

Le esigenze postali e le commerciali sono infatti non solamente diverse, ma opposte e molte volte antagonistiche, dovendo i vapori, per servire al commercio, coprire itinerarii quant'è possibile frazionati, e fermarsi in ogni scalo tutto il tempo necessario – che talvolta nelle rade può essere assai – a sbrigare le operazioni d'imbarco e di sbarco delle merci, mentre il servizio postale tanto più è efficace quanto più diretto e quanto minori sono le stazioni nei porti.

Ora, dato il mal tempo che è quasi costante, per bora o per scirocco, sulle coste orientali adriatiche, avveniva ed avviene spesso che il vapore postale e commerciale a un tempo, per compiere le operazioni commerciali perda l'orario postale, o per ubbidire alle necessità postali tralasci o non completi le operazioni commerciali, portandosi via le merci destinate allo scalo per non riportarvele che dopo una settimana o due o tre, sepolte sotto tutta la nuova congerie di merci nuove che è andato accumulando nelle stive durante il vecchio e il nuovo viaggio. Occorrerebbe perciò che ogni linea fosse servita a un tempo da vapori postali celeri e diretti, e da commerciali più lenti, magari, ma sicuri. Per i postali non si può oggi desiderare una velocità inferiore alle 16 miglia all'ora; per i commerciali essa può essere di 10, di 9 e magari di 8. Ma, così per i postali come per i commerciali, occorre traffico di passeggeri e di merci; cose che, pur troppo, non abbondano nelle linee adriatiche; onde, dato il carattere eminentemente politico di tali linee, la necessità che esse sieno o direttamente esercite dallo Stato, o compensate equamente alla Società esercente.

Concorrenza innaturale.

All'uno e all'altro rimedio ha posto mente l'Austria, la quale, pur di conquistare il predominio marittimo in Adriatico, non ha messo indugi, nè badato a spese. Il Lloyd – ognun lo sa – ha sovvenzioni quali non percepisce alcuna Compagnia italiana; l'Ungaro Croata è addirittura