l'avidità dei nuovi possessori delle azioni, si istituì un sistema di sovvenzioni così ricche, che in dieci anni il governo spese per esse somme di gran lunga superiori ai capitali investiti nella marina.

Il Lloyd, sfruttando attivamente il suo arsenale e gli altri cantieri triestini, rinnovò e ampliò con bellissime navi la sua flotta. Spinta anche essa da particolare espansionismo, che la città sentiva molto, perché sempre sensibile a ogni fase della vita del Lloyd, che rappresentava le sue tradizioni e le sue speranze, la società si affermò con primato mediterraneo in molti servizi del Levante, battendo Marsiglia in quello passeggeri dell'Egitto. Altre società di navigazione si svilupparono, tra cui quella genialmente creata dai Cosulich, arricchita poi di grandi transatlantici, divenuta, nel 1903, « Austro-Americana », e collegata nel 1904 mediante cartello con le massime società transoceaniche di Amburgo e di Brema. Altri armatori trovarono navi e ricchezze nei nuovi progetti del governo austriaco e, più, nel rinnovamento economico dell'Europa centrale. La Navigazione libera cercò, invece, le sue maggiori fortune nei commerci mondiali, approfittando dell'enorme sviluppo, che avevano nei due mondi i noli marittimi.

Quanto più la politica del « Drang nach Osten » accentuava l'inevitabile rivalità con l'Italia, tanto più s'intensificava la preparazione militare dell'Austria, intenta a eliminare con una guerra la rivale. Nei cantieri adriatici aumentarono le costruzioni di navi: una flotta poderosa fu preparata anche negli stabilimenti triestini. Essa fu apprestata contro l'Italia, in un porto geograficamente e nazionalmente italiano, da maestranze nella massima parte italiane.

La seconda congiunzione ferroviaria con l'interno — la « linea dei Tauri » — fu compiuta nel 1909, dopo otto anni di lavoro. I cittadini, per mezzo di tutti i loro enti rappresentativi, con innumerevoli proposte e discussioni, l'avevano chiesta senza interruzione da prima del 1866. Tutte le insistenze, tutte le preghiere, per oltre trentacinque anni erano rimaste vane. La nuova politica rese necessaria, anche secondo i criterii informativi d'un'azione offensiva contro l'Italia, una ferrovia attraverso i Tauri e le Alpi Giulie e lungo la valle dell'Isonzo. Trieste ebbe così la seconda congiunzione ferroviaria con l'Europa centrale. Poiché essa era concepita più come congiunzione dell'interno col mare, che del mare col retroterra, il suo percorso, non essendo deter-