

eleganza e di lusso: si rilevava con orgoglio a Trieste che l'arredo, solo per i lavori di ebanista e di tappezziere, era costato 16.000 fiorini. Le posizioni conquistate dal Lloyd nel Levante suscitarono animosità nelle società concorrenti francesi che commisero anche degli atti villanamente ostili. Gli energici reggitori della giovane società pensarono ben presto a nuove linee, per l'Albania, per l'Italia Meridionale, Livorno, Genova e Marsiglia, e si accaparrarono i piroscavi e le linee della Morgan, che esercitava il servizio Trieste-Venezia.

All'inizio del quarto anno il Lloyd disponeva di 10 piroscavi e si era ormai vittoriosamente affermato. Sarà curioso ricordare qualche particolare delle tariffe, alcune delle quali sono riportate in facsimili nel bellissimo volume. Il passaggio Trieste-Cosantinopoli costava in prima classe 125 fiorini e 85 in seconda, oltre al vitto per il quale si pagavano fiorini 2.30 al giorno nella prima e 1.30 nella seconda. Già allora la cucina lloydiana cominciava ad acquistarsi la ben nota fama di squisitezza e di signorilità.

Sebbene corresse tra due crisi, il decennio 1840-1850 fu per il Lloyd davvero un grande decennio. Dalla relazione presentata al XVII congresso degli azionisti si rileva che la flotta possedeva ormai 34 piroscavi della stazza complessiva di quasi 15.000 tonnellate e del valore di 5.000.000 di fiorini; già nel 1845 il capitale sociale era stato portato a 3 milioni ed il Comune, consapevole dell'importanza della società per la vita economica cittadina, si era fatto garante del pagamento degli interessi. Il Lloyd ebbe anche il costante appoggio del conte Stadion, il solo grande governatore che Trieste abbia avuto, uomo di acuto intuito e di larghe vedute, ma paralizzato nelle sue iniziative e propositi dalla pedanteria e dalla miopia dei dicasteri auxili di Vienna. Da questi la società triestina ebbe pochi, deboli ed incerti aiuti, tanto che davvero si può affermare che la sua costante ascesa fu dovuta quasi esclusivamente all'avvedutezza, all'energia ed all'ardimento dei suoi reggitori: «*suis viribus pollens*».

In questo decennio il Lloyd lottò animosamente con le linee francesi, sovvenzionate da quello Stato, le quali provvedevano alla congiunzione fra l'Inghilterra e l'Egitto, onde partivano i servizi inglesi coi dominii indiani; una parte della posta ivi diretta attraversava la Francia e da Marsiglia giungeva, via mare, ad Alessandria. Dopo lunghe lotte, polemiche e prove sostenute dal Lloyd coi propri mezzi, fu presa in considerazione, per le comunicazioni fra Londra ed Alessandria, la via di Trieste, ed il Lloyd comprese che per avvalorarla occorreva una linea diretta Trieste-Alessandria e l'iniziò, senza appoggio statale, nel 1848 con due piroscavi nuovi dai significativi nomi: «Italia» e «Germania».

Non era venuta meno l'attività della prima sezione, che sin dal 1835 pubblicava un suo Giornale, bisettimanale e poi trisettimanale; vi entrò nel 1839 Pacifico Valussi, che fu in tutta la sua lunga vita nobile e costante assertore delle necessità unitarie; il Valussi assunse poi anche la direzione del vecchio «Osservatore Triestino» stampato dal 1843 nella tipografia che il Lloyd l'anno prima aveva impiantato. Il nostro volume ne fa la storia ed enumera le innumerevoli e spesso importantissime pubblicazioni uscite da quei torchi. L'attività editoriale del Lloyd, cominciata forse nel 1842 con le «Memorie di un viaggio pittoresco nel litorale» annovera poi opere dello Zaiotti, del Kandler, del Gazzoletti, del Tommaseo, pubblica dal 1846 al 1852