

fino a Costanza, Odessa e Trebisonda. Proprio in questi anni esso raggiunse anche il punto più alto della sua organizzazione ciclica, costruendo l'Arsenale, di cui fu posta la prima pietra nel 1853 e che durò fino al 1912, quando fu ridotto a cantiere di riparazioni. In questi anni il Lloyd dichiara la propria preferenza per la propulsione ad elica e adotta nelle costruzioni gli scafi in ferro; dal 1860 in poi si prefigge a meta precipua il trasporto di passeggeri. Nel 1855 la società fa la prima richiesta di una sovvenzione governativa e la ottiene nella forma di un contributo annuo di 1.000.000 di fiorini; più tardi esso assumerà invece il carattere di un compenso proporzionato alle miglia percorse su linee estere.

Straordinario interesse presenta l'attività del Lloyd nel Risorgimento. Sin da quando c'era stata a Trieste una «vendita» carbonara in stato florido, capitani marittimi erano stati gli accorti trasmettitori delle corrispondenze segrete; era ovvio che col sorgere del Lloyd si facessero più intensi i contatti politici ed anche i controlli di polizia. E' noto che Emilio Bandiera, fuggito da Venezia, partì da Trieste con un passaporto procacciato da Giulio Ascanio Canal e giunse il 27 febbraio 1844 a Corfù col lloydiano «Imperatore», comandato dal capitano Tommaso Gelcich, che il Lloyd con suo dolore dovette licenziare e, riassunto più tardi, diede nel 1848 le sue dimissioni, quando il piroscafo da lui comandato fu requisito dall'autorità militare austriaca.

E' noto del pari che il 19 marzo 1848 il piroscafo «Trieste» del Lloyd, messo gratuitamente a disposizione, recò a Venezia una decina di giovani triestini, capitanati dal Seismit Doda, con la notizia dell'accordata costituzione; meno noto è che pochi giorni dopo il Lloyd rifiutò di trasportare truppe austriache a Venezia insorta e che al capitano Massimiliano Maffei dell'«Arciduca Federico» il governo di Venezia consegnò due dispacci per la flotta austriaca di Pola, che veniva invitata ad unirsi alla armata veneziana, ed un dispaccio al Lloyd, cui si domandavano due vapori vuoti per lo sgombero delle truppe austriache. L'ingenuo piano del governo di Venezia non potè avere attuazione, nè i dispacci per Pola giunsero a destinazione, perchè i passeggeri, quasi tutti austriaci fuggiaschi da Venezia, costrinsero il capitano a recarsi a Trieste invece che a Pola. Questo capitolo del volume contiene interessanti cenni sul '48 a Trieste in generale, oltre che sul Lloyd, in seno al quale si verificarono conflitti fra gli elementi conservatori ed i nazionali. Vari capitani e impiegati se ne andarono a combattere ed a lottare in altre parti d'Italia, non pochi lottarono animosamente a Trieste per le idealità nazionali. Il Lloyd resistette tenacemente alle richieste dell'Austria che avrebbe voluto il cantiere e gran parte dei piroscafi, ma ne potè requisire solo tre. Sulle fasi del blocco navale fatto dalla squadra sarda dell'ammiraglio Albin tra il maggio e l'agosto, e sulle trattative tra il Lloyd e l'Albania, per la libertà di navigazione dei piroscafi non armati il volume contiene notizie importanti ed in buona parte nuove. Anche dopo il '49 il patriottismo giuliano trovò adepti nel Lloyd, impiegati del quale furono coinvolti nel contrabbando delle stampe austriache di Capolago, e quando diavampò la nuova guerra nel 1859 un vivo fermento antiaustriaco si diffuse tra gli operai dell'arsenale: vi furono 23 casi di arresti e di perquisizioni.

Nel settembre del 1860 Lorenzo Valerio, Regio Commissario delle Marche, confermò al Lloyd i privilegi, concessi a questo dal governo pontificio nel porto di Ancona, con la seguente motivazione: