

II. — COMUNICAZIONI E RELAZIONI

L'Adriatico e il Lloyd Triestino

Nota di ERMENEGILDO SCALA

I.

In una nota pubblicata nel *Bollettino della R. Società Geografica Italiana*, fasc. 7-8, Roma, 1919, abbiamo cercato di spiegare l'importanza che assumeva la canalizzazione interna della Mediaeuropa in rapporto ai futuri traffici del mare Adriatico, suggerendo quanto si potrebbe e dovrebbe fare per scongiurare, in un molto prossimo avvenire, danni non prevedibili nella loro entità, ma certamente gravissimi per la nostra marina e i nostri commerci.

Per fortuna la soluzione del gravissimo problema sarà facilitata da un possente fattore non tenuto in debita considerazione: il possesso da parte dell'Italia di un invidiabile patrimonio marittimo, tecnicamente perfetto e organizzato in modo insuperabile.

Ma prima di procedere all'esame di questo patrimonio, conviene distruggere due leggende che, se hanno potuto trovare posto in pubblicazioni di propaganda, durante il periodo ante-bellico e durante la guerra, sottacerle in una pubblicazione dedicata agli studiosi, significherebbe sanzionarle.

Anzitutto l'Austria aveva saputo, con molta abilità, creare una leggenda in merito alle condizioni economiche che determinarono il diritto di esistenza del porto commerciale e marittimo della città di Trieste. Fu fatto credere al mondo profano in materia economica, a molti cittadini del Regno e a non pochi triestini, che senza l'Austria Trieste non avrebbe potuto vivere commercialmente e industrialmente. Ma d'altra parte si affermava: Trieste deve rimanere austriaca, perchè se è divenuta un emporio di 250.000 abitanti lo deve al retroterra austriaco; ciò evidentemente significava che l'Austria non avrebbe potuto fare senza il porto di Trieste.

Già questa seconda affermazione, proveniente dalla stessa fonte, distruggeva parzialmente la prima; però l'impressione della legittimità del possesso da parte dell'Austria e dell'immediata convenienza da parte della città di Trieste di rimanere austriaca, rimaneva (1).

(1) In riguardo alla legittimità della presa in possesso o del possesso di un territorio ricordiamo « che uno Stato commerciale — dice il Lassen, in *Das Kulturideal und der Krieg*, II ediz., pag. 60. — Berlino, 1906 — che non abbia sufficiente sviluppo di costa; un popolo privo di accesso

Noi abbiamo già studiato fino a quale punto Trieste ha bisogno del retroterra e questo del porto in questione, e abbiamo veduto che in fine tutto dipende dal saper prevedere e organizzare uomini e cose e che *la vittoria finale e reale non potrà arridere che a coloro che meglio degli altri avranno saputo provvedere in tempo utile*, indipendentemente se sulla torre di S. Giusto voli l'aquila bicipite degli Absburgo o sventoli il nostro gaio tricolore.

Il fatto è, che se Trieste è oggi un porto commerciale di primo ordine e moderno come pochi in Europa e fuori del nostro continente, *lo si deve alla sua magnifica posizione geografica, alla energia e all'operosità dei suoi abitanti*, i quali fin dal primo decennio del secolo XVIII gettarono il germe della sua odierna prosperità (1).

Infatti tutto ciò che a Trieste desta meraviglia per la sua grandiosità e signorilità è opera dei nostri nonni e dei nostri padri: le Assicurazioni Generali e la Riunione Adriatica; il Lloyd Triestino e l'ex Austro-Americana, con i loro cantieri e le loro navi; lo Stabilimento tecnico Triestino; le fabbriche di cordaggi e attrezzi per la navigazione; la fabbrica del Linoleum; quella delle conserve alimentari; le pilature di riso, gli jutfici, le industrie chimiche; la raffineria del petrolio; le ferriere e moltissime altre imprese sono il risultato tangibile dell'operosità organizzatrice di un piccolo esercito d'industriali, armatori e commercianti triestini (2).

* * *

Se non che sull'altra sponda del Maré nostro si è creduto poter raccontare un'altra leggenda, cioè quella *che il Governo austriaco poco o nulla avesse fatto per il porto di Trieste*.

Anzitutto esiste questa grandiosa opera, con i suoi meravigliosi *hangars*, con le due stazioni ferroviarie capaci, di sostenere un movi-

al mare; uno Stato, il cui territorio, intersecato da domini stranieri, manchi della naturale coesione; un altro, al quale sian tolte le alture dominanti od i corsi d'acqua, cui dovrebbe naturalmente appoggiarsi la sua difesa, ovvero siano precluse le più importanti vie di comunicazione, ha la tendenza naturale e *pienamente legittima* a integrare le difettose condizioni della propria esistenza, mercé l'acquisto di ciò che gli manca, ed è necessario per la sua sicurezza. Ben raramente potrà ottenere ciò con le buone: onde deve prenderlo a forza, profittando dell'occasione propizia con destrezza ed energia ».

(2) Un economista svizzero scriveva verso il luglio del 1915: « Trieste, che malgrado la sua industria vive principalmente del commercio intermedio, ha un *Hinterland* proprio commerciale enorme che giunge fino in Galizia partendo dalla Baviera meridionale e passando per Praga. La necessità di Trieste per questo *Hinterland* è chiara e non è presumibile che se Trieste apparterrà all'Italia quelle provincie ricorrano per il loro commercio coll'Oriente al Mare del Nord. L'*Hinterland* ha dunque bisogno di Trieste, austriaca o italiana che sia, come la Svizzera ha bisogno di Genova ». Tutto l'avvenire di Trieste è dunque nelle mani del Governo d'Italia e dei Triestini.

(3) Ricordiamo che nel 1913 i cantieri della Venezia Giulia produssero ben 61.757 tonnellate di navi mercantili e che mentre questa regione impiegava nell'industrie navali e meccaniche 9.381 operai, quelle italiane del versante Adriatico non ne occupavano che 2.866.

mento merci ben più importante e intenso di qualsiasi altro porto del bacino mediterraneo; esistono gl'imponenti edifici governativi e un'organizzazione per il carico, lo scarico e la pronta conservazione delle merci che sfida qualsiasi confronto. Tutto ciò sarebbe più che sufficiente a smentire quanto si è più volte affermato (1); ma ciò che più preme è il fatto, che il cessato Governo ha fatto per il porto di Trieste quanto non poteva fare l'iniziativa privata e in modo da integrare perfettamente l'opera di questa, e si badi *che per soddisfare l'esigenze del ceto commerciale triestino, pieno d'iniziativa e di febbrile attività, un Governo qualsiasi deve muoversi alquanto sollecitamente!*

• Non credo sia cosa seria il rimproverare ad una amministrazione di aver spesi soltanto 116 milioni di corone per il porto di Trieste e aver fatto cosa innegabilmente ottima, mentre un'altra ha speso il doppio e anche più per creare dei porti affatto insufficienti (2).

Anche poco interessa al commerciante triestino se la ferrovia dei Tauri sia stata costruita in seguito a considerazioni di ordine militare; importante è soltanto il fatto che questa seconda congiunzione col retroterra sia stata costruita in tempo utile e in modo da portare grande incremento ai traffici di Trieste.

La verità è — come già abbiamo dimostrato nella precedente nota — che il cessato Governo è stato sempre obbligato di assecondare, da una parte, i desideri dei grandi industriali e commercianti del settentrione, che pretendevano fosse mantenuto il servizio cumulativo ferroviario e fluviale, il quale notoriamente fa capo ad Amburgo, e Trieste, che avrebbe voluto essere il solo grande emporio e scalo della ex Monarchia austro-ungarica e a favore del quale il Governo ha fatto sempre quanto in tali condizioni poteva, ma non quel tanto che avrebbe dovuto, voluto e potuto fare.

(1) Vedi ad esempio MARIO ALBERTI, *Trieste e la sua fisiologia economica*, in-4°, Roma, 1915-1916 (pag. 17 e seg.), e tutti gl'innumerevoli scritti di propaganda pubblicati durante la guerra e che a questa ottima fonte hanno attinto.

(2) FUSINATO parlando dei porti italiani al Convegno Adriatico Nazionale (1919) testualmente si esprimeva: « *Il problema di Genova* è a nostro avviso problema di sistemazione di servizi di carico e scarico, di capacità ferroviaria, di ordinamento di lavoro. Nel nostro maggiore porto mediterraneo le operazioni portuali sono lentissime e costose; quelle doganali e ferroviarie, non diverse; donde le note giacenze a bordo, in barca e nei magazzini, con le conseguenze relative sui prezzi delle merci che colà fanno capo. Nè il solo ampliamento degli spazi portuali o l'aumento delle banchine risolverebbe una situazione che è gravosissima per la economia nazionale.

« *Il problema di Venezia*, è, anzitutto, problema di spazi portuali, di mezzi meccanici di carico e scarico; di sviluppo della navigazione interna. Basti ricordare che la stazione marittima di Venezia, ha servito nel 1912 a un movimento di 2,548,643 tonnellate con una estensione di 3,095 metri lineari di banchina (*Trieste ne possiede oltre 12,000*), dei quali soltanto 2,045, per fondale e per ubicazione, utilizzabili da navi di considerevole pescaggio, con un rendimento di tonnellate-annue che solamente per m. 1,575 si eleva da 900,000 a 1,200,000 circa, mentre è noto che la media di tale rendimento è, nei porti convenientemente attrezzati, di 600,000 tonnellate-annue al massimo, per ogni 1,000 metri ».

* * *

In conclusione il problema dei traffici nell'Adriatico, per quanto sia irto di difficoltà, potrà avere una soluzione favorevole se l'Italia saprà razionalmente sfruttare l'eredità provenutale dalla cessata Monarchia degli Absburgo.

Il porto di Trieste disporrà complessivamente di oltre 12 mila metri di riva raccordati con 5 linee ferroviarie importantissime; sarà munito di oltre 72 *hangars* ognuno dei quali copre una superficie di 5 a 9 mila mq., attrezzati con i mezzi tecnici i più perfetti, azionati da forze idrauliche ed elettriche (1).

A Trieste ha la sua sede il Lloyd Triestino, una delle più antiche, più potenti e meglio organizzate compagnie di navigazione a vapore, le cui navi sono state sempre ed ovunque preferite a tutte le altre di qualsiasi bandiera, sia per il trasporto delle merci e per quello dei passeggeri, sia per la regolarità degli orari e la puntualità dei servizi di bordo (2).

A questo porto e a questa società marinara, che nel passato assieme all'Austro-Americana hanno saputo superare difficoltà infinite, naturali e politiche e infine tutte le peripezie della lunga guerra, manifestandosi oggi più vitali di prima, fanno degna corona Fiume e i porti minori della Venezia Giulia e della Dalmazia con il loro nume-

(1) Di questi 12 mila metri di banchina utile, 3,980 spettano al *porto vecchio*, compreso il canale, 3,260 al *porto nuovo* e 5,040 al *porto di S. Andrea*; l'area complessiva è per questo porto di 670,000 mq., quella del *porto nuovo* di 418,000; l'area utilizzabile dei magazzini e *hangars* è di 200,000 mq. nel *porto nuovo*, e di oltre 300,000 a *S. Andrea*.

(2) Osserviamo che al *Convegno Adriatico Nazionale* tenutosi a Venezia (1919) fu giustamente rilevato « che i vapori dell'ex Lloyd austriaco godevano dell'incondizionata fiducia del ceto commerciale... È un fatto che in arabo, il nome di *Babur Nems* (vapore austriaco) era sinonimo di vapore perfetto ». Ma molto prima il MANGO, parlando del Lloyd nella *Rivista Coloniale*, e raffrontando le navi triestine con quelle del Regno, osservava: « Chi non sa gli sforzi sovrumani della Società veneziana di navigazione per riprendere in qualche modo i traffici fra Venezia e le Indie? e la pietosa figura delle nostre carcasse vecchie e indecenti che, sulla via di Alessandria e Costantinopoli, erano dileggiate dai superbi, scintillanti postali del Lloyd? »

In merito all'interessante capitolo sull'assoluta inferiorità della marina italiana in generale e delle navi iscritte nei porti adriatici dell'Adriatico in particolare, il lettore può consultare anche il GAYDA, *L'Italia d'oltre confine, la Germania imperiale e il suo programma in Italia* del DUCA COLONNA DI CESARÒ e l'ottimo libro di MARIO ALBERTI, *Trieste e la sua Fisiologia Economica*, pubblicazioni di guerra che fra molte inesattezze, contengono interessanti notizie. In ogni modo rispondendo a tutti questi autori che si scagliano contro il Lloyd austriaco, osserviamo che non è colpa di questa Società *triestina*, se gli armatori del Regno per mezzo secolo hanno lasciato solcare i mari da « carcasse vecchie e indecenti » e se il Governo non ha saputo fare mai una politica portuale e marittima razionale, efficace per abbattere la « concorrenza violenta » e rendere innocui « i mezzi sottili e subdoli, mercè i quali il Lloyd austriaco subordinava la navigazione italiana ».

roso naviglio in perpetuo moto lungo le riviere del Mare Nostro e su tutti gli Oceani (1).

Chi si perita assumere una eredità simile dev'essere compreso del suo eccezionale valore e importanza e sentire tutta la responsabilità che da essa deriva; deve sapere, non soltanto difendere questo patrimonio, ma incrementarlo in ogni guisa con l'energia e la rapidità che il caso esige, lasciando la direzione a chi ne è stato l'artefice provato.

(1) Il movimento commerciale marittimo dei principali porti della costa adriatica orientale era (1913) il seguente:

Trieste	Q.li	30.239.729
Fiume	»	19.754.790
Porti istriani	»	7.698.805
Porti del Friuli	»	2.233.077
Porti dalmati	»	12.567.486

Complessivamente Q.li 72.493.887

Si consideri ancora che dall'inizio della guerra mondiale la flotta mercantile Adriatica si componeva di 385 piroscafi *austro-ungarici* per complessive 891.103 tonnellate e di 142 piroscafi *italiani* per complessive tonnellate 140.066; cioè l'84,29 % del naviglio batteva bandiera *austro-ungarica*, il 15,71 % bandiera italiana.

Il grosso della marina austro-ungarica era costituito come segue:

Ditte armatrici	Tonnellaggio bruto	Numero delle navi
Lloyd austriaco, Trieste	66	278.191
Austro-Americana	34	144.704
Tripcovich e cons.	16	58.122
Navigazione libera triestina	11	42.015
Navigazione generale Gerolimich, Trieste	10	40.598
Racich e Comp., Trieste	10	38.800
Martinolich e Comp., Lussinpiccolo	8	34.551
« Adria », Fiume		71.746

Queste ed altre Società minori erano sovvenzionate complessivamente con Cor. 22.590.588 annue, per le linee regolari, più Cor. 5.983.533 per sovvenzioni (Legge 28 febbraio 1907), pagate per i viaggi liberi. L'Italia sovvenzionava la flotta mercantile dell'Adriatico con L. 8.764.900, per le linee del Levante, Egitto, Indie e Adriatico, alla quale somma dovevi aggiungere la spesa (*ora cessata*) dei premi alla marina libera nella misura approssimativa di 1 milione di lire annue.

Durante la guerra la marina mercantile ex austro-ungarica ha perduto circa 399.000 tonnellate; quella italiana circa 59.000; complessivamente, dunque circa 450.000 tonnellate, sopra 1.031.169 tonnellate esistenti allo scoppio delle ostilità.

Per ricostruire la marina adriatica, ridotta al 36,35 % del suo tonnellaggio effettivo ante-bellico, è necessario insistere affinché le navi ex austro-ungariche siano restituite al traffico adriatico da parte dei nostri alleati, sia che questi le abbiano sequestrate, requisite od acquistate in epoca sospetta.

Crediamo che le cifre esposte non abbiano bisogno di speciali commenti.

II.

Del porto di Trieste, della sua organizzazione e del suo funzionamento molto si è scritto, e noi stessi, nelle due note che precedono questo lavoro, abbiamo rilevato la sua importanza e parlato della sfera di attrazione di questo emporio marittimo e commerciale.

Anche del *Lloyd Triestino*, la più antica e la maggiore Società di navigazione dell'Adriatico, si è parlato molto in diverse occasioni, ma in modo disordinato e incompleto, dimodochè gli studiosi e gl'interessati mai si sono potuti formare un concetto esatto e valutare tutta l'importanza di questo possente propulsore dei traffici triestini e l'influenza decisiva che l'esemplare organizzazione marinara e commerciale ha esercitato sui destini della città di Trieste.

Il Lloyd Triestino è stato considerato e giudicato come una Compagnia di navigazione a vapore che cerca di fare affari dedicandosi al trasporto delle merci, dei passeggeri e della posta, pronta ad attingere alla inesauribile cassa dello Stato quel tanto che può, per arrotondare i dividendi degli azionisti.

Questa concezione, per quanto riguarda il Lloyd Triestino, è errata, e nostro scopo è quello di dissipare quest'altro errore e rendere evidente la funzione di questo sodalizio, *che fu*, dalla sua fondazione allo scoppio della nostra guerra, *di espansione economica, commerciale e marittima nel più ampio significato della parola.*

* * *

Fra le iniziative triestine, è la creazione di potentissime Compagnie di assicurazioni (1). Queste nel 1832, *allo scopo di stabilire fra loro un punto di riunione e per procurarsi a spese comuni le notizie marittime che più interessar potevano le loro operazioni*, diedero vita ad un nuovo organismo, il *Lloyd Austriaco di Trieste* (2).

Questa iniziativa triestina, creata sull'esempio del Lloyd di Londra e del Lloyd francese, al momento della sua fondazione, non perseguiva che il modesto, per quanto importante scopo, di procacciarsi le più esatte notizie commerciali e fornirle agli interessati, favorendo in tal modo le diverse operazioni, specialmente quelle di sicurezza che attivissime si svolgevano sulla piazza di Trieste.

A dimostrare che il Lloyd sia una creazione paesana, e quindi italiana, basterebbe il fatto, che il 20 aprile 1833 gl'interessati nominarono una Commissione speciale per lo studio dei lavori, nelle persone dei

(1) Osserviamo che a Trieste spetta la priorità in materia di assicurazione. Infatti FRANCESCO BASILIO, in *Le assicurazioni marittime a Trieste ed il centro di riunione degli assicuratori* ha dimostrato che fin dal 1328 esisteva a Trieste una specie di assicuratore, il quale col suo intervento liberava dal rischio chi doveva trasportare via mare delle merci.

(2) Il Lloyd austriaco fu fondato dalle seguenti Società: *Banco Adriatico di Assicurazioni, Azienda Assicuratrice, Banco Illirico di Assicurazioni, Assicurazioni Generali, Banco di Marittime Assicurazioni, Compagnia degli Amici Assicuratori e Società Orientale di Assicurazioni.*

signori G. Padovani, Luigi Pezzer, Angelo Giannichesi e C. L. de Bruck, quest'ultimo soltanto non appartenente nè a Trieste e nè di nazionalità italiana, però uomo di non comune valore. Oltre a questi, furono eletti direttori le più cospicue personalità del ceto commerciale triestino: Marco Parente, Giovanni Sartorio, Pietro Cuniali, ed altri.

In questo *primo periodo*, che dal 20 aprile 1833 va al 19 aprile 1836 e che noi chiameremo di *preparazione*, il Lloyd assurge ad un rango distinto fra gli stabilimenti di utilità pubblica, esercitando un benefico influsso sul commercio, sulla navigazione e sulle industrie; e questo influsso il Lloyd lo ha conservato durante tutta la sua non breve esistenza.

In questa epoca (1833-1836), le comunicazioni fra il retroterra di Trieste e il Levante, se erano frequenti, certamente non erano nè regolari nè rapide; così avvenne che il 30 aprile 1836 la direzione del Lloyd decise di aggiungere alla prima sezione: *Notizie commerciali e marittime*; una seconda: *Società di Navigazione a vapore*, allo scopo di favorire rapide e regolari comunicazioni fra le piazze marittime delle terre soggette all'Austria e le Isole Joniche, la Grecia, l'Arcipelago, Costantinopoli, Smirne, la Siria e l'Egitto. Queste comunicazioni sembravano tanto più importanti e necessarie in quanto il commercio con le Indie accennava a voler *ritornare* al Mediterraneo.

Questo *secondo periodo*, che dal 1836-37 va al 1865, noi chiameremo *triestino o italiano*, per i motivi che esporremo nel corso di questa narrazione.

Riconosciuta dunque l'utilità della nascente istituzione per la Monarchia austro-ungarica, per l'Italia, la Svizzera e la Germania, si addivenne il 2 agosto 1836 alla sua definitiva costituzione, fissandone la durata per 20 anni.

Con un capitale iniziale di un milione di fiorini convenzionali (pari a fiorini austriaci 1.050.000 = lire 2.205.000), il Lloyd principiava la sua attività ordinando l'acquisto e la costruzione di sei piroscafi, e già il 12 aprile 1837 approdava a Trieste il primo, fabbricato in Inghilterra per conto della nuova Società, che, perfettamente allestito ed equipaggiato, fu inviato a Costantinopoli, per annunziare nel Levante l'attività dell'impresa vivamente desiderata da molti, ma sorta per iniziativa di pochi volonterosi, con capitali *triestini*, con comando *italiano* e con equipaggi levati dalle coste *venete*.

In quell'epoca il Governo austriaco diffidava del Lloyd, sospettando che sotto il manto dell'impresa economica si celassero scopi politici. Il Direttore di polizia di Trieste descrive la Società come un trucco, un giuoco — *eine Spielerei* — e l'Imperatore Ferdinando ordinò che il Governo del Litorale facesse largo uso del suo diritto di sorveglianza e che, ove riscontrasse alcunchè di sospetto, prendesse subito le necessarie misure.

Nondimeno il Lloyd continuava a progredire e ben presto ebbe occasione di dover aumentare la sua flotta e di estendere le sue linee di navigazione. Infatti dieci anni dopo la sua costituzione, nel 1846, il capitale lloydiano e i prestiti contratti dalla Società erano saliti a 3.150.000 fiorini (Lire 6.615.000); il numero dei piroscafi in attività erano 20 per complessive 6.310 tonnellate.

Nella primavera del 1848, quando a Milano e in altre città d'Italia si combatteva per l'indipendenza, il Lloyd austriaco inviava il suo piroscafo «*Italia*» in Alessandria e allacciava nuove comunicazioni nel Mar Nero!

Mercè l'attività e la capacità tecnica della direzione della Società e del personale tutto, specialmente di quello sceltissimo che sovraintendeva alle numerose Agenzie all'estero, i traffici marittimi crebbero con maggiore rapidità di quello che al Lloyd fosse possibile intendere alla costruzione di nuovi piroscafi; si presentava quindi l'assoluta necessità di aumentare il capitale sociale.

In quest'epoca abbiamo le prime costruzioni ad elica, le quali portano nomi italianissimi: *S. Giusto, S. Marco, Roma, Cremona, Pavia, Ferrara, Modena, Parma, Vicenza, Verona, Milano, Verbano, Lario, Benaco, Messina, Malta*, ecc.

Il Lloyd, sempre forte della sua massima *che se cessasse di progredire retrocederebbe*, senza posa continuava ad aumentare il suo capitale, accresceva la sua flotta ed estendeva sempre più le sue linee di navigazione dai laghi della Lombardia a tutto il Mediterraneo, al Levante e fino alle più lontane coste del Mar Nero.

Così avvenne che questa Compagnia triestina aumentava nel solo anno 1853 di tredici navi la sua flotta, per complessive 6.200 tonnellate e nello stesso anno la Società principiava nel seno di *Servola* la costruzione del nuovo Arsenale che doveva costare circa cinque milioni di fiorini (Lire 10.500.000), doveva riuscire una delle opere più grandiose di tal genere e venire annoverata, assieme allo *Stabilimento Tecnico Triestino*, uno fra i cantieri modello dei popoli naviganti più progrediti.

Dopo un tale sforzo poderoso il Lloyd incominciò ad incontrare gravi ostacoli nel suo progressivo sviluppo. I suoi bilanci cominciarono a divenire passivi, causa la continuazione della guerra di Oriente, il prezzo alto dei noli del carbone, l'esorbitante prezzo di tutti gli oggetti di esercizio, la svalutazione della moneta, l'arenamento parziale dei traffici, specialmente in Oriente, l'aumentate spese di amministrazione per la neo-organizzata navigazione sul Po; ma soprattutto per l'aumentata concorrenza di tutte le bandiere, la quale minacciava di divenire maggiore non appena fosse finita la guerra di Oriente, che molto naviglio teneva impegnato, e che, divenuto disponibile per iscopi commerciali, certamente avrebbe cercato occupazione anche nei diversi scali del Levante, dove maggiormente era interessata la Società del Lloyd e con essa tutto il commercio triestino.

Il Governo Imperiale, passate le prime diffidenze, alle quali abbiamo brevemente accennato, lasciava vivere il Lloyd spiando l'occasione propizia per piegarlo alla sua volontà, per renderlo docile strumento a scopo politico. L'occasione non doveva tardare, poichè dinanzi alle crescenti difficoltà e poco liete prospettive per l'avvenire,

il sodalizio, fino a quel momento fiero della sua indipendenza, dovette imitare l'esempio dell'Estero e ricorrere alle *sovvenzioni* dello I. R. Governo, il quale ben volentieri le concesse per la durata di dieci anni (1855).

Le condizioni alle quali fu concessa la sovvenzione di un milione di fiorini (Lire 2.100.000) costituivano il principio di un premeditato sistematico strangolamento dell'istituzione triestina. A parte alcune disposizioni in merito ai servizi di navigazione e di amministrazione ordinaria, la convenzione prevedeva:

1° che s'introdicesse un regolamento di servizio e si riformasse le forze del personale dell'amministrazione centrale;

2° che si decretasse la soppressione della garanzia della Città di Trieste per gl'interessi al 4 % dei primi tre milioni del capitale in azione e si stabilisse che la somma occorrente a supplire questa garanzia dovesse essere presa dalla sovvenzione.

Con questo provvedimento il Governo Imperiale e Reale, s'impadroniva di fatto del controllo dell'amministrazione sociale ed eliminava contemporaneamente qualunque ingerenza sul Lloyd da parte dell'italianissimo comune della città di Trieste.

Così si chiude il *secondo periodo*.

Il progressivo sviluppo della Società del Lloyd rilevasi dal seguente quadro dimostrativo.

Quadro dimostrativo del progressivo sviluppo della Società di Navigazione a Vapore del Lloyd durante il II Periodo, 1836-1855.

ANNO	Capitale e prestito	Numero dei piroscafi	Forza nominale in cavalli	Tonnel- laggio di registro brutto	Valore dei piroscafi	Numero dei viaggi effettuati	Miglia percorse	Peso delle merci trasportate
	Fiorini V. A.				Fiorini V. A.			Quintali
1836-1837	1.050.000	7	630	1.777	838.765	87	43.652	5.383
1838 . . .	1.575.000	10	860	2.600	1.293.311	214	82.715	20.898
1839 . . .	2.100.000	10	860	2.600	1.293.311	245	116.970	22.605
1840 . . .	2.100.000	10	860	2.600	1.293.311	285	135.740	29.895
1841 . . .	2.100.000	10	860	2.600	1.262.100	252	123.112	33.289
1842 . . .	2.100.000	11	930	2.778	1.302.000	263	125.740	36.761
1843 . . .	2.100.000	11	940	2.814	1.239.000	300	150.132	38.191
1844 . . .	2.100.000	14	1.380	4.164	1.729.075	380	185.332	36.726
1845 . . .	3.150.000	20	2.110	6.305	2.530.500	704	331.718	132.716
1846 . . .	3.150.000	20	2.110	6.310	2.404.500	717	334.495	133.769
1847 . . .	3.150.000	21	2.470	6.997	2.520.000	726	334.555	176.643
1848 . . .	3.150.000	26	3.370	9.203	3.286.500	727	330.202	149.988
1849 . . .	3.360.000	28	4.030	10.850	3.853.500	819	428.319	193.366
1850 . . .	3.675.000	30	4.510	11.912	4.071.900	1.090	517.782	244.842
1851 . . .	4.028.000	34	5.550	14.486	5.092.500	1.128	550.336	264.895
1852 . . .	7.350.000	34	5.590	14.486	5.019.000	1.240	580.880	253.241
1853 . . .	8.400.000	47	7.990	21.299	8.358.000	1.465	776.415	569.866
1854 . . .	11.550.000	60	9.440	25.421	9.849.634	1.875	857.776	903.715
1855 . . .	15.750.000	57	9.200	24.980	8.440.133	2.112	849.108	1.205.559

* * *

Coll'anno 1856 la Società del Lloyd chiude il suo glorioso periodo. Il suo modesto capitale iniziale di 1.050.000 fiorini è aumentato a fiorini 15.750.000 (Lire 33.075.000), la sua flotta da 7 piroscafi è aumentata a 61, il tonnellaggio da 1777 è salito a 28.400, il che serve a dimostrare che questa Società di navigazione triestina in venti anni di attività, nonostante guerre, epidemie, concorrenza e difficoltà di ogni natura, ha saputo affermarsi in modo da trovare difficilmente degno termine di paragone in altra azienda del genere, sorta in quella epoca a noi lontana.

Diventata l'azienda importante, prospera, frutto desiderabile e desiderato, trovava la mano che lo coglieva per divorarlo man mano con voluttà e perfidia.

Questa mano fu quella dell'I. R. Governo austriaco. Esso comincia con l'infiltrarsi nell'amministrazione, e il lento ma costante progresso del malefizio si manifesta nella nomenclatura delle navi lloydiane. Infatti se fra il 1836 e il 1855 i nomi dei piroscafi sono prettamente *italiani*, nel terzo e quarto decennio, come si vedrà in seguito, essi assumono nomi *mitologici*, per convertirsi man mano in *latini*, verso la fine del quarto decennio, e in *tedeschi*, verso il principio del sesto.

* * *

Durante il *terzo periodo* (1856-1876), che chiameremo *mitologico*, l'impronta del Lloyd, per quanto lo concedessero le condizioni patuite con i governi di Vienna e Budapest, è ancora *triestina*; i direttori e il personale tutto è *italiano*, la lingua di ufficio è esclusivamente quella *italiana*; il comando delle navi è affidato a gente *veneta* e *veneti* sono gli equipaggi.

Nei primi anni di questo periodo il Lloyd non cessa di aumentare il numero delle sue navi e di estendere la sua navigazione, malgrado il ristagno degli affari sulla piazza di Trieste, in un'epoca di generale crisi commerciale. Ma gl'introiti diminuiscono rapidamente, causa i noli bassi che mettono la Società nella condizione di non poter sostenere la lotta con successo, e ben presto fu perciò giuocoforza ricorrere nuovamente a Vienna.

Alla Società il Governo concedeva una nuova sovvenzione sotto forma d'indennizzo da computarsi secondo il numero delle miglia percorse nei viaggi eseguiti annualmente in servizio postale; però in compenso la Società del Lloyd doveva modificare gli Statuti e il Regolamento di servizio secondo le intenzioni dell'I. R. Governo. Con tutto ciò al XXVIII Congresso generale (29 novembre 1859), il Consiglio di amministrazione doveva presentare un bilancio passivo e si dovette deliberare che il pagamento degli interessi delle azioni fosse sospeso fino al prossimo Congresso generale.

Ma già nel 1860, nonostante le condizioni poco prospere del commercio in generale e il caro viveri, conseguenze degli avvenimenti dell'anno 1859, le condizioni finanziarie dell'impresa miglioravano sensibilmente. Un anno più tardi il Consiglio autorizzava la Direzione d'istituire il fondo pensioni per gl'impiegati e di portare ad un per mille sul capitale azionario il suo annuo contributo a questo

fondo. Se oggi tale fatto può sembrare un atto di ordinaria amministrazione, all'epoca della quale noi parliamo, costituiva un avvenimento isolato e della massima importanza dal punto di vista sociale, tanto più ch'esso era seguito da norme atte a dare forma di stabilità a molte migliorie concesse al personale della Compagnia. Anche in questo campo il Lloyd diede l'esempio e fu il precursore di riforme che mezzo secolo più tardi altre Società adottarono dopo molte trattative sporadicamente e molte ancora oggi le discutono.

Causa la crescente concorrenza sulle linee percorse dal naviglio lloydiano, fu giocoforza ribassare le tariffe e concedere ogni sorta di facilitazioni al grande commercio, ciò che la Compagnia riuscì a fare egregiamente costruendo nel proprio arsenale e acquistando all'estero battelli di grossa portata, corrispondenti alle esigenze del tempo.

Ma nel 1865 si dovettero rinnovare le convenzioni con l'I. R. Governo, e questo, nella liberalità del concedere, seppe imporre una minore libertà di azione al Consiglio del Lloyd. Infatti il contratto, la cui durata venne fissata a sette anni, stabiliva che il numero dei *Consiglieri di amministrazione dovevano aumentarsi di due, e questi avevano da scegliersi fra quelli non residenti a Trieste; il Governo si riservava poi il diritto di approvare il Presidente, che il Consiglio di amministrazione doveva scegliere dal suo grembo per la durata di tre anni.*

Nel 1866, guerre ed epidemie minacciavano gravemente gl'interessi della Società; essa resiste, ma per resistere ha bisogno di aiuti finanziari e dell'appoggio governativo; deve perciò venire a nuove trattative, le quali suscitano accuse e polemiche. A queste il Consiglio risponde al XXXVI Congresso (29 maggio 1867) come in Austria era lecito difendersi senza perdere le grazie di chi era in alto e poteva agire a suo talento. « Finiremo poi col dire — concludeva la difesa del Consiglio — a quelli che ci rinfacciano la sovvenzione, pretendendo far scaturire da quella l'obbligo per parte del Lloyd di *pagare premi all'industria nazionale, di far il trasporto delle merci con perdita, d'instituire linee nuove onerose*, che la sovvenzione altro non è se non la retribuzione pel servizio postale fissato con apposito contratto; che questo servizio impone alla Società di percorrere con una costosa velocità un itinerario regolare, *siavi per essa o meno convenienza* ».

Quasi contemporaneamente il Governo austriaco e quello ungherese imponevano al Lloyd nuove linee, il ribasso delle tariffe per le merci e la parificazione dello scalo di Fiume a Trieste nei noli per il Levante.

Con tutto ciò il Consiglio di amministrazione poté annunziare al XXXVII Congresso che l'anno 1867 andava annoverato fra i più prosperi per la Società.

* * *

Nel 1869 dobbiamo registrare un avvenimento mondiale: *l'apertura del Canale di Suez*, che per un momento ebbe per conseguenza lo spostamento dell'asse dei traffici mondiali da Occidente ad Oriente e produsse una grande agitazione fra tutti i paesi che da questo avvenimento si ripromettevano vantaggi straordinari (1).

(1) Per quanto riguarda l'Italia, il Dott. CARLO BATTISTELLA giustamente osservava nella sua Relazione presentata al *Convegno Adriatico*

Anche il Consiglio del Lloyd nutriva non poche speranze, e dopo che i suoi battelli *Pluto*, *Vulcano* e *America* furono tra i primi a passare il Canale, spinse il suo naviglio sulla via delle Indie nella lusinga che lo Stato, nel cui interesse era sfata intrapresa la nuova linea di navigazione, avrebbe saputo trovare modo d'indennizzare

Nazionale (1919) « che il nostro Paese, che dall'apertura dell'istmo di Suez si attendeva un nuovo fiorire di prosperità marinara che la rimettesse sulla strada aperta dai suoi navigatori e intrapresa dalle sue repubbliche, era costretta a depositare le sue merci all'ingresso del canale, in attesa che qualche nave straniera di passaggio volesse e potesse eseguire il carico.

« Ostacoli egualmente grandi s'incontravano per le importazioni, poichè nei porti cinesi e giapponesi era difficile trovare spazio sui piroscafi per le destinazioni italiane, tanto più per quelle che non venivano toccate direttamente. E i noli, per questa regione, erano elevatissimi.

« Se a queste considerazioni aggiungiamo il fatto, che da parte del nostro Governo e dei nostri gruppi finanziari mancava qualunque forma di politica d'espansione verso quelle lontane regioni, si comprenderà facilmente come le nostre relazioni di traffico con l'Estremo Oriente dovessero di necessità essere limitate ».

Se l'Italia *sperava* vantaggi, senza preoccuparsi di conseguirli, le ambasciate, e i consoli della duplice Monarchia all'incontro si agitavano in modo eccezionale. Così l'ambasciatore austro-ungarico a Pechino, von SCHÄFFER, vivamente si lamentava, in un rapporto del 1872, che la marina austro-ungarica dall'apertura dell'istmo di Suez (1869) fino al 1872 non fu rappresentata nei porti cinesi che da 11 navi a vela, mentre il numero delle navi inglesi ammontavano nello stesso periodo di tempo a 7,382, quelle americane a 4,279 e le germaniche a 1,638 e concludeva: « Es ist kein Grund vorhanden warum Oesterreich, begünstigt durch die Nähe des Suez-Kanales, nicht als Konkurrent am chinesischen Markte auftreten und mit der Zeit als Transportvermittler des eigenen und des Bedarfes von Deutschland und Mitteleuropa werden sollte. Auch hier sind unsere Interessen mit denen Deutschlands identisch und Triest muss das südliche Hamburg Deutschlands und Mitteleuropas werden ».

Questa affermazione sull'identità degli interessi austro-ungarici e germanici, per quanto riguarda i traffici verso Oriente, fatta nel 1872, è di somma importanza per quanto il pensiero della Germania in rapporto ai traffici che si dovevano svolgere via Trieste, non fosse identico a quello sostenuto dallo Schaffer.

Ma non solo lo Schaffer s'ingannava sull'importanza del Canale di Suez e sull'interesse che la Mitteleuropa aveva di far percorrere alle merci la via di Trieste, ma sull'influenza decisiva che il taglio dell'istmo avrebbe esercitato sui traffici mondiali, deviandoli da Occidente a Oriente. Il von SCHÄRZER, Console generale austriaco a Londra, riferiva in quell'epoca al suo Governo, che il Canale di Suez aveva notevolmente diminuiti i vantaggi della posizione geografica dell'Inghilterra e che tutto dipendeva dall'attività della popolazione a far deviare i traffici dai porti nordici a quelli del bacino mediterraneo, e continuava: « Was speziell Oesterreich-Ungarn betrifft, so können Triest- und Fiume für den Süden Deutschlands und die Schweiz die nämliche kommerzielle Wichtigkeit erlangen, welche Liverpool für England, Hamburg und Bremen für den Norden Deutschlands besitzen. Ja sie könnten zwei Entrepot für alle die mannigfaltigen indischen und asiatischen Erzeugnisse werden, welche bisher zum grössten Teile und auf bedeutenden Umwegen über London und Amsterdam nach den Märkten des südlichen und südwestlichen Europa gelangen ».

la Società delle perdite inevitabili nei primi anni di esercizio per mancanza di una sufficiente esportazione. Ma l'I. R. Governo sonnechiava in attesa di un'occasione propizia per dettare condizioni più onerose e umilianti per il prospero sodalizio.

Frattanto il Lloyd concluse con le ferrovie austriache una convenzione per facilitare gli scambi delle merci destinate per le Indie e con le Ferrovie Meridionali Italiane per lo scambio dei passeggeri a Brindisi e ad Ancona.

Verso il 1870 si andava accentuando il numero dei poderosi concorrenti. Così la Società Peninsulare e Orientale, avendo dovuto in forza del proprio contratto attivare la linea Alessandria-Brindisi, attirava naturalmente a sé il transito dei passeggeri inglesi per le Indie, e poteva essere indotta a prolungare la linea fino a Venezia, spingendo per contraccolpo la Compagnia Adriatico-Orientale, che fino allora la percorreva, a gettarsi, in mancanza di meglio, su quella di Venezia-Costantinopoli.

Queste linee, intraprese soltanto verso larghe sovvenzioni governative, erano svantaggiose per la marina a vapore austriaca: *Trieste, essendo priva allora delle volute brevi comunicazioni coi centri più importanti del continente, rendeva al Lloyd più difficile la lotta* (1).

Nel 1871, dopo che il Lloyd aveva più volte esposte al Governo le gravi difficoltà in cui la Società da tempo veniva a trovarsi, si divenne alla rinnovazione del contratto postale. Il risultato fu che la sovvenzione venne *ridotta* da due milioni (L. 4.200.000) a fiorini 1.700.000 (Lire 2.570.000), fu eliminato l'obbligo di alcune linee; diminuita la sovvenzione delle linee estere secondarie, riconosciuta all'incontro la necessità di estendere il sussidio alle linee lungo le coste del territorio soggetto all'Austria e di modificare gli itinerari, in modo da soddisfare le aspirazioni di Fiume e infine *imposto al Lloyd una nuova riforma degli Statuti*.

In virtù di un secondo contratto il Governo s'impegnava di pagare 190.000 fiorini (L. 399.000) per dodici viaggi all'anno da Trieste per Bombay, più la tassa del Canale di Suez per sei anni, principiando dal 1 gennaio 1872. Contemporaneamente si conveniva che la Compagnia da allora in avanti dovesse chiamarsi: *Lloyd Austro-Ungarico* (2).

Nonostante le riforme imposte dal Governo e le promesse, il Lloyd fu nuovamente costretto a contrarre un prestito di tre milioni di fiorini (lire 6.300.000) pagabile in una serie d'anni.

Il Governo non voleva uccidere il Lloyd, perchè della Società aveva bisogno, ma soprattutto perchè di essa voleva formare un docile strumento da servirsene a suo talento. Ma tale la Compagnia triestina non avrebbe potuto essere se non fosse stata mantenuta in perenni difficoltà finanziarie.

Infatti le difficoltà crebbero e con esse le spese, mentre i redditi diminuivano per cause diverse e complesse, ma principalmente in

(2) Vedi: *Il Lloyd Austro-Ungarico dalla sua fondazione ai giorni nostri* (1836-1886). In-4°, pag. 95. Trieste, Tipografia del Lloyd A.-U., 1886.

(3) Avendo il nuovo contratto postale ottenuta la sanzione dei corpi legislativi della duplice monarchia, il Lloyd Austriaco scambiava il 12 dicembre 1872 il nome in *Lloyd Austro-Ungarico*.

seguito all'applicazione delle misure sanitarie provocate dal colera, che, assurde e funeste, incepparono i traffici marittimi, mentre nella maggior parte dei casi la circolazione via terra restava libera (1).

* * *

Il Lloyd terminava il suo quarto decennio di attività, forte di una flotta considerevole e moderna, con le sue estese linee di navigazione, dopo aver sorpassato difficoltà di ogni genere; dalle concorrenze le più terribili alla crisi monetaria, dalle difficoltà politiche a quelle sanitarie, sempre lottando con i Governi centrali, sempre larghi di promesse, pronti a concedere l'indispensabile per togliere quanto potevano all'indipendenza dell'Ente sociale e gravando su questo sempre più con nuove condizioni onerose e umilianti.

In questo periodo la poderosa Compagnia di Navigazione, universalmente riconosciuta per la bontà del suo naviglio, per la puntualità dei suoi percorsi, per la sicurezza delle merci a lei affidate, era stata ridotta ad un organismo anemico, agonizzante, in crisi perenne; alla mercè dei governi della Monarchia Austro-Ungarica.

Sostiamo, ed esaminiamo, nel seguente quadro, quale sia stato il progresso conseguito in questo periodo agitatissimo.

Quadro dimostrativo del progressivo sviluppo della Società di Navigazione a Vapore del Lloyd durante il III Periodo, 1856-1876.

ANNO	Capitale prestito	Numero di p. f.	Forza nominale in cavalli	Tonnel- laggio di registro brutto	dei piroscafi	Numero dei viaggi effettuati	Miglia percorse	Peso delle merci trasportate
	Fiorini V. A.				Fiorini V. A.			Quintali
1856 . . .	15.750.000	61	10.460	28.400	10.726.800	2.114	928.833	1.253.857
1857 . . .	15.750.000	65	12.700	33.755	14.331.266	2.229	1.042.284	1.387.796
1858 . . .	21.339.750	67	13.100	35.069	14.772.266	2.058	1.055.571	1.493.926
1859 . . .	24.824.167	62	12.200	32.634	13.721.147	2.097	867.380	838.030
1860 . . .	23.683.230	62	12.200	32.634	12.307.905	1.705	886.676	895.458
1861 . . .	23.341.972	61	11.840	31.950	11.630.217	1.563	885.423	973.712
1862 . . .	22.991.413	60	11.690	31.617	11.063.760	1.369	904.072	990.391
1863 . . .	22.631.079	62	11.920	33.327	11.112.900	1.536	917.477	1.040.013
1864 . . .	22.260.477	63	12.530	37.026	11.650.700	1.490	970.677	1.132.897
1865 . . .	21.774.087	63	13.190	40.473	12.520.400	1.392	906.378	1.328.511
1866 . . .	21.018.587	64	13.840	45.513	13.040.500	1.422	976.171	1.502.112
1867 . . .	20.508.954	64	13.840	45.513	11.697.600	1.265	961.460	2.001.063
1868 . . .	19.986.810	65	14.600	50.598	12.239.800	1.422	990.029	2.154.141
1869 . . .	19.451.522	63	16.000	58.640	13.723.600	1.401	1.025.149	2.267.983
1870 . . .	18.692.424	64	15.460	59.900	13.708.900	1.414	1.118.827	2.943.849
1871 . . .	17.918.816	66	15.760	61.340	13.148.000	1.354	1.097.909	3.058.579
1872 . . .	17.187.740	68	16.210	64.535	13.284.600	1.333	1.126.177	3.205.972
1873 . . .	17.757.874	67	16.100	66.929	13.291.700	1.303	1.211.180	3.456.185
1874 . . .	19.726.182	70	17.340	74.813	14.932.400	1.302	1.303.699	3.961.474
1875 . . .	18.929.311	67	16.000	71.393	13.966.700	1.311	1.292.698	4.157.077
1876 . . .	18.103.868	65	15.260	70.016	13.110.500	1.318	1.257.695	4.407.475

(1) Vedi la Relazione del Consiglio per l'anno 1874.

* * *

Il quarto periodo s'inizia con l'anno 1877 e dura fino al 1891, periodo questo che noi chiameremo *latino*, poichè il Governo, non potendo ancora imporre al naviglio lloydiano nomi *tedeschi*, si accontenta di contrassegnarli con nomi *latini*: *Imperator* e *Imperatrix*, i due maggiori piroscafi — di oltre 4000 tonnellate — che in questo periodo costruisce la Società per festeggiare mezzo secolo della sua esistenza.

Questo periodo si potrebbe designare anche col nome di *Eccelso Governo*, poichè nulla può il Lloyd intraprendere o decidere senza il consenso delle supreme autorità della duplice Monarchia degli Absburgo.

* * *

Il Lloyd, sempre italiano e diretto da triestini, si lusingava di poter conservare la sua indipendenza e libertà di azione su basi prettamente commerciali e perciò cercava, nel migliore modo possibile, di conciliare questi supremi interessi con l'esigenze del Governo austro-ungarico. Questo, a sua volta, continuava a battere la via tracciata, cioè attendeva la Società al varco delle crescenti difficoltà finanziarie per ridurla ai suoi voleri e formarne un organo statale sussidiario. Così, mentre il Governo lesinava sussidi e aiuti, chiedeva ad ogni propizia occasione un maggiore ampliamento del servizio su linee lontane — di esito molto incerto ed arrischiato — e pretendeva una sempre maggiore ingerenza nell'amministrazione della Società.

Il Lloyd non aveva altra scelta: o *cedere* o *sparire*.

In questo modo si venne alla famosa convenzione del 10 luglio 1878, in virtù della quale al Lloyd fu assegnata una sovvenzione di fiorini 1.730.000 (lire 3.633.000), più la tassa del Canale di Suez per il passaggio di 15 piroscafi. In compenso, *il Lloyd si obbligava di consumare 22.000 tonnellate di carbone austro-ungarico, il Governo si riservava di nominare direttamente due Consiglieri di Amministrazione e imponeva alla Società di non assumere in servizio, senza l'adesione governativa, altri che sudditi austriaci, nonchè di non acquistare piroscafi all'estero senza il consenso del Governo.*

In conclusione, l'Amministrazione del Lloyd diventava il *Gerente responsabile del cosiddetto « Eccelso Governo »*.

Nonostante le enormi difficoltà di ogni natura, l'anno 1878 fu il più prospero da quando la Società esisteva.

Negli anni seguenti il Lloyd continua ad estendere le sue linee di navigazione fino al Brasile e all'Estremo Oriente, per quanto, specialmente nell'Oceano Indiano, le navi triestine s'imbattessero in potenti Società di navigazione a vapore, che sorrette efficacemente da decenni dai rispettivi Governi, erano in grado di opporre la più viva concorrenza, e consideravano l'attività del Lloyd un'usurpazione di privilegi acquisiti.

Ma perseverando si vince ogni ostacolo e così il Lloyd continuando sulla via tracciata, ebbe ragione di tutti.

Il rapido sviluppo della navigazione, la quale richiedeva piroscafi di grande portata e buona velocità; le considerevoli spese che assorbivano i lunghi viaggi; il forte deterioramento del materiale;

l'influenza sinistra sul mercato dei noli, non potevano certamente che manifestarsi in modo poco favorevole sui bilanci sociali, dimodochè il Lloyd fu costretto nel 1881 a contrarre un nuovo prestito per un milione e mezzo di fiorini in oro alla pari, destinando questo importo allo ingrandimento della sua flotta adibita al servizio delle Indie.

E ancora una volta il Consiglio della Società ebbe ragione, poichè ben presto tutte le linee divennero attive, specialmente quelle del Levante, delle Indie e della Dalmazia.

Nel 1883 il Lloyd inaugura la sua nuova sontuosa sede e per far fronte alle sempre crescenti esigenze decide di emettere, secondo il bisogno e mai al disotto della pari, 12.000 azioni a fiorini 525 (lire 1.102,50) cadauna.

Due anni più tardi fu deciso, per solennizzare il 50° anniversario della fondazione del Lloyd, di mettere in cantiere due piroscafi gemelli: l'*Imperator* e l'*Imperatrix* di oltre 4000 tonnellate di registro brutto cadauno.

Con l'anno 1886 si può ritenere chiuso il periodo glorioso del Lloyd triestino. Agli uomini che hanno per mezzo secolo diretta questa Compagnia di navigazione e portata ad una altezza insperata e meritatamente riconosciuta, si può fare un unico rimprovero, quello di essersi lusingati fino all'ultimo giorno che il Governo della duplice Monarchia avesse aiutata l'impresa disinteressatamente, cioè a scopo prettamente economico e di penetrazione commerciale. Da ciò l'incessante fervore da parte dell'Amministrazione e Direzione del Lloyd di aumentare fuor misura la sua flotta; di estendere, pur che sia, su tutti i mari e su tutti gli oceani le sue linee di navigazione; di sbarazzarsi, in un modo qualunque, di ottime navi, per costruirne delle altre, non sempre migliori, ma lussuose e costose fuor ragione; d'imporsi in tutte le occasioni e in tutte le regioni con munificenza regale; col concedere noli gratuiti a merci che l'industria austro-ungarica voleva far conoscere nelle più lontane regioni dove il navigare costituiva per l'impresa triestina una gravosa passività, ecc., ecc.

L'on. Dr. Hallwich, che il 25 maggio 1888 teneva un fulminante discorso contro il Lloyd implorante aiuto, dovette più tardi, quale relatore della Convenzione del 1891, riconoscere che *i contratti conclusi nel 1888 non erano tali da porgere aiuto alla Amministrazione Lloydiana, bensì di condurla direttamente alla catastrofe* (1).

Infatti l'Eccelso Governo venne ancora una volta in aiuto della Società, ma soltanto per impossessarsene con una Convenzione capestro, di quanto l'intraprendenza, l'attività persistente e l'abilità tecnica e commerciale dei triestini, in 50 anni, dal nulla aveva saputo plasmare in modo ammirevole.

Così il 25 maggio 1891 il Marchese Bacquehem, ministro del commercio, dettava al Lloyd, fra altro, le seguenti condizioni:

(1) Il dott. Hallwich testualmente si esprimeva al Consiglio dell'Impero: « Es wird ohneweiters zugegeben, dass die Verträge des Jahres 1888 nicht darnach angetan waren, der Lloydverwaltung aufzuhelfen. Im Gegenteil: *Ihr wurde es einfach unmöglich, unter erschwerenden Bedingungen erhöhten Verpflichtungen nachzukommen, eine Katastrophe schien unvermeidlich* ».

1. La sovvenzione di 1.852.630 fiorini viene portata a 2.910.000 (lire 6.111.000), ma la Società deve aumentare le linee sovvenzionate da 1.283.000 miglia a 1.499.928 miglia aumentandone la velocità e migliorando il naviglio adibito a questi percorsi.

2. Il Governo concede alla Società un prestito di un milione e mezzo di fiorini (lire 3.150.000), senza interessi, estinguibile in cinque anni.

Questo il prezzo.

3. Completa trasformazione dell'Amministrazione.

4. Il Presidente della Società dev'essere nominato dall'Imperatore.

5. Due membri del Consiglio vengono nominati dal Ministro del commercio.

6. Formazione di un Comitato residente a Vienna allo scopo di mantenere il contatto col Governo imperiale.

7. Istituzione di un secondo Comitato esecutivo e di sorveglianza, con sede a Trieste.

E questo il sacrificio (1).

Il 6 maggio 1891 fu eletto il nuovo Consiglio secondo il vecchio Statuto; il 9 aprile fu votata alla Camera di Vienna la Convenzione capestro e al 31 agosto 1891 si dimise l'ultimo presidente italiano del Lloyd, il *Barone Marco Morpurgo*.

I risultati conseguiti durante questo periodo appariscono chiaramente dal seguente quadro:

Quadro dimostrativo del progressivo sviluppo della Società di Navigazione a Vapore del Lloyd durante il IV Periodo, 1877-1891.

ANNO	Capitale e prestito	Numero dei piroscafi	Forza nominale in cavalli	Tonnel- laggio di registro brutto	Valore dei piroscafi	Numero dei viaggi effettuati	Miglia percorse	Peso delle merci trasportate
	Fiorini V. A.				Fiorini V. A.			Quintali
1877 . . .	16.788.912	66	15.330	70.726	12.684.600	1.282	1.261.798	3.986.822
1878 . . .	17.544.455	68	15.850	75.582	12.516.600	1.544	1.424.031	4.906.773
1879 . . .	16.462.000	71	17.010	82.242	13.073.000	1.431	1.381.698	4.614.016
1880 . . .	16.258.000	72	17.100	83.417	12.787.800	1.441	1.516.201	4.650.137
1881 . . .	17.534.000	74	17.930	88.224	13.130.600	1.566	1.610.885	5.065.516
1882 . . .	18.790.000	78	19.530	99.210	14.706.500	1.742	1.686.046	4.998.357
1883 . . .	18.536.000	83	20.850	109.429	16.051.700	1.649	1.675.560	5.382.760
1884 . . .	19.757.000	85	21.800	116.461	16.527.000	1.616	1.653.608	5.782.259
1885 . . .	19.463.000	84	22.110	119.787	16.240.700	1.687	1.752.519	6.037.364
1886 . . .	19.025.000	86	22.630	124.341	16.191.400	1.526	1.802.756	5.920.387
1887 . . .	21.815.000	86	23.130	128.154	17.497.300	1.741	1.826.567	6.304.359
1888 . . .	21.590.000	82	22.055	124.110	17.466.400	1.591	1.833.407	6.206.306
1889 . . .	21.355.500	79	21.975	125.263	16.970.200	1.363	1.797.885	6.632.513
1890 . . .	21.090.000	75	21.455	123.539	15.881.800	1.308	1.686.445	6.221.664
1891 . . .	22.304.129	74	21.055	122.321	14.768.500	1.253	1.618.567	5.742.022

(1) Si noti che in quest'epoca su per riviste e giornali, nonché in Parlamento, comparvero ogni sorta di accuse più o meno fondate tanto contro il Lloyd quanto contro il Governo austriaco. Così l'on. *Prade*

* * *

Il quinto periodo incomincia il 18 dicembre 1891 con la nomina imperiale del *Barone Viktor von Kalchberg*, un aulico burocrate, a Presidente del Lloyd.

Quando la burocrazia, sia essa austriaca, italiana o d'altro paese, s'impossessa di un ente commerciale o industriale qualsiasi e ha la pretesa di volere e sapere esercitare le funzioni dell'industriale e del commerciante, avviene sempre lo stesso fenomeno: l'opera sua riesce sempre rovinosa.

Il carattere specifico di tutte le gestioni burocratiche, anche quando i dirigenti sono animati della migliore volontà, è quella del *sabotaggio*, perchè la burocrazia nel suo complesso è seguace della teoria del minimo sforzo, come del resto tutti gli uomini la seguono quando non hanno interessi immediati da patrocinare. La burocrazia è soprattutto nefasta, perchè non paga mai i propri spropositi con le tasche proprie, ma con quelle della collettività, sia essa uno Stato o un Ente burocratizzato qualsiasi.

Il Lloyd subì la stessa sorte che prima e dopo in Austria e altrove hanno patito altre imprese commerciali, industriali, marittime, minerarie, ecc., quando, per fatalità sono cadute nelle mani d'incompetenti stipendiati, il cui stipendio non era soggetto a sensibili variazioni per il crescere o diminuire della loro attività.

Installatasi dunque la burocrazia austriaca al Lloyd, essa inaugurava — come in ogni tempo e in ogni luogo — la sua attività col contrarre dei debiti e col fare delle spese pazzesche. Così nel 1892 venne contratto un debito di 4 milioni di fiorini (lire 8.400.000) e tre anni più tardi un altro per 4.200.000 fiorini (lire 8.820.000) in oro ammortizzabile in 50 anni.

Sanata la posizione finanziaria con debiti, si ricorse alla ragnoneria, e a furia di artefizi contabili (specialmente per quanto riguardava il valore delle navi che si costruivano, si comperavano e subito si rivendevano) si riuscì a tacitare gli azionisti con circa il 2 % nel 1892, più tardi e fino al 1900, in media, col 4 %; poi ritornava il deficit cronico.

Dopo circa dieci anni (1901) avveniva al Lloyd ciò che sempre e ovunque avviene in simili casi: il *Barone Kalchberg* dava le sue dimissioni e gli azionisti triestini subivano le conseguenze, pagando del proprio.

* * *

Segue nella presidenza *Ernst Becher*, altro burocratico, il quale al suo attivo aveva la redazione della Convenzione, fra Governo e Lloyd, del 1888 e di quella capestro del 1891.

in piena Camera dei Deputati informava il Governo Centrale che il Lloyd era una Società *più italiana* che austriaca e che conveniva sradicare questa mala pianta al più presto possibile; ma il deputato dalmata *Borčić* giustamente osservava che manifesta era la tendenza del Governo di germanizzare tutto, compresa la Società del Lloyd, prettamente *triestina*. Ai diversi oratori il Relatore on. dott. *Hallwich* rispondeva che l'azione del Governo era una necessità di Stato e insieme un'opera patriottica.

Il Lloyd continua a battere la stessa via, fino al 1905. In questo anno il *Becher* riconosce la sua incompetenza e chiama alla direzione del Lloyd *Alberto Frankfurter*, nella speranza che questi riesca a sanare la insostenibile situazione.

Le caratteristiche di questo breve periodo sono le continue costruzioni di piroscafi lussuosi, la vendita di ottime navi o l'acquisto all'estero di navi di rifiuto che dopo pochi viaggi si rivelavano inservibili e in fretta e furia era giuocoforza disfarsene.

Per comprendere questa ridda di milioni si voglia osservare le seguenti cifre:

Nel 1874 la flotta lloydiana contava 74 piroscafi per complessive 122.321 T. R. B.; durante il V periodo (1891-1904) la Società costruiva nei propri cantieri ed acquistava 35 navi per complessive 112.890 T. R. B. Totale: 109 navi per 235.221 T. R. B. Ma nel 1904 il Lloyd non contava che 70 piroscafi per sole 147.587 T. R. B.; 39 navi per complessive 97.624 T. R. B. furono più o meno sperperate.

Queste cifre sono sufficientemente eloquenti per dimostrare in quale malo modo l'incompetente burocrazia viennese amministrasse il patrimonio dei triestini.

Il valore del quadro seguente, non è quindi più quello dei precedenti, perchè da esso non si rileva più il graduale sviluppo tecnicamente e commercialmente ponderato, ma è il risultato dovuto a delle trasformazioni inconsulte, tumultuarie, disordinate, le quali — salvo i pochi casi di navi diventate inservibili — rappresentano uno sperpero continuo, che in soli 13 anni ammonta a circa 100.000 T.R.B.

Quadro dimostrativo del progressivo sviluppo della Società di Navigazione a Vapore del Lloyd durante il V Periodo, 1892-1904.

ANNO	Capitale e prestito	Numero dei piroscafi	Forza nominale in cavalli	Tonnel- laggio di registro brutto	dei piroscafi	Numero dei viaggi effettuati	Miglia percorse	Peso delle merci trasportate
	Corone V. A.				Corone V. A.			Quintali
1892 . . .	43.986.916	74	88.894	129.267	28.494.200	1.100	1.660.477	5.352.332
1893 . . .	43.448.746	76	99.702	138.583	30.025.800	1.180	1.836.726	6.646.112
1894 . . .	42.726.670	72	97.871	135.109	26.164.000	1.133	1.921.698	7.245.006
1895 . . .	46.490.000	75	110.741	145.443	31.684.300	1.220	1.943.301	7.556.778
1896 . . .	46.190.000	74	114.336	148.382	31.697.900	1.238	1.979.812	7.707.826
1897 . . .	45.880.000	70	114.665	150.240	31.858.500	1.284	1.971.018	8.840.844
1898 . . .	45.550.000	64	110.595	143.392	29.559.200	1.199	1.987.575	9.484.776
1899 . . .	48.997.618	65	116.745	154.219	32.143.500	1.206	2.015.091	9.677.275
1900 . . .	48.545.238	67	123.074	163.887	35.365.500	1.217	2.219.578	10.467.579
1901 . . .	66.057.142	63	122.171	164.829	35.685.300	1.190	2.192.229	11.068.023
1902 . . .	65.545.238	67	130.984	183.917	41.725.950	1.132	2.205.908	10.815.604
1903 . . .	64.997.619	68	139.637	192.954	46.547.050	1.109	2.162.946	10.686.695
1904 . . .	64.426.190	70	147.587	201.359	48.392.500	1.085	2.242.768	11.374.680

L'ultimo (VI) periodo della storia del Lloyd triestino s'inizia con una inattività nelle costruzioni navali. L'arsenale sociale, dove fra il 1901 e 1904 febbrilmente si costruivano navi e ciò che il grande cantiere non poteva portare a termine il Lloyd acquistava all'estero, era rimasto quasi privo di lavoro e con lo spettro della disoccupazione di migliaia di operai.

La minacciosa situazione finanziaria consigliava di ricorrere a ripari pronti ed efficaci e tali potevano essere, imperocchè allora il Governo non aveva ragione alcuna di far languire il sodalizio, che di fatto era divenuto una istituzione statale. Il Governo austriaco però si affrettava a rispondere che *prima di entrare in trattative la Società doveva pensare a consolidare il suo bilancio*.

Su questa base cominciarono le laboriose trattative che per risultato ebbero l'ingerenza sempre crescente dei poteri statali nell'amministrazione del Lloyd.

Il capitale azionario, che era nel 1906 di C. 25.200.000 fu ridotto a 14.400.000, ma contemporaneamente fu portato a complessive C. 28.800.000 con una nuova emissione.

Sul capitale originale degli Adriatici, per ragioni finanziarie furono fatte operazioni con Banche locali, che però, per quanto fossero filiazioni di Stabilimenti viennesi, tuttavia si dovevano considerare banche triestine. Da tutto ciò risulta inoppugnabilmente che dal 60 al 73% il capitale azionario del Lloyd rimase anche in seguito in possesso degli Adriatici.

Fu dopo queste operazioni che il Governo concesse al Lloyd una sovvenzione sui percorsi marittimi di 7.234.412 corone annue, esclusi i traffici sulle coste dalmate e la linea brasiliana; si decise la costruzione e l'acquisto di 120.000 tonnellate di naviglio, e per agevolare tale compito lo Stato concedette alla Società un credito straordinario di 6 milioni di corone senza interessi.

In compenso però, la Sede amministrativa del Lloyd doveva trasferirsi a Vienna e con essa le tornate del Consiglio amministrativo e delle assemblee generali dovevansi tenere d'allora innanzi nella capitale dell'Impero.

Il 25 gennaio 1907 la Camera dei deputati dell'Austria votava la nuova convenzione che il 23 febbraio veniva ratificata dal Sovrano; e il 16 maggio dello stesso anno ebbe luogo a Vienna la prima Assemblea degli azionisti, e questa Assemblea eleggeva un *Consiglio composto di tedeschi e di qualche italiano di provata fede austriaca*.

Morto il 6 dicembre 1908 il Becher venne nominato a Presidente del Lloyd il Dr. Julius Derschatta Edler von Standhalt, già ministro austriaco per le ferrovie.

Se, fino a questo momento, il Lloyd aveva potuto mantenere una parvenza d'italianità, coll'insediarsi di questo nuovo burocrate le cose precipitarono. Il personale amministrativo composto di triestini e di non pochi ex-regnicoli, venne sostituito da impiegati di provata fede austriaca, in parte tolti dalle diverse amministrazioni dell'Impero. Con gl'impiegati del vecchio regime la lingua italiana sparì, per quanto compatibile con la navigazione entro il Mare Nostro e verso Oriente, e fu sostituita dalla tedesca. I vecchi lupi di mare, nati sulle coste venete che per decenni avevano coman-

date le navi lloydiane, vennero pensionati e sostituiti da azzimati ufficiali, in gran parte tolti dalla marina di guerra. La ciurma stessa, per quanto possibile, fu levata a preferenza dalle regioni slave e croate, *ma a dispetto di tutto e di tutti la lingua di bordo e di comando rimase il dialetto veneto.*

Frattanto il mercato finanziario di Vienna e quello germanico tendeva ad assorbire il maggior numero possibile di azioni e di obbligazioni e a dettare legge non solo al Lloyd, ma anche allo stesso Governo austriaco, al punto che la Germania impose alla Società triestina, allorquando questa istituì una linea rapida fra Trieste e l'Africa Orientale, in concorrenza con le Compagnie germaniche, di rinunciare a quel servizio, che per i traffici triestini si presentava promettentissimo. E Vienna, assieme al Lloyd, dovette adattarsi ai voleri degli onnipotenti armatori germanici (1).

Avvenute le sopra accennate riforme, il Lloyd entrò in un periodo di relativa prosperità, ma di ciò non fu causa nè il portato della nuova amministrazione teutonica, nè l'abilità della Direzione, bensì lo sviluppo generale che ebbero i traffici triestini dal 1907 al 1914; cioè dal momento in cui Trieste ebbe una seconda linea di comunicazione col retroterra, *la ferrovia transalpina e il nuovo porto*, due opere monumentali, per la cui esecuzione fu speso circa mezzo miliardo di corone.

In tale periodo la Società del Lloyd prese parte alla fondazione della *Navigazione Libera* e della *Dalmazia*, e in grazia al progredire delle costruzioni portuali di S. Andrea, riuscì a liquidare il proprio Arsenal e a prender parte, assieme allo *Stabilimento Tecnico Triestino*, alla creazione di un nuovo cantiere autonomo a S. Rocco.

Mercè questi espedienti il Lloyd riuscì a dare fra il 1907 e il 1914 un dividendo che dal 2 $\frac{1}{2}$ % va al 7 $\frac{1}{2}$ % e ad accantonare un fondo di riserva di circa 12 milioni di corone (2).

(1) Anche l'*Austro-Americana*, pure Società paesana, dovette in analoghe circostanze subire la stessa imposizione da parte della Germania, dopo che divenne una *impresa austriaca* come la stessa relazione del Consiglio di amministrazione (1913) chiaramente la designa.

(2) Nello stesso periodo le seguenti Società di Navigazione dava i seguenti dividendi medi:

Società inglesi	7,4- 8,7 %
» germaniche	7,9-12,0
» italiane	4,0-10,0
» francesi	4,0-10,0
» belghe	5,0- 7,0
» olandesi	7,5- 8,0
» argentine	9,0-11,0
» ungheresi	8,5-10,5
» austriache:	
Gerolimich C.	5,0- 9,0
Navigazione libera triestina	4,5- 9,5
Lussino	6,5-13,0
G. L. Premuda	6,0-10,5
Dalmazia	4,0- 8,0
Ragusca	5,0- 7,0
Istria-Trieste	15,0-17,0
Austro-Americana	6,0- 8,0
Tripcovich	10,0-11,0

Dal seguente quadro, risulta lo sviluppo della Società del Lloyd nell'ultimo periodo, durante il quale il Mare Nostro fu solcato da navi coperte da bandiera austro-ungarica.

Quadro dimostrativo del progressivo sviluppo della Società di Navigazione a Vapore del Lloyd durante il VI Periodo, 1905-1914.

ANNO	Capitale e prestito	Numero dei piroscafi	Forza nominale in cavalli	Tonnel- laggio di registro brutto	Valore dei piroscafi	Numero dei viaggi effettuati	Miglia percorse	Peso delle merci trasportate
	Corone V. A.				Corone V. A.			Quintali
1905 . . .	63.819.047	69	146.803	200.015	44.766.600	1.039	2.299.948	12.359.206
1906 . . .	66.660.476	65	143.423	194.252	39.778.850	1.051	2.245.438	13.357.800
1907 . . .	65.866.190	60	134.486	185.784	41.765.400	1.147	2.223.014	11.973.120
1908 . . .	64.948.571	60	149.769	196.292	50.264.850	988	2.112.029	11.097.540
1909 . . .	64.030.952	63	156.360	210.526	54.846.600	1.068	2.108.133	11.290.470
1910 . . .	63.030.000	63	158.225	213.876	56.094.650	1.223	2.158.439	13.171.800
1911 . *	—	—	—	—	57.274.350	—	2.095.336	12.945.600
1912 . . .	—	—	—	—	60.954.712	—	2.399.950	13.517.060
1913 . . .	—	66	—	—	—	—	2.432.727	15.731.620
1914 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—

E vediamo di concludere.

Un gravissimo errore è quello di credere, o voler far credere a scopo di propaganda politica, che il cessato Governo austro-ungarico non abbia fatto *quanto poteva* per il porto di Trieste e per quello di Fiume, e per lo sviluppo della marina mercantile. Questo sistema è pericoloso, specialmente nei casi dove gli stessi autori, con cura particolare, rilevano la deficienza dei porti italiani e le deplorevoli condizioni, in cui armatori e Governo abbandonarono la marina mercantile del Regno in generale e la flotta iscritta nei porti adriatici in particolare.

La verità è che l'Austria-Ungheria, dopo aver assunta la eredità della gloriosa Repubblica veneta, procedette sulle orme di questa alla conquista dell'Oriente. Non ebbe che un programma ben definito e chiaro che assolse a nostro danno, nel modo più perfetto, conciliando sempre gli interessi economici e le aspirazioni politiche dello Stato, con quelli particolari e opposti dei popoli industriali del settentrione *gravitanti verso Amburgo e Brema* e quelli dimoranti verso Sud della duplice Monarchia *direttamente interessati agli sbocchi sull'Adriatico*.

È anche un gravissimo errore voler designare ostentatamente il Lloyd come una Società *austriaca* o *tedesca* operante sul Mare Nostro e verso Oriente ai danni della Marina italiana.

La verità è che tanto il Lloyd quanto l'Austro-Americana sono due creazioni triestine e quindi italiane, guardate dal Governo imperiale, nel primo periodo della loro esistenza, con la *massima diffidenza*, con *indifferenza* nel susseguente, *spinte al fallimento* in seguito e salvate dalla catastrofe col loro *assorbimento*. Il metodo che ha ridotto il Lloyd a divenire, come disse l'onorevole *Dr. Russ* alle Delegazioni fin dal 1890, un *agente diplomatico del Governo austriaco all'Estero* (1), è un metodo che il cessato Governo ha sperimentato, con più o meno successo, su tutti i suoi amministratori, persone ed enti privati e pubblici. Non per questo è lecito supporre che il popolo redento, le sue organizzazioni commerciali e le amministrazioni pubbliche di queste terre siano meno italiane di quelle che prima del 1859 e del 1866 appartenevano politicamente e amministrativamente alla Monarchia degli Absburgo.

Interrogato *Talete* quale fosse la più forte di tutte le cose, rispose: *la necessità, perchè essa vince tutto e tutti*, e noi fummo domi dalla *necessità di vivere* sotto il dominio straniero; certo non per colpa e per volontà nostra.

Infatti, non appena il Lloyd si è incontrato sui mari con i possenti concorrenti stranieri, il Governo austro-ungarico riconobbe, che questa Società sorta dal nulla e per volontà di pochi, ma abilissimi commercianti triestini, avrebbe potuto egregiamente servire al suo programma di espansione e stabilire un contatto diretto fra l'Impero e l'Oriente. Il Lloyd avrebbe così potuto pienamente soddisfare al *Drang nach Osten* che man mano andavasi manifestando come una necessità assoluta di esistenza per gl'Imperi centrali, i quali, se non fossero intervenuti in tempo utile, correvano l'alea di vedersi soppiantati dall'Italia e dalla Francia. *Genova* e *Marsiglia* avrebbero esercitato su Trieste e Fiume la stessa funzione deviatoria sull'asse dei traffici che già andavasi manifestando ad Amburgo e Brema, rispetto a Rotterdam e Anversa.

La lotta fra i porti del Nord e quelli del Sud e fra quelli posti ad Oriente e quelli d'Occidente s'impegnava sottile e subdola, ma gradualmente essa si manifestava imperiosa. Il Governo austro-ungarico si servì dell'arma più efficace di cui disponeva, del Lloyd, quale strumento di penetrazione economica e politica verso Oriente e dell'Austro-Americana verso Occidente a complemento di quanto la Marina mercantile germanica non poteva compiere nel Mare Nostro.

Evidentemente, l'Austria-Ungheria, in intima collaborazione con la Germania, ha operato ai nostri danni e noi abbiamo subito tutte le malefiche conseguenze di questa collaborazione, però non essendò il male che il bene più o meno difettoso, di questo — annientata la potenza degli Imperi centrali — siamo diventati i legittimi eredi, ed è quindi nostro dovere di coordinare l'azione nostra in

(1) « Die Vertreter des Lloyd galten wie Quasi-Gesandte einer auswärtigen Macht, wie Nebegesandte der oesterreich-ungarischen Monarchie ».

modo che la cospicua eredità non resti corpo morto, ma continui ad essere strumento di utilità pubblica come lo è stato sotto il passato regime.

Da questa mostra pubblicazione risulta ancora evidente un fattore d'importanza decisiva: l'intima coesione degli individui e degli enti triestini ad un unico fine, come pure l'intima collaborazione delle autorità statali austro-ungariche e germaniche, allo scopo di coordinare un efficace programma di lavoro. Da questa concomitanza di forze direttive verso una mèta ben definita, si ebbero quelle manifestazioni che resero inefficaci gli sforzi di singoli commercianti e armatori in Italia e in altri paesi.

L'Italia non ebbe nè un commercio, nè una industria e tanto meno una marina forte, perchè nel Regno è sempre mancata la coesione degli enti fra loro e l'intima collaborazione di questi con il Governo. I diversi Governi d'origine parlamentare, in composizione e scomposizione, secondo il prevalere delle diverse fazioni politiche, è costituito da uomini quasi sempre profani di cose economiche e marittime. Questi Governi, anzichè svolgere un programma economico, politico e sociale uniforme e armonico con gl'interessi della Nazione, cercarono di soddisfare i più impellenti e particolari interessi regionali, spesso volte in aperto contrasto con gl'interessi collettivi.

In questo modo, in Italia si sperperavano milioni in costruzioni ferroviarie a scopi elettorali, e milioni si sono spesi in costruzioni portuali irrazionali e di scarsissima utilità per i traffici, mentre urgentissime opere ferroviarie e portuali rimasero e sono in uno stato d'incompleta inferiorità, in paragone a quelle costruite e ampliate nelle regioni adriatiche ora redente.

In Italia, fra i diversi armatori, come del resto in tutti i rami del commercio, dell'industria e della vita politica, non domina che la lotta più o meno subdola fra individui ed enti concorrenti. Questo fenomeno che ha del paradossale, ha gettato il nostro Paese, nel periodo antebellico, fra le braccia dello straniero potentemente organizzato, perchè razionalmente preparato alla lotta.

Queste lotte intestine e sleali hanno facilitato allo straniero il compito di dominare i nostri mari e hanno procurato alle diverse Compagnie estere lauti guadagni. Noi non abbiamo assistito soltanto a competizioni fratricide, ma a connubi infami fra Società italiane di navigazione e Società estere ai danni di Società nazionali.

Ora, anzichè trasportare questi metodi deleteri nei porti redenti e gettare il seme della discordia fra le Compagnie del Regno e quelle create e rese potenti dal popolo liberato, sarebbe più decoroso e utile imitare l'esempio nostro estendendolo a tutta la marina italiana; renderla più perfetta e armoniosa mercè la concordia nazionale, che per ogni singolo individuo come per ogni ente costituito dev'essere la legge suprema, il propulsore potente di ogni manifestazione.

È questo un caposaldo del futuro assetto dei traffici marittimi italiani, imperocchè soltanto se le diverse Compagnie di navigazione procederanno di comune accordo ad una razionale divisione del lavoro, questa intima collaborazione potrà tener lontano dai nostri

mari il naviglio straniero, e darà risultati immediati e soddisfacenti per tutti, anche se la nostra flotta mercantile dovesse imbattersi in una qualsiasi concorrente.

Ma per conseguire questo risultato è necessario che le navi non vengano strappate dalle loro basi e le singole Compagnie conservino quel raggio di azione che ad esse hanno concesso nel periodo ante-bellico i maggiori utili e dove le loro navi sono conosciute e ben quotate dagli interessati.

Per quanto riguarda particolarmente la Società del Lloyd Triestino, non sappiamo in verità quale Compagnia del Regno possa vantare un naviglio più moderno, un'organizzazione più perfetta e un nome meglio quotato, specialmente in Oriente.

Nessuna Società italiana di navigazione potrà quindi meglio salvaguardare gl'interessi della Nazione in Oriente del Lloyd Triestino, dove questo ha già magnificamente compiuta la conquista commerciale e dove sotto al nuovo regime non resta che svilupparla col concorso fraterno di tutte le consorelle del Regno.

È questo un problema economico, commerciale e marittimo, e anche di sana politica, che l'Austria-Ungheria aveva — ben'inteso ai danni nostri — risolto e che a sua volta noi dobbiamo risolvere *integralmente* o non risolvere affatto.

Ricordiamo dunque che *la disunione procurò sempre, in tutti i tempi e in tutti i paesi, la dissoluzione e il trionfo dello straniero.*