

COMPAGNIA TRANSATLANTICA PER LA NAVIGAZIONE A VAPORE - GENOVA

(Articolo ripreso dal "The Belgian Shiplover",
organo della Belgian Nautical Research Association, n. 97/1964)

Il Cap. Giovanni Pittaluga, ben noto nel mondo commerciale ligure, fu il promotore della "Compagnia Transatlantica per la Navigazione a Vapore". Fu aiutato nella sua impresa da banchieri, armatori e industriali del Regno di Sardegna.

All'inizio la Compagnia ebbe i favori del Conte di Cavour e sempre quelli del Sig. Raffaele Rubattino, nonostante i guai che quest'ultimo creò continuamente. La nuova società divenne certamente se non il primo, il più serio tentativo fatto prima dell'Unità dagli Stati italiani di avere proprie linee transatlantiche servite da piroscafi grandi e veloci.

La "Transatlantica" fu fondata a Genova il 1° ottobre 1852. Un accordo col Governo sardo fruttò una sovvenzione annua di Lire 22.000 per ciascun viaggio Italia/New York e ritorno e Lire 30.000 per ogni viaggio Italia/Brasile e ritorno.

Inoltre, come era in uso generalmente a quel tempo, la Compagnia gestiva nei porti brasiliani un proprio piroscafo per il trasbordo dei passeggeri e delle merci per i porti del Rio de la Plata. Infine la Compagnia si era impegnata a costruire sette piroscafi ad elica, dei quali tre con scafo in legno, e di aprire le linee nello stesso anno della firma della convenzione.

Nel corso delle negoziazioni coi cantieri inglesi per dar corso al programma di costruzione delle navi, il capitale azionario di Lire 8 milioni versato a fronte del capitale nominale di Lire 10 milioni apparve insufficiente a coprire il costo della costruzione. Perciò la direzione della Compagnia fu costretta a cercare una garanzia bancaria che fu offerta nel novembre 1852 dalla Bank Draper, Pietroni & Co. di Londra. In cambio, come compenso per il suo aiuto, la banca chiese di entrare in possesso della maggioranza delle azioni della Compagnia.

Questa operazione finanziaria, a causa di eventi politici ed anche economici, come la Guerra di Crimea ed altro, sfociò in una situazione imbarazzante e guai finanziari che influirono seriamente sulla Compagnia durante la sua breve vita e ne provocarono la fine prematura.

Per queste ragioni il programma di costruzioni fu ridotto a quattro navi in tutto, tutte in ferro; la linea prevista per New York fu dovuta abbandonare ed altre condizioni della convenzione furono rivedute.

Quando in febbraio 1855 i due primi piroscafi VITTORIO EMANUELE e CONTE CAVOUR furono consegnati, le loro normali sistemazioni erano per 48 passeggeri di 1ª classe, 36 di 2ª, 156 di 3ª e 300 tonn. di carico. In caso di guerra potevano trasportare 2.000 soldati. Perciò furono immediatamente noleggiati dal Governo francese per la Guerra di Crimea come "Trasporti Militari". Di conseguenza lo Stato sardo fu costretto a rimandare alla fine del 1856 il viaggio inaugurale della linea brasiliana.

In effetti l'inaugurazione della linea fu effettuata dal piroscafo GENOVA che partì da Genova per il Sud America il 20 ottobre 1856. Come il gemello TORINO, il GENOVA aveva sistemazioni per 48 passeggeri di 1ª, 48 di 2ª e 174 di 3ª classe. Inoltre poteva portare 450 tonn. di carico. Era stato consegnato dai costruttori inglesi nel settembre precedente; il 13 ottobre effettuò una piccola crociera lungo le coste liguri con le autorità e molti ospiti. Ma prima che il GENOVA potesse partire per il suo viaggio inaugurale, l'11 ottobre un altro piroscafo italiano, il SARDEGNA, uno dei migliori della flotta del Sig. Rubattino, aveva lasciato Genova — con un contratto di noleggio per cinque mesi firmato

dalla Transatlantica — in rotta per Rio de Janeiro, dove doveva attendere l'arrivo del GENOVA al fine di trasbordare passeggeri e carico per i porti del Rio de la Plata.

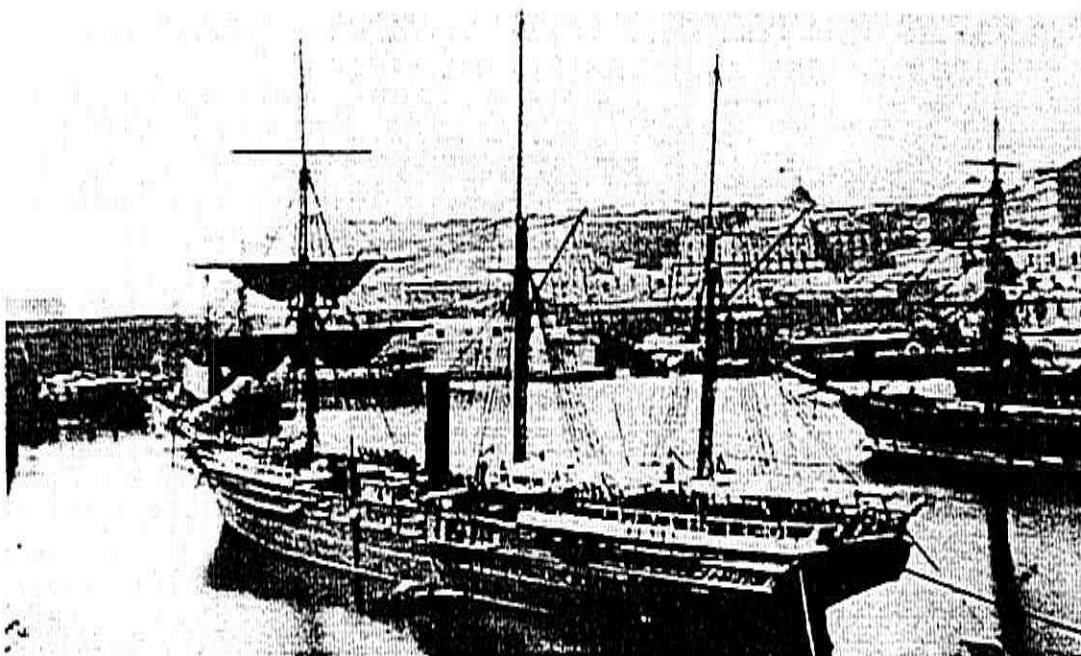
Il 20 novembre il TORINO, a sua volta, lasciò Genova. Poiché il CONTE CAVOUR era stato noleggiato, fu fatto partire il P.f.o ITALIA, acquistato dalla Transatlantica dal Sig. Rubattino in sostituzione del SARDEGNA già noleggiato. Successivamente, seguendosi l'un l'altro a intervalli regolari, i quattro piroscafi compirono il loro servizio correttamente e con successo. Tutto andò bene fino al 20 agosto 1857 quando il VITTORIO EMANUELE fece l'ultimo viaggio da Genova su questa rotta.

I dissidi interni nella Compagnia divennero sempre più forti; poco dopo la partenza del VITTORIO EMANUELE essa fu costretta a cessare tutta l'attività e finalmente a sciogliersi. I quattro piroscafi che erano stati pagati tutti assieme Lire 8 milioni furono venduti all'asta il 12 maggio per un milione e mezzo di lire. Il Pfo ITALIA acquistato dal Sig. Rubattino gli fu rivenduto. Le altre quattro navi furono rilevate dal Credito Mobiliare e noleggiate al Governo spagnolo. Tre furono utilizzate come trasporti militari nella guerra che la Spagna conduceva contro il Marocco e la quarta, il TORINO, usata come nave ospedale.

Durante questo periodo di noleggio, il GENOVA saltò in aria a Malaga per incendio del carico di munizioni.

Nell'agosto 1860, noleggiato al Governo Dittatoriale Siciliano come trasporto militare, il TORINO fu scoperto dalle navi da guerra napoletane AQUILA e FULMINANTE mentre sbarcava truppe a Melito di Porto Salvo, cannoneggiato e reso inservibile.

Nel 1860 il Governo italiano acquistò VITTORIO EMANUELE e CONTE CAVOUR che furono incorporati nella Regia Marina come trasporti.



IL CONTE CAVOUR a Napoli, in servizio nella R. Marina (Arch. De Rosst).

Il CONTE CAVOUR, dopo essere rimasto in disarmo a La Spezia per molti anni, fu finalmente radiato e demolito il 17 maggio 1894.

Il VITTORIO EMANUELE, ribattezzato VOLTURNO nel gennaio 1861, non andò mai a New York come nave mercantile ma raggiunse quel porto come nave militare tra-

sportando come passeggeri numeroso personale: parti da Genova il 24 aprile 1864 per Gibilterra, Madera, Fayal, arrivando a New York il 1° giugno quando infuriava ancora la Guerra Civile. A New York sbarcò i suoi passeggeri che formarono l'equipaggio per il RE DI PORTOGALLO in costruzione a New York per la Marina italiana. IL VOLTURNO lasciò New York diretto in patria il 3 settembre 1864, raggiunse Gibilterra il 26, incontrando poi nel Golfo del Leone una furiosa tempesta che quasi ne provocava l'affondamento, riuscendo comunque ad entrare a Genova malgrado i danni.

Non doveva però durare a lungo e il destino l'attese per sopraffarlo a Capo Linaro. Era là per recuperare il materiale abbandonato dopo il disincaglio della Pirofregata MESSINA. Il 2 febbraio 1871 esso toccò degli oggetti del recupero, tra l'altro delle ancore che penetrarono nello scafo. L'acqua penetrò rapidamente e il VOLTURNO fu costretto ad arenarsi per non affondare in acque più profonde. L'11 febbraio scoppiò una violenta tempesta che ne provocò la perdita proprio quando i tentativi per disincagliarlo sembravano aver successo.

La flotta

1) VITTORIO EMANUELE	1.685 1855	55-59/Dal 1859 al Credito Mobiliare/Vend. 1860 alla R. Marina, rib. VOLTURNO/Perduto a Capo Linaro 12-13.2.871.
2) CONTE CAVOUR	1.685 1855	55-59/Dal 1859 al Credito Mobiliare/Vend. 1860 alla R. Marina/Radiato 17. 5.894 e demolito.
3) SARDEGNA	436 1854	56-57/Ex SARDEGNA di R. Rubattino acq. 1856/Dal 1857 al Credito Mobiliare/Vend. 1881 alla N.G.I./Dem. 1895.
4) GENOVA	1.865 1856	56-59/Dal 1859 al Credito Mobiliare/30.11.859 salta in aria a Malaga/Perdita totale.
5) TORINO	1.865 1856	56-59/Dal 1859 al Credito Mobiliare/19.8.860 incagl., cannon. e smantellato a Melito di Porto Salvo.
6) ITALIA	569 1855	56-59/Ex ITALIA di R. Rubattino, acq. 1856/Rivend. 1859 al Rubattino/Vend. 1881 alla N.G.I./Dem. 1894.

Filippo de Rossi