

«Considerando la vastità e la generale utilità delle operazioni commerciali del Lloyd austriaco, il quale ben lungi dall'essere uno stabilimento della potenza di cui porta il nome, appartiene sostanzialmente a tutto il mondo commerciale; considerando che gli ingenti capitali di cui dispone la detta società sono in gran parte capitali italiani, e che la città in cui essa ha sede ha dato prove non poche e non dubbie di ritenersi appartenente all'Italia anzichè alla Germania a cui forzatamente fu ascritta dai trattati.....»

Se ne adontarono l'Austria e gli altri Stati della confederazione germanica, la Prussia interrogò in proposito il conte di Cavour, e se ne interessò, seppure blandamente, anche l'Inghilterra. Cosicchè per la prima volta il problema italiano di Trieste fu posto apertamente all'ordine del giorno della politica europea.

Dopo la costituzione del Regno d'Italia, a mano a mano che si dilatava l'idea nazionale, il governo austriaco si sforzava di subordinare la attività e lo spirito del Lloyd alle supreme esigenze dello Stato. Si vuole che tutto il personale abbia la cittadinanza austriaca e dia affidamento di lealismo, ed un po' alla volta si pone la presidenza del Lloyd sotto il controllo del governo, che nel 1891 impone la nomina del presidente per decreto imperiale.

Trieste sin dai primi studi e progetti fu fautrice dell'apertura del canale di Suez. Pasquale Revoltella coll'autorità del suo ingegno, del suo censo e delle sue relazioni internazionali, il Comune, la Camera di Commercio, il Lloyd, dimostrarono il loro interesse concreto all'impresa, mentre Vienna non voleva spiacere all'Inghilterra, allora ostile al progetto. Già prima del taglio dell'istmo il Revoltella aveva proposto invano a Vienna delle linee di navigazione che convogliassero i traffici austriaci, germanici, svizzeri e olandesi verso l'Oriente, ed il Lloyd aveva studiato il modo di estendere in quella direzione le sue linee. Nel 1870 esso compì, con gravi spese, vari viaggi di prova e appena l'anno seguente ottenne una sovvenzione per le sue linee orientali ed istituì anche servizi di navigazione fra le due rive del Mar Rosso. Via via le navi triestine toccarono i porti dell'India e della Cina, creando dal nulla un'intensa corrente di traffici. Poco dopo si pensò anche a due linee merci per il Nord ed il Sud America.

Dopo il 1880 non solo aumenta il numero delle navi ma anche la loro qualità e la stazza: l'«Imperator» supera le 4000 tonnellate ed ha macchine a quadruplica espansione. Nel 1886 il Lloyd effettuò 1526 viaggi percorrendo 1.8 milioni di miglia; trasportò 6.000.000 di quintali di merci ed oltre 100 mila passeggeri; la sua flotta contava 86 navi con 124.000 tonnellate e 23 mila cavalli a vapore. Ma poco dopo si faceva sentire la crisi generale dell'armamento, che non impediva al Lloyd, passato nel 1891 alla sola competenza del governo di Vienna, di istituire nuovi viaggi nell'Estremo Oriente e di toccare per la prima volta nel 1893 Kobe e Yokohama. Nel 1897 si intraprese un primo viaggio di ricognizione a Durban, seguito poi da corse regolari, cosicchè sulla soglia del secolo ventesimo il Lloyd poteva vantarsi di congiungere con linee regolari quattro continenti.

I primi anni del nuovo secolo videro il Lloyd depresso da una crisi dovuta all'eccesso di naviglio di nuova costruzione e alla rarefazione dei traffici che avevano prodotto in tutto il mondo un collasso dei trasporti. Nuoveva inoltre alla prontezza e risolutezza delle direttive del Lloyd l'ingerenza sempre crescente del governo di Vienna: oltre al presidente di nomina