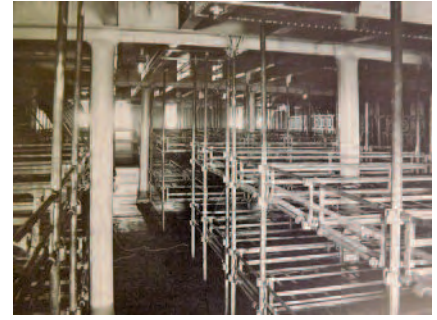




1ª classe



2ª classe



Cameroni emigranti

ricca clientela sudamericana. In totale potevano trasportare circa 1200 passeggeri divisi in classe di lusso, prima, seconda e terza, più ovviamente i posti per emigranti in grandi cameroni con cuccette sovrapposte.

Con queste nuove unità la N. G. I. ribadiva il suo ruolo di leader del settore ma avrebbe dovuto fare presto i conti con un nuovo astro nascente nel panorama armatoriale nostrano che, a dispetto del nome, era tutto ligure e genovese in particolare.

Era questo il Lloyd Sabaudò, costituito nel 1906 da Edoardo Canali e Alessandro Cerruti, già direttori e agenti di varie società di assicurazione e navigazione. Nel Consiglio di amministrazione furono coinvolti i più brillanti nomi dell'imprenditorialità locale e per quanto riguarda la formazione del capitale necessario intervennero la Banca Italiana di Sconto, il Banco di Roma e anche Casa Savoia, donde la scelta della ragione sociale e la preferenza nelle denominazioni delle unità del Lloyd Sabaudò, che ebbero quasi sempre nominativi legati alla casa regnante.

La flotta prese subito forma con tre piroscafi gemelli per i servizi del Nord America e altri due, anch'essi gemelli, per il Sud America. Data l'impossibilità di averli a tempo breve in Italia, la loro costruzione venne affidata a cantieri inglesi che nel giro di un paio d'anni li consegnarono alla nuova compagnia, che portava sui mari i suoi fumaioli gialli con una fascia bianca centrale bordata di verde (che diventerà azzurro in seguito), a distinguersi da quelli neri con fascia centrale bianca della "rivale" N. G. I.

Stazzanti intorno alle 6.000 tonnellate e capaci di trasportare più di 1300 passeggeri, i tre gemelli per la linea nordamericana, battezzati *Re d'Italia*, *Regina d'Italia* e *Principe di Piemonte*; un po' più grandi, di quasi 8.000 tonnellate e con capienza di circa 1200 persone, le due unità per il Sud America *Tomaso di Savoia* e *Principe di Udine*.

Al pari del Lloyd Italiano, per il quale si rimanda al primo capitolo della nostra storia, sin dal suo sorgere il Lloyd Sabaudò non limitò le sue attenzioni al solo traffico di emigrazione ma le estese a quelle dei passeggeri abbienti delle classi superiori: a tale scopo le sue navi non avevano nulla da invidiare a quelle estere per eleganza e raffinatezza dei servizi di bordo, il cui primato era detenuto fino ad allora, oltre che dalla onnipresente N.G.I., dai piroscafi dei germanici Norddeutscher Lloyd e Hamburg Amerika Linie che facevano capolinea a Genova.

La concorrenza del Lloyd Sabaudò non venne sottovalutata dalla N.G.I., che corse ai ripari concludendo le acquisizioni cui si è fatto cenno prima: importante l'assorbimento del Lloyd Italiano dei Piaggio, che le consentì di avere in linea il *Principessa Mafalda* già descritto a suo tempo e annoverato fra le realizzazioni più rilevanti dell'epoca; purtroppo il transatlantico concluderà la sua carriera sui mari con un affondamento a seguito di rottura dell'asse portante dell'elica davanti alle coste brasiliane nel 1927, con grave perdita di vite umane, ma per circa vent'anni rimarrà fra le navi beniamine della ricca clientela brasiliana ed argentina che su di essa navigava. Ad un certo punto, uscite di scena anche La Veloce e la Transatlantica, sarà gara aperta fra N.G.I. da una parte e Lloyd Sabaudò dall'altra, cui si aggiungerà in seguito anche la Linea Cosulich, già Austro-Americana di Trieste, che però non è oggetto di questo studio perché, seppure importantissima, negli anni presi qui in esame interessò solo marginalmente i traffici dei nostri porti, rispetto alle società che stiamo ricordando.

Ad un certo momento le due compagnie rivali sentono l'esigenza di approntare nuovo naviglio, più grande e capiente, per adeguarsi al gigantismo imperante presso le principali compagnie di navigazione straniera: i cantieri



Transatlantici Lloyd Sabaudò alla Stazione Marittima



Transatlantici N.G.I. in porto a Genova