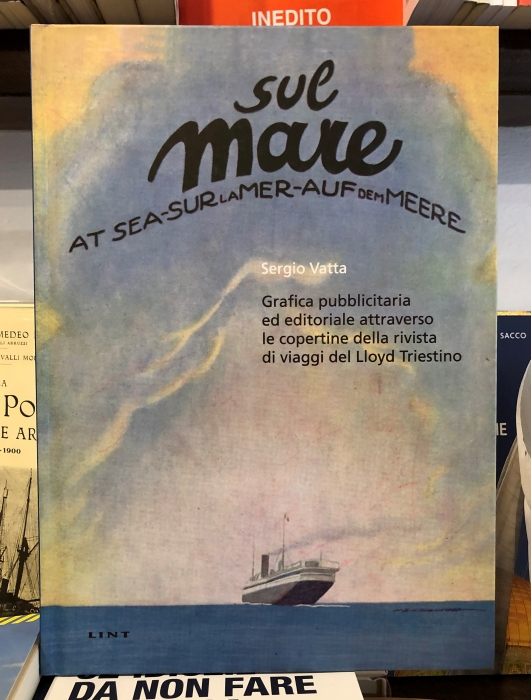
**XU825** *Scheda creata il 7-15 ottobre 2024*

Immagine che contiene testo, giornale, modello

Descrizione generata automaticamenteImmagine che contiene testo, giornale, modello

Descrizione generata automaticamente Immagine che contiene testo, giornale, Carta da giornale, Pubblicazione

Descrizione generata automaticamente Immagine che contiene testo, poster, libro, dipinto

Descrizione generata automaticamente

**Descrizione storico-bibliografica**

\***Giornale del Lloyd austriaco** : di notizie commerciali e marittime. – Anno 1, n. 1 (30 gennajo 1835)- . - Trieste : M. Weis tipografo del Lloyd Austriaco, 1835-1851. - 17 volumi ; 40 cm. ((Bisettimanale; trisettimanale dal 1837; poi quotidiano. - In appendice: Prezzo corrente dei principali articoli, premj di Sicurtà marittime, e noli per mare, e per terra. – Il complemento del titolo varia: di notizie marittime e commerciali (1837); commercio, navigazione, industria, economia pubblica (1848). – Il formato varia: 45 cm (1837). - IEI0105667; TSA0904404; TSA1426691

Varianti del titolo: \*Giornale del Lloyd austriaco di notizie commerciali e marittime; \*Giornale del Lloyd austriaco di notizie marittime e commerciali (1837)

Autore: Lloyd austriaco

**Copia digitale:** [1835-1845](https://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=gla)

\***Journal des Österreichischen Lloyd**. – Jahr 1 (5 Januar 1836)-Jahr 13 (24 Dezember 1848). - Trieste ; Wien : Marenigh : Tip. del Lloyd Austriaco, 1836-1848. – 13 volumi ; 44-46 cm. ((Settimanale, poi bisettimanale, poi quotidiano. - Edizione tedesca del: Giornale del Lloyd austriaco. - Dal 26 dicembre 1848 è pubblicato a Vienna e continua con il titolo: Der Lloyd. - TSA0704570

**Copia digitale**: [1836; 1839-1849](https://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=oll)

\***Bollettino mensile del Lloyd triestino** : Società di navigazione a vapore. – Anno 1, n. 1 (1 gennaio 1921)-anno 8, n. 12 (dicembre 1928). - Trieste : Tip. del Lloyd triestino, 1921-1928. – 8 volumi. - TO00179324

Autore: Lloyd triestino

\***Bollettino mensile del gruppo Lloyd Triestino-Cosulich**. - Anno 9, n. 1 (gennaio 1929)- . - Trieste : [s.n., 1929]. – 1 volume. - LO10833533

Autore: Lloyd triestino; Cosulich <Società di navigazione>

\***Bollettino mensile delle compagnie di navigazione Lloyd triestino-Cosulich**. - Trieste : Ufficio stampa del Gruppo Cosulich-Lloyd triestino, [1930]. – 1 volume ; 32 cm. ((Descrizione basata su: Anno 10, n. 4 (aprile 1930). - LO10833534

Autore: Lloyd triestino; Cosulich <Società di navigazione>

\***Bollettino delle Compagnie di navigazione Lloyd Triestino-Cosulich**. - -agosto 1939. - Trieste : [s. n., 1931-1939]. – 9 volumi. ((Mensile. - Descrizione basata su: 1931. - CFI0690481

Autore: Lloyd triestino; Cosulich <Società di navigazione>

\***Cantieri giuliani** : supplemento al Bollettino mensile del Lloyd triestino. - [Trieste : s.n., 1925-1930]. – 6 volumi : ill. ; 31 cm. ((Periodicità non determinata. - Descrizione basata su: N. 2 (aprile 1925). - LO10833815

Autore: Lloyd triestino

Soggetto: Cantieri navali – Venezia Giulia – 1925-1930

\***Sul mare** : supplemento illustrato del Bollettino mensile del Lloyd Triestino. – Anno 1, n. 1 (marzo 1925)-anno 20, n. 4-6 (apr.-giu. 1944). - Trieste : Lloyd Triestino, 1925-1944. - 20 volumi : ill. ; 29 cm. ((Bimestrale irregolare. - Dal 1926 il complemento del titolo varia in: rivista bimestrale di viaggi del LLoyd Triestino. - TO00196173

\***Sul mare = Auf See** : Monatschrift der Schiffahrtgesellschaften Italia-Lloyd Triestino-Adriatica-Tirrenia. - **Deutsche Ausgabe**. - Trieste : La Editoriale Libraria, 1941-1943. – 3 volumi. ; 28 cm. ((Mensile. - Descrizione basata su: Anno 17 (1941), n.1. - TSA1457825

Soggetto: Viaggi – 1925-1944

Soggetto: Lloyd austriaco – Periodici; Lloyd triestino di navigazione – Periodici; Assicurazioni marittime – Periodici

**Volumi disponibili in rete** [1835-1845](https://books.google.it/books/about/Giornale_del_Lloyd_Austriaco.html?id=4FZHAAAAcAAJ&redir_esc=y)

**Informazioni storico-bibliografiche**

**Der Lloyd** era un giornale austriaco apparso dal gennaio 1835 al dicembre 1848 come Journal of the Oesterreichischer Lloyd presso l'Österreichischer Lloyd di Trieste e dal dicembre 1848 al 1854 come Der Lloyd a Vienna. Dal gennaio 1837 al dicembre 1838 il giornale apparve come rapporti commerciali e marittimi dell'Oesterreichischer Lloyd. Il seguito del Lloyd fu l'Oesterreichische Zeitung del 1855. Il Giornale dell'Oesterreichischer Lloyd fu pubblicato a Trieste e Vienna tra il 1835 e il 1848, con una frequenza da uno a sei numeri a settimana. Dal 1° gennaio 1846 al 27 giugno 1848 la rivista ebbe il sottotitolo Organo centrale per il commercio, l'industria, la navigazione e l'economia. Il progetto di un'edizione francese non è stato realizzato per mancanza di abbonamenti. Il giornale conteneva il Reichstags-Blatt come supplemento e il Giornale del Lloyd Austriaco di notizie commerciali e marittima appariva come edizione italiana parallela della rivista. Il Journal des Oesterreichischer Lloyd è stato uno dei primi giornali economici austriaci. Ma era importante anche per la sua sezione politica, che conteneva da due a tre editoriali per numero e trattava principalmente questioni di politica estera. In termini di orientamento, un programma della Grande Austria è stato rappresentato da un punto di vista conservatore.

**Lloyd Triestino di Navigazione, Trieste 1836 - 1991**

Il 20 aprile 1833, su modello del Lloyd's di Londra, nasce a Trieste l'Österreichischer Lloyd - Lloyd Austriaco come associazione di assicuratori. Compito della nuova società è raccogliere notizie di natura marittima e mercantile sui servizi, sui traffici e sugli affari di assicurazione. Informazioni che pubblica sul proprio periodico, il "Giornale del Lloyd Austriaco di notizie commerciali e marittime". Il 2 agosto 1836 viene fondata la «Seconda sezione», quale ramo di società dedicato ai collegamenti marittimi a vapore. I capitali provengono principalmente dalla Banca Rothschild di Vienna, rappresentata da Marco Parente, dall'imprenditore Karl Ludwig von Bruck - futuro ministro del commercio prima e delle finanze poi -, e dai commercianti Giovanni Guglielmo Sartorio e Francesco Taddeo Reyer. Partecipano alla fondazione anche altri centoventitré azionisti che favoriscono lo sviluppo dell'attività di servizio del Lloyd e assicurano alla nuova società un primo significativo bacino di clienti. Il 21 luglio 1849 viene fondata la «Terza sezione», quale divisione per la stampa e la comunicazione aziendale. Nella sua tipografia sono stampati diversi giornali, un Annuario marittimo e una serie di edizioni di classici della letteratura italiana. Dal 1921 pubblica il "Bollettino mensile del Lloyd Triestino, Società di navigazione a vapore" che dà notizie aziendali, ordini di servizio, informazioni sulla compagnia. Dal 1925 al 1944 pubblica in italiano, francese, inglese e tedesco la rivista di viaggi "Sul mare", avvalendosi della collaborazione di scrittori, illustratori e artisti di grande prestigio. Importante veicolo di promozione aziendale e turistica, il periodico trova principale diffusione a bordo delle navi e nelle agenzie della Compagnia, in altre agenzie turistiche e negli alberghi. La rivista è strettamente legata alla figura del giornalista Bruno Astori, il quale ricopre dapprima il ruolo di direttore dell'Ufficio stampa e propaganda del Gruppo di compagnie Lloyd Triestino-Cosulich-Adria, in seguito della Società Italia di Navigazione Lloyd e infine del gruppo Finmare. La società di navigazione a vapore del Lloyd Austriaco - «Seconda sezione» -, rivolge i propri interessi quasi esclusivamente verso l'Oriente, realizzando regolari servizi postali e soprattutto di trasporto passeggeri e merci. Il 16 maggio 1837 il piroscafo Arciduca Lodovico inaugura la linea Trieste - Costantinopoli che tocca Ancona, Corfù, Patrasso, Pireo, Syra e Smirne. Nel giro di una ventina d'anni la società possiede una flotta di 67 navi con le quali tiene in esercizio venticinque linee di navigazione che consentono un regolare traffico fra Trieste e i porti dell'Adriatico, dell'Egeo, del mar Nero e del Mediterraneo orientale, oltre ai collegamenti sulle reti fluviali del Danubio e del Po. La crescita della flotta e lo sviluppo dell'attività rendeno insufficiente l'officina che l'Österreichischer Lloyd - Lloyd Austriaco aveva allestito alla fine nel 1838 in Androna Campo Marzio. Così, nel 1853, un importante investimento della compagnia è finalizzato alla costruzione di un moderno cantiere navale nella zona di Sant'Andrea. Ultimato nel 1861, nell'anno successivo all'Arsenale sono rimodernate nove imbarcazioni e nel 1865 è varato il primo piroscafo. Nella seconda metà del secolo XIX si profilano nuove e importanti opportunità di traffico agli operatori commerciali e agli armatori triestini. Nel 1857 il completamento della Südbahn - la Ferrovia meridionale che collega Vienna a Trieste - permette al porto di Trieste di ampliare il proprio mercato dei trasporti verso il Centro Europa. Un decennio più tardi l'apertura del Canale di Suez offre ulteriori e ingenti prospettive di sviluppo e di espansione. Il Lloyd, che è la più grande compagnia di navigazione dell'Impero, nel 1869 diviene azionista della Compagnie universelle du Canal de Suez e nel 1870 inaugura la linea verso Bombay. Da allora la presenza delle navi del Lloyd va progressivamente consolidandosi su tutti i mari. Nel 1880 viene attivato il collegamento con Hong Kong via Singapore, e negli anni seguenti vengono effettuati viaggi di prova per Melbourne, La Plata, il Brasile, il Nord America e l'Africa meridionale e orientale, fino all'istituzione delle linee Hong Kong - Shangai e Trieste - Yokohama nel 1900. Lo sviluppo crescente della compagnia - che tra il 1872 e il 1892 assume la denominazione Österreichisch-Ungarischer Lloyd - Lloyd Austro-Ungarico - è testimoniata anche dalla costruzione di una nuova e prestigiosa sede a Trieste sul lato ovest dell'attuale Piazza dell'Unità d'Italia realizzata tra il 1880 e il 1883. La Prima guerra mondiale ha gravi ripercussioni sull'attività, la flotta e la rete di agenzie della società: traffici interrotti, navi affondate o requisite a fini militari, pesante passivo finanziario. Dopo la cessazione delle ostilità e in un mondo profondamente mutato negli assetti geo-politici, la compagnia riprende l'esercizio di alcune linee di navigazione sotto la bandiera interalleata. Tuttavia, già nel corso del 1919, riattiva come Lloyd Triestino i collegamenti con il Levante, l'India e l'Estremo Oriente. Il progressivo inserimento di Trieste e della Venezia Giulia all'interno della struttura amministrativa italiana comporta una generale trasformazione degli assetti azionari della compagnia. Entrano nel consiglio di amministrazione della società la Comit e armatori privati, tra i quali dimostrano grande interesse e dinamismo i Cosulich, impegnati anche nella navalmeccanica. Nel 1921 la società assume la denominazione Lloyd Triestino di Navigazione. Due anni più tardi sigla una convenzione con lo Stato italiano per l'esercizio delle linee verso l'Egitto, il Levante, l'India, la Cina e il Giappone. Alla fine degli anni Venti le difficoltà finanziarie del gruppo Cosulich - che detiene il controllo azionario della società - si riflettono inevitabilmente sulla compagnia: nel 1928 la Terza sezione cede la tipografia che tuttavia continua la sua attività come ufficio stampa mentre, a partire dallo stesso anno, il personale amministrativo e di bordo subisce una riduzione. A sostegno della compagnia, a livello societario, intervengono con propri capitali lo Stato, la Comit e il Lloyd sabaudo. Negli stessi anni è l'intero settore del trasporto marittimo italiano a dover essere riorganizzato. Un primo intervento statale, nel 1932, non risolve i problemi delle compagnie di navigazione, tanto da rendere necessari nuovi provvedimenti di sostegno. Nel 1936 il Governo definisce la categoria delle linee di preminente interesse nazionale e le ripartisce in quattro settori di traffico assegnati ad altrettante società di navigazione: l'Italia di Navigazione per i servizi con le Americhe, la Tirrenia per il Nord Africa e il Mediterraneo occidentale, l'Adriatica per il Mediterraneo orientale, infine il Lloyd Triestino per Africa, Asia e Australia. Così, a cento anni dalla costituzione della compagnia, il coordinamento ed il controllo del Lloyd passano sotto il controllo di Finmare, una società finanziaria del gruppo IRI (Istituto per la Ricostruzione Industriale). Quattro anni più tardi, nel 1940, il riordino nazionale del settore navalmeccanico interrompe il legame diretto tra il Lloyd Triestino e il suo Arsenale, il quale entra da allora nell'orbita delle società partecipate statali. Alla fine degli anni Trenta la compagnia triestina raggiunge i massimi livelli di trasporto di passeggeri e merci, esercitando 17 linee con 85 navi. Gli effetti del secondo conflitto mondiale saranno però molto pesanti, tanto che alla cessazione delle ostilità al Lloyd rimangono solo cinque imbarcazioni. Nell'immediato secondo dopoguerra la ripresa è frenata anche dalla particolare situazione della Venezia Giulia - legata alla definizione dell'assetto del confine orientale italiano - e dalle nuove relazioni che legano i territori europei, le quali si riflettono direttamente sulle prospettive di operatività del porto triestino. Tuttavia, anche nel periodo del Governo militare alleato (AMG, Allied military government) una serie di provvidenze governative italiane sostiene l'armamento pubblico, attraverso una politica indirizzata alla ricostruzione della flotta e delle linee sovvenzionate. Il Lloyd Triestino riesce gradualmente a riconquistare le posizioni perdute, riattivando le linee intercontinentali. Nel 1951 viene riaperta la linea espressa con l'Australia con le navi gemelle Australia, Oceania e Neptunia - in una fase caratterizzata da un consistente flusso di emigrazione -. L'anno successivo le nuove motonavi Africa ed Europa riaprono il servizio celere con Città del Capo e, nel 1953, l'Asia e la nuova Victoria intraprendono la rotta rapida verso l'India e il Pakistan. Nel 1956 la flotta del Lloyd Triestino conta trentuno unità, di cui ventotto di proprietà; nel 1963 prendono servizio le turbonavi Galileo Galilei e Guglielmo Marconi. Tra la metà degli anni Cinquanta e la fine degli anni Sessanta, un insieme di fattori - tra i quali le due crisi di Suez, l'instabilità politica dell'Asia, la preferenza degli Stati emergenti per le proprie flotte nazionali e lo sviluppo del trasporto aereo - inducono la compagnia a concentrare l'attività sul trasporto merci e a procedere ad un progressivo disarmo delle navi passeggeri. Con l'affermarsi a livello mondiale della containerizzazione il Lloyd Triestino procede ad un adeguamento dei principali servizi merci di linea e attiva collaborazioni con altri operatori internazionali. Nel 1973 la turbonave Lloydiana è la prima di una serie di unità porta container, alle quali si aggiungono sei motonavi ro/ro (roll-on/roll-off) e due multipurpose. Nel 1985, a un secolo e mezzo dalla fondazione, la compagnia triestina movimenta oltre il 20 per cento del traffico di container del porto cittadino e dispone di una flotta di sedici unità che esercitano otto linee. Alla fine del 1998 il Lloyd Triestino viene acquisito dalla multinazionale taiwanese Evergreen Marine Corporation - inserita nell'Evergreen Group -, con la quale aveva iniziato una stretta collaborazione sin dal 1993. Il 1º marzo 2006 il Lloyd Triestino assume il nome di Italia Marittima Spa. Con tale denominazione, assieme a Marine Corp. (Taiwan) Ltd., Evergreen Marine (Regno Unito) Ltd. ed Evergreen Marine (Hong Kong) Ltd. compone il gruppo Evergreen Line. <https://www.archividellascienza.org/en/produttore/IT-MUST-EACCPF001-000202>.

**Note e riferimenti bibliografici**

* <https://www.italianliners.com/lloyd-triestinoit>.
* <https://www.inheritage.it/it/scheda/archivio-lloyd-triestino-di-navigazione.htm>.