

# Il Centenario del Lloyd Triestino

(Corrispondenza dall'Italia)

Ha celebrato il centenario della sua fondazione una delle più antiche e gloriose Società di navigazione del mondo: il Lloyd Triestino.

La celebrazione non si è ristretta nell'ambiente della Società stessa, né soltanto a Trieste, ma si è estesa a tutta la marina nazionale ed ha avuto echi e manifestazioni nei porti di tutti i continenti.

Naturalmente però a Trieste l'avvenimento è stato sentito più vivamente ed ha assunto carattere speciale di solennità per la presenza alla cerimonia celebrativa di S.A.R. il Duca di Genova, comandante del Dipartimento marittimo dell'Alto Adriatico in rappresentanza del Governo e del Ministro delle Comunicazioni, On. Bonomi, che rappresenta il Governo.

Per ben comprendere come e perché cento anni or sono il Lloyd Triestino sia nato, bisogna rifarsi a quel periodo del secolo scorso in cui la marineria velica triestina aveva già raggiunto un fortissimo sviluppo, che si rifletteva nell'intenso movimento di navi e di traffici affluenti nel porto.

Tale viva e vigorosa attività marinara dette origini a numerose Società di assicurazione, istituite col fine di indennizzare i trasporti marittimi in caso di sinistri.

Dal ceto degli assicuratori nacque nel 1833, il 20 aprile, il primo Lloyd triestino, come un istituto destinato a raccogliere notizie marine e mercantili di tutti i paesi, in servizio dei traffici e degli affari di assicurazione. Da questo Lloyd derivò quello del

1836 dovuto alla rafforzata volontà degli assicurati di dare impulso e sviluppi maggiori al nuovo organismo.

Si mise insieme il capitale di un milione di fiorini, tutto capitale triestino, e venne creata una seconda sezione completamente nuova, ossia una impresa di navigazione a vapore gestita per proprio conto. Questa seconda sezione divenne quasi immediatamente la più importante, estendendosi su la prima sezione, che era il florido ufficio di informazioni, e su la terza, creata più tardi, la grande tipografia sociale, che fu la conseguenza naturale del "Giornale del Lloyd". Il 2 agosto 1836 la seconda sezione era costituita, e tosto si trattava l'acquisto di materiali, uomini e diritti della società dall'inglese J. Allen, che dal 1818 navigava con battelli a vapore da Trieste a Venezia; inoltre si ordinavano piroscafi nuovi, due in Inghilterra, altri al cantiere Panfilii di Trieste.

Trieste aveva dunque fatto da sé, era anche abituata a fare tutto da sé, per quel cosiddetto "particolarismo triestino" ben noto agli storici, che l'aveva mantenuta municipio autonomo, e quasi "Città-Stato", anche dopo l'accettazione del vincolo con gli Asburgo, e che la proclamazione settecentesca del Porto franco pareva avesse esteso anche alla nuova attività mercantile. Conservarsi indipendente dallo Stato fino agli ultimi limiti del possibile fu sempre un istinto di Trieste, finché essa rimase soggetta all'Austria. Questa, da parte sua, con la sua oltremontana cecità in materia di espansione marittima, non pensò all'opportunità di impegnare nel Lloyd nascente un concorso statale che sarebbe potuto essere di grande momento: invece il Comune di Trieste, retto allora da Domenico Rossetti, intelligentissimo fra i cittadini già nel 1839, pochi anni dopo, assunse a suo carico la garanzia del 4 per cento sui tre milioni di fiorini ai quali s'intendeva portare allora il capitale sociale.

Il programma della navigazione lloydiana fu quello ormai caratteristico della marineria triestina: l'Adriatico, il Jonio, i porti del Levante; riservato all'avvenire l'Oriente più lontano. Il 16 maggio 1837 partì il primo battello lloydiano, l'ARCIDUCA LODOVICO, per Costantinopoli e i porti dell'Asia Minore. Lo sviluppo delle nuove linee fu rapidissimo.

Il piroscafo TRIESTE

Ma il Lloyd non può essere italia-

no, anzi italianissimo, e verrà il 1848 e sarà il piroscafo Lloydiano TRIESTE a portare gratuitamente a Venezia la deputazione di giovani triestini annunziatrice della scoppia-ta rivoluzione di Vienna, e pochi giorni dopo, tornado cola, sarà quello stesso piroscafo a ricevere in alto mare il primo annuncio della cacciata degli austriaci e della restaurata Repubblica veneta. Il Lloyd ormai è entrato in uno dei periodi più rigogliosi del suo sviluppo. Fin del 1845, e sempre mercè l'aiuto finanziario del Comune di Trieste, aveva potuto sostituirsi alla "Navigazione Danubiana" nei servizi sul Mar Nero, acquistando tutti i piroscafi di quella e prolungando il suo raggio d'azione da Costantinopoli a Odessa; pochi anni dopo, nel 1852, assorbiva la Società di Navigazione a vapore sul Po, "Pirelli, Paradisi e soci", e con quella linea di trasporti fluviali collegava commercialmente Trieste a Milano, a Pavia, a Piacenza, a Parma, a Modena, a Ferrara, a Bologna, e più tardi, per il Lago Maggiore, alla Svizzera.

Gli anni trascorrono veloci e la società sempre più si consolida e si afferma. Alla vigilia della guerra, nel 1913, ultimo anno completo d'un periodo d'imperturbata prosperità in Europa, le 66 navi lloydiane, cresciute a un registro totale di 237,036 tonnellate, compivano 2,437,777 miglia marittime e portavano un milione-573,036 tonnellate di carico.

Durante la grande guerra la potente flotta mercantile del Lloyd poté serbarsi occulta e protetta nei porti, non coinvolta nei servizi di guerra. Durante l'impresa africana e fin dai primi imbarchi di truppe e di Camicie Nere per l'Africa Orientale suonarono popolari in tutta Italia i nomi delle navi lloydiane, divenute trasporti di uomini e d'armi. Infaticabilmente esse andarono e tornarono per tutti i sedici mesi della preparazione della gloriosa campagna; ed una anche non tornò più. L'"Ausonia", non perita per offese di guerra, ma la cui memoria pur rimane congiunta all'eccezionale attività dell'intenso periodo, in cui tutti gli italiani, al comando del loro Duce, operarono con valore, con zelo e con sacrificio, e donde doveva uscire il nuovo Impero d'Italia. In un secolo di vita il Lloyd triestino mise in mare 270 piroscafi. Oggi possiede 45 tra piroscafi e motonavi, per 2330 mila tonnellate di stazza lorda, e tra questi vi sono unità delle più moderne, dotate di eccellenti servizi tecnicamente perfetti.

Flotta degna dell'Italia imperiale, dell'Impero voluto e creato dal Duce, per le più grandi fortune della Patria.

sponde portando la guerra in Cina, dove prima il mercato di 400 milioni di consumatori era di assoluto dominio della Standard. Ambedue le società perdevano, ma le perdite di Deterding erano minori in quanto egli aveva i pozzi più vicini nelle Indie olandesi.

Nel 1911 si fa una pace apparente tra i due colossi i quali si dividono il mercato della Cina e del Giappone.

Per compensarsi delle perdite subite in Cina, Rockefeller aumenta considerevolmente il prezzo del petrolio in America e di questo profitta Deterding, il quale silenziosamente, crea con capitali americani una società del petrolio nella Florida sfruttando le inimicizie che la Standard si era procurate ed insieme l'azione che le stesse autorità americane avevano intrapreso contro Rockefeller per l'applicazione delle leggi sui trusts.

Per reagire contro Deterding, la Standard affaccia in America il grave pericolo dell'esaurimento dei pozzi americani e inizia la corsa verso altre regioni per la ricerca del petrolio. Emissari della Standard sono arrestati in Palestina, in Persia ed in Egitto, perché Deterding accordando crediti ai paesi produttori di petrolio ha fatto loro approvare leggi che vietano agli stranieri le ricerche in quei territori.

Si scoprono intanto importanti giacimenti nelle Indie Olandesi. La Standard cerca di impossessarsene ma invano, perché con abili manovre Deterding riesce ad ottenere dall'Olanda lo sfruttamento degli importanti giacimenti.

Gli Stati Uniti continuano a bersagliare l'Asia di note e finalmente ottengono da essa dei giacimenti secondari.

Finalmente nel 1922 si ha un momento di pace tra Rockefeller e Deterding. L'accordo dura sino al 1927. Gli americani sfruttano il petrolio del mondo occidentale e gli inglesi quello dell'Oriente. Ma nel 1927 la lotta si riaccende. Deterding brama di conquistare il mondo e muove contro la Russia.

Questa volta gli americani sono più pronti fanno lega contro la Russia e l'Inghilterra è sconfitta. La Standard riesce vittoriosa.

Nel 1928 per opera di Hoover eletto Presidente degli Stati Uniti si fa la pace.

Ma Deterding odia i Russi e quindi aiuta la Germania contro di essa e nel 1933 decide di non comprare più petrolio dalla Romania, la quale perde così almeno cinque milioni di sterline all'anno.

I russi si difendono inondando di petrolio l'oriente e si accordano con

la Francia e l'Italia.

Intanto si scoprono nuovi pozzi ed in breve la Russia arriva al secondo posto. A Bakum si hanno pozzi di produzione eccezionale.

Il programma del primo piano dei cinque anni è raggiunto.

Il secondo piano quinquennale per il petrolio — 1922-37 — prevede di raggiungere una produzione di 247,000,000 di tonnellate gregge.

Si afferma anzi da competenti che la produzione arriverà presto a 1,500,000,000 di tonnellate, il che vorrà dire 8000 volte la produzione mondiale del 1932.

La Russia spende miliardi che provengono dall'America, la quale così aiuta la Russia a combattere l'Inghilterra.

La produzione mondiale del petrolio, che era di 149,137,000 di barili nel 1900, è diventata nel 1933 di 1,452,840,000 barili.

I paesi in ordine di produzione sono:

Stati Uniti	barili 924,000,000
Russia	150,000,000
Venezuela	118,400,000
Rumania	51,700,000
Persia	48,900,000
Indie Olandesi	39,300,000
Messico	33,150,000
Perù	14,800,000
Argentina	14,200,000
Columbia	13,850,000
Trinità	9,750,000
Indie Inglesi	8,600,000
Polonia	4,129,000
Giappone	2,500,000
Sanawak	2,400,000
Egitto	1,650,000

Nel 1933 esistevano 1,168,000 pozzi, dei quali 659,000 negli Stati Uniti. Solo le spese fatte senza risultato dal 1858 al 1933 ascendono a ben \$-16,870,000,000.

I capitali investiti nell'industria del petrolio erano nel 1932:

Stati Uniti	Fr. 223,000,000,000
Inghilterra	187,000,000,000
Russia	53,000,000,000
Francia	3,000,000,000
Altri paesi	4,000,000,000
In totale	Fr. 470,000,000,000

## BANDIERE

O COCCARDE

per società, comitati, convenzioni o altre occasioni.

Rivolgetevi alla  
ITALIAN PUBLISHING CO.  
12 Elm St. — WA. 7306

## Belvedere Restaurant

FRATELLI FAZZARI Proprietari

Dove Potete Gustare Con Poca Spesa I Veri

## PIATTI ITALIANI

Specialità Di Ogni Genere

576 BAY ST.  
AD. 7782

Aperto  
giorno e notte

In tutte le vostre feste famigliari; nei "party", nei banchetti ecc., non dovrete mai dimenticare di avere una quantità dei famosi

## GREISSINS

Possiamo fornirvi anche

PANINI e TORTE di OGNI SPECIE, PER OGNI OCCASIONE

## MELTON-MOWBRAY PIE SHOP

1465 Gerrard E.

(Abramo Puccini)

GL. 3060

GLI ALTRI POTRANNO ESSERE  
UGUALI MA NON SUPERIORI AI

## Maccheroni

DELLA DITTA

## Caboto Macaroni Co.

HAMILTON, ONTARIO

IN TUTTO IL CANADA SI  
PARLA

dell'

## ANGELO'S HOTEL

144 CHESTNUT ST.

TORONTO

AD. 9845

## L'accaparramento inglese delle materie prime IL PETROLIO

Si può dire che l'era del petrolio abbia inizio con la escavazione di un pozzo nel 1858 in Pensilvania per opera di Edoardo Drake. Egli voleva trovare acqua salata e trovò petrolio.

Il petrolio fu adibito inizialmente per la illuminazione e riscaldamento. Speculatori e milionari si posero subito all'opera e con l'alto e basso dei prezzi si ebbe in poco tempo la creazione di grandi fortune ma anche di disastri.

Ma il grande avvenire del petrolio non si iniziò se non con la introduzione del motore a scoppio il quale, dopo il motore a vapore ci permetteva di frazionare la forza in misura minima e ci risparmiava il grande ingombro del carbone.

A Vienna nel 1875 fa la sua comparsa il primo motore a scoppio poi Benz a Mannheim e Enrico Ford in America incominciano a costruire motori ed automobili mentre intanto nel 1910 si concedeva il primo brevetto per il processo "cracking" per la estrazione della benzina.

La lotta incomincia prima di tutto per il petrolio di oriente. L'ingegnere australiano Knot d'Arcy che ha ottenuto dallo Scia di Persia una grandiosa concessione per la estrazione di tutti i produttori sotterranei da lui scoperti nel suolo della Persia, viene perseguitato da milionari e spie. Si rifiuta di cedere il suo brevetto per decine di milioni, ma viene abilmente ingannato da una spia dell'"Intelligence Service" dell'Inghilterra la quale ottiene gratis ciò che gli altri non erano riusciti a colpi di milioni.

La "Burman Oil" che era stata creata per esercitare i primi pozzi

aperti dal d'Arcy cede i suoi terreni e diritti alla "Anglo Persian Oil" che si costituisce con due milioni di sterline di capitale.

Nel 1910 entra in azione il Governo russo il quale trova ingiusto che proprio l'Inghilterra sfruttasse i tesori della Persia.

Intanto in America nel 1870 una modesta società per azioni capitanata da Rockefeller aveva assorbito alcune piccole raffinerie di petrolio ed assunto il nome di "The Standard Oil of Ohio".

Rockefeller introduce gli oleodotti; realizzando risparmi notevoli aumenta il capitale. Nel 1920 la Standard ha un miliardo di capitale dichiarato. Ma a capo della Royal Dutch in Inghilterra vi è ormai Augusto Guglielmo Enrico Deterding. Si scoprono giacimenti ricchissimi e la società paga dividendi sino all'8%. La Standard parte in guerra contro il gruppo anglo-olandese e Deterding convinto che l'Olanda non può far niente per lui si allea ad una ditta inglese. Infatti occorre un appoggio potente in quanto Rockefeller aveva il Governo americano con sé, i petrolieri del Caucaso avevano l'appoggio dello Zar di tutte le Russie. Con l'unione alla ditta inglese Deterding si assicura l'appoggio potente del Governo inglese.

Con la fusione della "Royal Dutch" con la Shell, la Standard si trova di contro un concorrente temibile, in quanto era provvista di una flotta per il trasporto del petrolio, flotta che prima era solo in mano dell'America.

Rockefeller inizia la guerra col ribasso dei prezzi e Deterding gli ri-



Nuovi Abiti da Sera, Tuxedo e Abiti da Passeggio da AFFITTARE Nonché Abiti Completi nonché Pellicceria da Sera

## FREEMAN

256 COLLEGE ST. — KI. 0991  
571 YONGE ST. — KI. 3270  
Aperto La Sera

## ABITI Per la vostra Famiglia, su MISURA

AD.  
1754

Un abito su misura per uomo o per donna, fatto con buon gusto, non vi costa più di quello che dovete pagare nei negozi locali. Provateci alla prossima occasione.

LONDON CUSTOM TAILOR SYSTEM  
P. Palange 18A TEMPERANCE ST. G. Guido



## COATS DI Pelle

"SEAL E BROADTAIL" del NORTHERN HUDSON

Tutte le misure e tutti i colori ultima moda

\$55.00

Tutti i "coats" garantiti per due anni

## New Style Fur Co.

575 COLLEGE ST. ME. 8708