

*O del pensiero uman miro Portento,
Nave senza corredo! E fia che tenti
Tu scherzar fra le sirti, e le correnti
D'Adria infedel, qual sei nuovo ardimento?*

*Senza soccorso di propizio vento
Sai che nocchier non salpa; e ti cimenti
Lottar dei nemi coi funesti eventi
Onde oscurar tue glorie in un momento?*

*Ma che dico! Essa vola, e rispettata
Già solca il mare in onta alla natura,
E sembra algosa ninfa a chi la guata;*

*Anzi, poiché di sé fida la cura
Al dio Vulcan, direi sembri una fata,
Che impera agli elementi, e va sicura.*

Anche l'arrivo a destinazione del *Carolina* non fu meno entusiasta; la “Gazzetta di Venezia” del 12 dicembre 1818 riferisce: “Il legno a vapore che a vista di tutta questa popolazione si presentò non ha guari per la prima volta, offre finalmente anche ai nostri tragitti una nuova facilitazione.

“I molteplici vantaggi manifestati già da qualche tempo in America non meno che nella nostra Europa da questa nuova specie di cabotaggio, risvegliare necessariamente dovettero anche fra noi l'industria e l'attività mercantile a seguirne il proficuo esempio; ma siccome per l'andamento d'una macchina tale indispensabile diventa l'opera di esperti artefici, unita a gelosissime osservazioni e misure di esecuzione non meno importanti, così si rende che la saggezza del Governo pienamente tutelata ne trovi la pubblica sicurezza prima di sanzionarne l'esercizio e l'uso [...].

“Per quanto consta sin ora però sembra che questa nuova navigazione non abbia a soffrire verun ostacolo, e può bene il citato battello annoverare fra uno dei più fausti auspici della sua prosperità l'onorevole circostanza, che S.A. Imperiale l'Arciduca Principe Vicerè, si compiacque benignamente d'incontrarlo al suo arrivo al castello del Lido, e di voler fare al suo bordo il breve passaggio fino alla Piazzetta [...].”

Nel giugno del 1826 l'Allen cedette la proprietà del *Carolina* all'inglese William Morgan (già caratista della nave dall'ottobre 1819), fondatore dell'I.R. Privilegiata Compagnia di Navigazione a Vapore tra Trieste e Venezia, meglio nota come La Compagnia Inglese. Morgan aveva sposato una delle figlie di Giuseppe de Toppo, sorella di Alessandro, uno dei futuri dirigenti del Lloyd Austriaco; la

Seconda sezione del Lloyd avrebbe intrapreso l'attività della navigazione a vapore acquistando proprio i piroscafi *Arciduchessa Sofia* e *Arciduca Carlo*, in servizio di linea tra Trieste e Venezia, dalla Compagnia inglese in liquidazione.

L'assemblea costituente della Seconda sezione si tenne a Trieste il 16 giugno 1836 e, il successivo 2 agosto, venne deliberata la costruzione di quattro nuovi piroscafi. Due furono commissionati al cantiere inglese di Hawks & Co., sul Tamigi, l'*Arciduca Lodovico* e l'*Arciduca Giovanni*, e altri due a Trieste: il *Conte Kolowrat* ai fratelli Joseph e Thomas Pritschard e il *Principe Metternich* a Gaspare Tonello.

Mentre *Arciduchessa Sofia* e *Arciduca Carlo* mantenevano la relazione giornaliera con Venezia, al primo piroscavo ordinato dal Lloyd, *Arciduca Lodovico*, spettava aprire le linee internazionali del Lloyd quando, il 16 maggio 1837, salpava da Trieste per il primo viaggio di linea a Costantinopoli.

I nomi dei primi piroscafi del Lloyd non erano stati scelti a caso; oltre al dovuto omaggio alla casa asburgica, proprio il conte de Kolowrat (Franz Anton von Kolowrat, 1778-1861) e il principe Metternich (Klemens von Metternich, 1773-1859) avevano dato parere positivo alla nascita del Lloyd Austriaco presso l'imperatore. Kolowrat e Metternich, pur vicini entrambi a Francesco I, erano stati spesso in pubblico dissenso tra loro e risulta dunque di particolare significato il loro comune avvallo alla nuova impresa.

All'indomani della seconda assemblea costituente, i soci della Prima sezione ricevettero l'annuncio della costituzione formale della Seconda attraverso una circolare che illustra la missione della nuova società.

“La direzione generale del Lloyd Austriaco si fa un piacere di comunicarle un Esemplare del nuovo Piano di organizzazione di questo Stabilimento, approvato con graziosa Sovrana Risoluzione del 29 aprile p.p.

“Dalla lettura di questo piano non è malagevole lo scorgere come, mercé le adottate disposizioni, i Soci della I Sezione fruiranno di gran lunga maggiori di quelli di cui hanno goduto finora. Le notizie commerciali e marittime dei principali Porti coi quali questa Piazza si trova in relazione di affari riceveranno tutta la estensione di cui sono suscettibili, poiché la Direzione generale procurerà di far cadere la scielta dei Corrispondenti sopra Individui attivi, intelligenti, e capaci di soddisfare l'esigenze del Commerciante, dell'Armatore e dell'Assicuratore.

“Mediante la navigazione a vapore che sarà quanto prima attivata, le notizie dell'Jonio, della Grecia, dell'Egitto, e del Levante arriveranno più volte da tutti i Porti che saranno toccati dai Bastimenti a vapore, i Capitanj dei quali saranno espressamente incaricati di tenere un esatto Giornale in cui sarà registrato e dettagliatamente indicato tutto ciò che referibilmente al Commercio ed alla Navigazione, avranno osservato ed inteso nei Porti nei quali avranno approdato, ed al loro qui arrivo gli Estratti di questi Giornali saranno esposti all'ispezione dei Signori Socj nella Sala di lettura, nello spazioso ed elegante primo piano della casa di proprietà del Sig. Cesare Cassis Faraone in Piazza della Borsa.

“Non isfuggirà alla penetrazione di V. S. che mediante il leggiero tributo fissato dagli Statuti, ogni Socio del Lloyd Austriaco, oltre al vantaggio di trovare uniti nel medesimo locale tutti i

Registri relativi al movimento del commercio, e della navigazione, tutti i fogli periodici, i più accreditati, riceve regolarmente, ed a dovizia le notizie che possono interessarlo, risparmiando la spesa di una privata corrispondenza.

“Ma facendo astrazione anche da questi particolari vantaggi, la Direzione generale non ignora come V.S. Sia animato di patrio zelo, e come tener debba in pregio uno Stabilimento di pubblica utilità, per cui non dubita punto ch'Ella non voglia aggiungere ai di lei i suoi sforzi, e non concorra volenteroso alla sempre maggiore prosperità di questo Istituto, aggiungendo il suo nome all'elenco dei Socj che si trova aperto alle sottoscrizioni presso il segretario generale.

“Accolga V.S. Le ingenue proteste di una particolare considerazione. Trieste li 2 Agosto 1836”.

Il documento porta la firma di Giovanni Guglielmo Sartorio in qualità di presidente, quella di Pietro Cuniali (negoziante di origini cipriote) segretario e dei presidenti Joseph Bousquet, Karl L. de Bruck, Georg G. Ernst e Karl Regensdorf (imprenditore e procuratore della Reyer & Schlick).

Il Lloyd fu innanzitutto una realtà di Trieste; conclusasi l'era napoleonica e iniziata l'era della Rivoluzione industriale, un porto in forte espansione come quello del capoluogo giuliano attrasse imprenditori, commercianti ma pure molta umile e indispensabile manodopera. La città tradizionalmente cosmopolita aveva catalizzato attorno a sé e alla sua crescita molti immigrati di origini disparate e tali furono anche i fondatori del Lloyd. Segno questo che, innestati nella realtà produttiva della città, essi avevano avvertito l'esigenza della sua creazione, indipendentemente dalla loro formazione e dalla loro cultura originaria.

Sulla scelta del nome dell'impresa, l'Annuario del Lloyd del 1848 racconta: “A Trieste, che in se comprende la massima parte del traffico marittimo della monarchia, non lo si disse Lloyd triestino, ma Lloyd austriaco, quasi presentando le estese proporzioni che doveva prendere in seguito, inviscerandosi non solo negli interessi di questo porto e delle sue commerciali relazioni, ma comprendendone la sua sfera d'azione i più lontani paesi”.

Da questa dichiarazione, così come dalla circolare del 2 agosto del 1836, si evince che l'intenzione di iniziare l'attività della navigazione a vapore fosse nelle menti dei primi fondatori che, nel 1833, avevano stabilito la data di cessazione dell'attività della Prima sezione proprio nell'agosto del 1836, con l'intento di ricostituire in tale data una nuova realtà societaria su basi più ampie. A tale proposito è noto che già in data 30 luglio 1835 il Lloyd inviava al governo di Vienna la richiesta di poter modificare il suo statuto per iniziare delle linee passeggeri e merci regolari da Trieste verso Costantinopoli e Alessandria d'Egitto.

Il nuovo piano di espansione venne presentato al congresso generale degli azionisti del 5 ottobre 1835 quando l'istituto contava 127 soci individuali e 19 compagnie. In quell'occasione il direttore di turno Karl Ludwig von Bruck proclamava: “La incerta, irregolare e tarda comunicazione marittima con le isole ioniche, con la Grecia e con l'Egitto, e il lento giro della corrispondenza col Levante ha svegliato l'attenzione degli Inglesi e dei Francesi i quali già si occupano di una navigazione a vapore per quegli scali. Non è d'uopo dirvi di quale importanza sia l'attuale commercio della nostra piazza con quegli scali; non vi è alcuno di voi che ignori che dei bastimenti che approdano e partono annualmente, la metà procede e vicendevolmente è destinata per quei porti. Non avete bisogno che vi si dica di quanto si aumenterà questa importanza per la rapidità e la regolarità dei viaggi; ognuno di voi conosce che il commercio il tempo è guadagno di denaro”. A dispetto delle degne motivazioni presentate dal Bruck il dibattito originato dalla proposta fu alquanto animato e, alla fine, sfavorevole all'iniziativa: si dichiararono del tutto contrari a intraprendere l'attività armatoriale i rappresentanti dell'Adriatico Banco, del Nuovo Greco Banco, della Compagnia Levantina e dell'intrepida che pretesero e ottennero di mantenere inalterati gli accordi almeno fino alla naturale scadenza dell'agosto 1836.

La prima adunanza dei soci della Seconda sezione nominò quale presidente Francesco Taddeo Reyer (in carica fino al 1845, poco prima della sua morte) e direttori, oltre a Bousquet, Bruck, Parente e Regensdorf anche Luigi Maria Brucker (potente commerciante tedesco trasferitosi a Trieste nel 1808) e Johann David Schnell-Griot (commerciante all'ingrosso di origine bavarese).

Dal punto di vista finanziario la necessità di raccogliere gli ingenti capitali necessari ad avviare la navigazione a vapore mise a dura prova la società: i bilanci della Prima sezione non erano mai stati floridi e, nello stesso 1836 si erano chiusi in deficit di 350 fiorini. Delle 1000 azioni emesse per raccogliere sufficiente capitale, la speranza che il governo di Vienna, per intercessione del Bruck, ne rilevasse almeno 300 andarono del tutto disattese. Il contributo maggiore, senza il quale la nuova sezione non avrebbe potuto nascere, venne invece dalla Banca Rotschild per interessamento di Marco Parente. In effetti Bruck e Parente erano ben consci del rischio di un diniego totale da parte del governo

centrale a un sostegno finanziario, il ché avrebbe reso il ramo della navigazione, se non impossibile da intraprendere, certamente molto traballante. Avevano però elaborato un “piano B” che, mettendo a frutto i legami con Stadion e Kübeck, si sarebbe rivelata un'operazione magistralmente eseguita: i Rotschild avrebbero concesso alla nuova impresa un prestito di mezzo milione di fiorini, al tasso annuo del 4%, in cambio della garanzia da parte dello stato di onorare tale impegno se la società non fosse stata in grado di farlo.

Grazie ai fondi raccolti, l'*Arciduca Lodovico* il 16 maggio 1837 salpava da Trieste al comando di Gian Paolo Triscoli con 54 passeggeri diretto ad Ancona, Patrasso, Pireo, Sira e Smirne, giungendo a Costantinopoli il 27 maggio.

I PRIMI PIROSCAFI, I PRIMI VIAGGI

L'*Arciduca Lodovico*, da 310 tonnellate di stazza e della lunghezza di 42 metri, era stato varato sul Tamigi a Londra dal cantiere Hawks & Co. il 10 dicembre 1836 e dotato di una motrice a bilanciere da 100 cavalli indicati, prodotta dall'officina di James Cook in Scozia che muoveva due ruote laterali a pale fisse. Compiute le prove in mare, l'11 marzo 1837 lasciò il cantiere diretto a Falmouth per imbarcare parte delle dotazioni e dei corredi di bordo. Due giorni più tardi, con mare grosso, riprendeva il viaggio di consegna giungendo a Lisbona il 21 marzo; dopo aver fatto scalo a Malta, giungeva a Trieste il 12 aprile.

Il piroscalo aveva scafo in legno e due ponti continui senza tughe in coperta ed era dotato di due alberi a brigantino. Nella zona di poppa, tradizionalmente la più nobile dei velieri perché ospitava la timoneria e gli alloggi del comando, era stato ricavato un salone per i passeggeri che serviva sia da soggiorno che da sala da pranzo ed era sormontato da un ampio lucernario. Ai fianchi del salone erano state sistemate le cabine con 26 “cocchiette” (cuccette), in maggioranza sovrapposte fra loro e dotate di tende oscuranti. Un piccolo salotto, sempre nella zona di poppa, era riservato alle signore. All'estremità opposta del piroscalo, a prora, vi erano altre 16 cabine con due “cocchiette” ciascuna per gli ospiti di seconda classe. Per il trasporto delle merci l'*Arciduca Lodovico* disponeva di due stive poste a proravia e a poppavia della sala macchine, costituita da una caldaia a parallelepipedo a bassa pressione e di una macchina a bilanciere.

Il secondo piroscalo, realizzato dal medesimo cantiere inglese era leggermente più grande (349 tonnellate di stazza e 44 metri di lunghezza) e dotato della medesima macchina. L'*Arciduca Giovanni* salpò da Blackwall per il suo viaggio di consegna la mattina del 16 maggio 1837 e, dopo aver fatto scalo a Falmouth, Lisbona, Gibilterra e Malta, giunse a Trieste durante la notte del 7 giugno. Entrambi i piroscali sarebbero giunti nel porto giuliano con a bordo le macchine a bilanciere costruite a Londra da John Seaward e da Penn & Son che sarebbero state destinate ai primi due piroscali ordinati dal Lloyd a Trieste, il *Conte Kolowrat* e il *Principe Metternich*. L'*Arciduca Giovanni* sarebbe salpato per il suo primo viaggio di linea il 22 luglio 1837 al comando di Pietro Marassi diretto all'isola greca di Syros dove avrebbe incontrato l'*Arciduca Lodovico* ed effettuato il trasbordo di passeggeri, posta e merci diretti a Smirne e Costantinopoli.

Intanto, il 20 maggio 1837 scendeva dallo scalo del cantiere Panfilli il *Conte Kolowrat*, prima nave lloydiana costruita a Trieste su progetto di Gaspare Tonello. Su “L'Osservatore Triestino” tre giorni più tardi si legge: “L'aspetto in mare di questo bastimento, che ha la poppa rotonda, e sporgenti le pareti laterali estreme per comodità degli alloggiamenti piace generalmente e gli viene presagita una celerità non comune, mentre le sue linee d'acqua ed i suoi tagli presentano curve regolari, e con buon gusto condotte. Anche le divisioni interne per gli alloggiamenti vi sono molto bene intese, giacché non vi si vede l'incomodissimo sistema di cocchiette una all'altra sovrapposte. Né tampoco le dame trovansi collocate nella parte più travagliosa del naviglio, mentre in questo con sagace intendimento prendono

posto in prossimità del centro di gravità, dove i moti d'ondeggiamento sono sensibilmente minori”. Gli auspici del cronista si sarebbero rivelati azzeccati quando, il 16 luglio successivo il Conte Kolowrat effettuò una “gita di prova” al comando di Pietro Cunich e, puntando verso Salvore, superò le 10 miglia nautiche di velocità.

Come evidenziato dal “Giornale del Lloyd” del 18 luglio 1837 il piroscifo esprimeva “dolcezza ed equabilità di movimento e prontissima obbedienza al timone” e con sorprendente facilità “divideva il fluido, che rotto una volta dalla ruota di prora non trovava più alcun punto di resistenza” grazie alla bontà delle linee d'acqua dello scafo. Il successivo 13 agosto il *Conte Kolowrat* sarebbe salpato per il suo secondo viaggio di linea a Sira, dove avrebbe nuovamente fatto coincidenza con l'*Arciduca Lodovico*. Il primo piroscifo costruito appositamente per il Lloyd sarebbe anche stato il primo a essere vittima di un incidente, nel canale di Scio, il 10 novembre del 1837. L'evento ebbe ampio risalto, tanto che ne troviamo traccia in vari periodici, tra i quali “La Voce della Verità” di Modena del 16 dicembre successivo: “Il capitano Zencovich del piroscifo del Lloyd Austriaco, il *Lodovico Arciduca d'Austria*, con lettera del 15 novembre da Costantinopoli, riferisce un avvenimento, che ci riempie di sorpresa e d'indignazione. Partito il 10 novembre alle ore 7 di sera da Sira si trovò nel canale di Scio all'altura di Capo bianco verso le ore 3 della mattina, ed essendo notte bellissima scoperse in distanza di 4 miglia un battello a vapore che si dirigeva verso ostro Libeccio, quando la direzione del *Lodovico* era verso greco tramontana, per modo che lo scoperto battello gli restava alla parte destra di greco. Il mare tranquillo, lo splendore della luna, inducevano una parte dei viaggiatori a passeggiare sul ponte, ed osservavano la detta nave che si avvicinava, quando, quasi giunta al parallelo del *Lodovico*, fece un improvviso cambiamento di direzione, drizzando la prora verso il centro del *Lodovico*. Il capitano Zencovich, osservando questa manovra, prese il governo del timone, e fece piegare all'istante il *Lodovico* a ponente verso Scio per evitare un urto; ma quel legno, che si riconobbe essere il *Dante*, di ragione dell'impresa regia francese, urtò con violenza nel fianco destro della poppa del *Lodovico*, e, dopo averlo investito, lungi dal fermare le macchine, continuò con sempre eguale veemenza a danneggiarlo, malgrado le grida del capitano, dell'equipaggio, e dei passeggeri, i quali nel furore volevano ricorrere alle armi per vendicarsi, e fu duopo di tutta la prudenza del cap. Zencovich per riuscire ad acquetarli [...]. Ha dell'incredibile, ma le disavventure dell'*Arciduca Lodovico* non erano terminate. Giunto malconco a Istanbul, erano in corso delle sommarie riparazioni necessarie a rendere la sua navigazione sicura fino a Trieste, quando il 27 novembre giunse in porto un altro piroscifo francese, il *Leonidas*, che, in manovra d'ormeggio, speronò l'*Arciduca Lodovico* a prora, strappandogli il bompresso! Il capitano Zencovich, esasperato, fece così ritorno immediato a Trieste seppur in condizioni pietose, pur di sfuggire alla malasorte o, come taluni dissero, ai tentativi francesi di affondare il primo piroscifo austriaco che voleva far loro concorrenza.

Parrebbe inverosimile (anche se mancano sufficienti testimonianze per una ricostruzione fedele di quegli eventi) che i passeggeri volessero sparare ai francesi per “vendicarsi” e certamente non è credibile che i due speronamenti fossero stati voluti dai comandanti dei due vapori francesi; vero è che il fatto ebbe tanto risalto perché, al di là dei ricordi dell'invasione napoleonica di Trieste, una nuova guerra, questa volta commerciale e combattutasi soprattutto a parole, era scoppiata tra Trieste e Marsiglia con la nascita della Seconda sezione. La polemica parrebbe fosse stata innescata dal “Journal des débats politiques et littéraires”, al tempo il più prestigioso e diffuso quotidiano francese, che aveva deriso l'intenzione dichiarata del Lloyd Austriaco di diventare il vettore via mare più importante tra l'Oriente e l'Europa, vista la superiorità tecnica e numerica dei battelli a vapore francesi in rotta verso il Mediterraneo dell'est. Non si trattava di una polemica di poco conto, perché contrapponeva due infrastrutture viarie alternative fondamentali per il commercio inglese, che necessitava di ridurre i tempi di transito verso le sue colonie orientali.

Intanto, il 20 settembre del 1837 salpava da Trieste per le prove in mare il *Principe Metternich*

da 357 tonnellate di stazza e 120 cavalli indicati di potenza al comando di Tommaso Gelcich. Il quarto piroscalo del Lloyd era stato varato presso lo squero Panfilli il precedente 17 giugno; purtroppo durante le prove il bilanciere di sinistra della macchina si ruppe e la nuova nave dovette rientrare mestamente rimorchiata dall'*Arciduchessa Sofia*, provvidenzialmente a Trieste.

Riparato il bilanciere, il mattino dell'8 ottobre successivo il *Principe Metternich* giungeva a Fiume, ancorando davanti al palazzo del governo, dove avrebbe imbarcato, al suono della banda e salutate dalla folla, le autorità cittadine per una gita nel golfo; il piroscalo copriva la distanza da Trieste in circa 14 ore e questa linea sperimentale venne presto prorogata fino Cattaro e Zara, dove destava l'entusiasmo e lo stupore dei cittadini, accorsi sul lungomare per vedere quel nuovo prodigio dei “tempi moderni”. Scrisse un giornalista su “La Gazzetta di Zara” del 24 ottobre 1837: “Mi sembra già di veder una folla accompagnar coll'occhio e a un tratto cercarlo il piroscalo che lasciava Zara. E sì: le ruote girano a furia, l'onda spumeggia, il vortice del fumo si fa più denso. Una letizia sta sul volto di tutti i viandanti; diresti quasi vi sia nei loro sguardi una certa aria come di orgoglio, una certa espressione che par dica, l'uomo l'ha vinta sul mare”.

Alla fine di novembre il *Principe Metternich* iniziava i collegamenti internazionali, prolungando i suoi scali ad Alessandria d'Egitto, Candia e Sira, che diventava in certo qual modo il secondo terminal delle navi del Lloyd, dove venivano effettuati i trasbordi di passeggeri, merci e posta. Dall'inizio del 1838, infatti, venivano consolidate le linee che univano Trieste, Alessandria d'Egitto e Instambul con Sira, con due viaggi di andata e ritorno per ciascuna della tre rotte, le prime che, dopo varie sperimentazioni, risultarono sufficientemente proficue da portare degli utili alla società.

LE PRIME LINEE DI NAVIGAZIONE REGOLARI

Il periodo durante il quale la Seconda sezione aveva intrapreso l'attività non le fu propizio; alla fiera opposizione del regno di Napoli ad accordare alle navi del Lloyd i privilegi di “libera pratica” nei suoi porti (privilegi concessi ai mercantili sotto le insegne del Regno delle Due Sicilie nei porti austriaci), si aggiunsero epidemie di peste e colera che avrebbero ostacolato l'esercizio regolare delle linee. Anche per questo il 1837 era stato un anno di sperimentazioni: l'Arciduca Giovanni fece un unico viaggio verso Alessandria d'Egitto, quelli verso Costantinopoli furono in tutto nove, mentre altri otto tragitti “circolari” collegarono i porti di Trieste, Venezia, Fiume, Ancona e Ragusa, in Dalmazia.

Le sovvenzioni che erano state accordate alla Compagnia inglese per i viaggi giornalieri tra Trieste e Venezia non furono estese dal governo al Lloyd quando aveva rilevato i suoi due piroscali e pertanto i due porti furono collegati solo una volta alla settimana.

Grazie ai capitali messi a disposizione innanzitutto dalla Banca Rotschild, nel corso del medesimo 1837 il Lloyd avrebbe comunque ordinato quattro nuove unità allo squero Panfilli che gli avrebbero permesso di esercire i suoi primi servizi di linea: il *Barone Eichhoff* (versione ingrandita e potenziata del *Conte Kolowrat*), il *Mahmudié*, il *Conte Mitrowsky* e il *Barone Stürmer*.

Il *Barone Eichhoff* e il *Mahmudié*. Furono le prime unità realizzate in contemporanea a Trieste, entrambi presso il cantiere Panfilli; seppur simili, erano però state progettate rispettivamente dai Joseph e Thomas Pritchard e da Gaspare Tonello, entrambi al cantiere Panfilli. Per quanto potrebbe apparire un fatto insolito, va tenuto presente che fino ad allora gli squeri erano degli stabilimenti alquanto spartani, dove lo scalo per la costruzione e il varo delle navi non era una struttura permanente, bensì veniva appositamente realizzato come fosse una placenta per dar forma allo scafo; quando questo scendeva in acqua lo scalo scompariva, lasciando libero l'arenile e la piattaforma inclinata verso il mare. Di conseguenza lo squero poteva essere affittato temporaneamente da uno o più maestri d'ascia ed esattamente questo era accaduto con le due navi lloydiane. Tra i due costruttori navali era così sorta una sfida, dalla quale il vincitore avrebbe potuto trarre vantaggio per la preferenza accordatagli

dall'armatore.

Sebbene il *Mahmudié* fosse più grande del *Barone Eichhoff* (467 tonnellate di stazza contro 361), le maestranze del Tonello permisero di vararlo il 30 settembre 1837, a una sola settimana dalla nave dei Pritchard. Il *Barone Eichhoff* portava omaggio all'allora presidente della Camera aulica degli Asburgo (Peter Joseph Eichhoff, 1790–1866, tesoriere di corte dal 1835), mentre l'altro piroscifo portava il nome di Mahmud II (1789-1839), il sultano riformatore dell'Impero ottomano che aveva concesso al Lloyd i medesimi privilegi del naviglio battente bandiera turca e appoggiato l'istituzione del servizio di linea.

Mentre il *Barone Eichhoff* salpava per il viaggio inaugurale Trieste-Sira il 16 dicembre 1837 come da programma, il *Mahmudié* rimase bloccato in cantiere fino al maggio successivo, a causa della tardiva consegna dalla Gran Bretagna della sua macchina da 120 cavalli. A dispetto del grave ritardo nella sua entrata in servizio, quella che per stazza e potenza fu la prima ammiraglia della flotta del Lloyd fu salutata dalla stampa e dal pubblico (per la prima volta un piroscifo veniva aperto alle visite della cittadinanza a Trieste e Venezia) per il suo lusso sfrenato di ispirazione orientale; il solo arredamento era costato la stratosferica cifra di 16.000 fiorini del tempo!

I collegamenti diretti offerti dal Lloyd da e per Costantinopoli costituirono una tale rivoluzione nei trasporti marittimi del Corno d'Oro che, fatto più unico che raro, Mahmud II fece pervenire all'agente della compagnia triestina nella capitale, Giuseppe Maria Marinich, la richiesta di portargli di persona un disegno del piroscifo. L'evento (2 febbraio 1839) fu più unico che raro, visto che le residenze reali erano *off-limits* ai comuni mortali, fatta eccezione per il personale di corte; e destò ancora più stupore - avrebbe raccontato il Marinich - la curiosità irrefrenabile del Sultano, che avrebbe aiutato con le proprie mani l'agente del Lloyd e il suo "segretario intimo" a slegare i nastri di seta che legavano il rotolo con il disegno del piroscifo. Non pago, per avere una descrizione dal vivo della nave e conoscerne i dettagli da persone di sua massima fiducia, Mahmud II avrebbe inviato in un secondo tempo il Serraschiere e il Qapūdān Pascià. Di questa straordinaria visita alla nave, avvenuta a Istanbul, il suo comandante Pietro Marassi ci ha lasciato un gustoso ricordo: "Alle 6 pomeridiane del 15 giungo, giorno di Sabato il Serraschiere (genere del Sultano) ed il Capitano Pascià, ciascuno col proprio scalè, ed accompagnati da guardie d'uso e da un certo numero di Uffiziali si portarono sul piroscifo *Mahmudié*. Li signori Papsch e Marinitsch, due Dragomanni della Internunziatura Rap e Aender, il Capitano co' suoi Uffiziali, il capitano Gelcich, e il suo secondo in gran tenuta formavano una specie di Stato Maggiore raccolto per riceverli. Tutto l'equipaggio del *Mahmudié*, aumentato di altri dieci Marinai del *Metternich*, in piean uniforme, faceva linea dalla Scala inverso prora. Appena accostata la prima Lancia fu innalzato sull'Albero di poppa lo stendardo Ottomano, ed il Capitano scese in fondo alla Scala per dar mano alle Loro Eccellenze. Pare che l'insieme abbia prodotto sull'istante una vantaggiosa e piacevole impressione sul loro animo, da poi che dato uno sguardo intorno cominciarono tutti e due col *Giusèt ed In-Alla* parole che ripetevano spessissimo. Dal Cassero ammirarono in prima il Ponte, e scesi nelle Camere a poppa esternarono sorpresa dopo d'aver fatto loro osservare ogni cosa e l'uso di ciascuna. In Camera delle Dame restarono seduti per buoni tre quarti d'ora, ed ivi fu loro servito il trattamento. Tra le cose servite eravi della Sciampagna [dello champagne, nda], che però ricusava il Serracchiere; ma il Capitano si permise d'osservargli che ciò poteva meritare eccezione trattandosi che si bevrebbe alla salute del Sultano; ed allora prese e bevette, non forse per la prima volta [...]"

Del *Mahmudié* si era favoleggiato così spesso sulla stampa del tempo che anche papa Gregorio XVI si imbarcò con tutto il suo seguito ad Ancona del settembre 1841 per una breve crociera, congratulandosi col presidente Bruck per l'ottimo allestimento; il papa doveva essere rimasto sinceramente impressionato da quella nave, visto che concesse di mettere a bordo un suo ritratto accanto a quello del sultano del quale portava il nome!

IL VIAGGIO PER MARE SULLE PRIME NAVI DEL LLOYD

La prima flotta del Lloyd, quella formata da piroscafi in legno con macchina a bilanciere che muoveva due ruote a pale laterali, era costituita da unità che, per gli standard odierni, equivalgono in dimensioni a natanti da cabotaggio. Nel 1850 i fratelli Polli avrebbero costruito per il Lloyd Austriaco presso lo squero Panfilli lo *Stadium*, lungo 65 metri, che superava di poco le 800 tonnellate di stazza lorda, ma si trattava di un'eccezione: la maggior parte delle unità non superava le 500.

Va inoltre tenuto presente che gli spazi già esigui dello scafo erano in buona parte occupati dalla caldaia, dalla macchina e, soprattutto, dal carico di carbone (in alcuni casi carbone e legna); oltre al ponte principale non vi erano sovrastrutture per contenere ulteriori locali, al massimo delle piccole tughe, ricavate entro i limiti imposti dagli alberi e dai tamburi delle ruote.

Il beccheggio e soprattutto il rollio di queste piccole navi di linea era molto accentuato, anche con mare calmo. Infatti il peso del sistema propulsivo e del combustibile era controbilanciato da quello degli alberi e dell'attrezzatura velica, che riducevano l'altezza metacentrica del bastimento, in parole povere la stabilità del medesimo, soprattutto man mano che il combustibile veniva consumato: non c'erano al tempo casse di zavorra per sopperire al progressivo alleggerimento durante il viaggio.

Proprio perché erano rare le occasioni in cui i passeggeri non soffrissero terribilmente il mal di mare, fin dai suoi esordi il Lloyd, nel limite del possibile, cercava di effettuare la maggior parte della navigazione in orari notturni: in questo modo gli ospiti, se non proprio dormire potevano trovare sollievo dal rimanere sdraiati nelle loro "cocchiette".

Da subito le unità lloydiane furono dotate di camerini e letti e anche di una sala di soggiorno per le signore; di uno di questi primi locali, quello a bordo del *Conte Kolowrat*, "Il Giornale del Lloyd" del 18 luglio 1837 racconta che: "ottenne la sanzione delle dame intervenute, e poiché d'ordinario in ciò che le riguarda esse non sono sì facili a consentire pienamente, è forza di concludere che sia esso come lo è difatti, un bellissimo gabinetto!".