

Di sfuggita abbiamo notato i principali difetti di questa rete ferroviaria. Ritornemo sull'argomento in sede più opportuna. Basti ricordare, ora, che tutte queste linee peccano per tortuosità e forte pendenza di concorso (oltre il 20/30 per mille talvolta) specialmente nei loro tronchi più meridionali, quelli cioè che passavano nelle vicinanze dell'antico confine italo-austriaco. Necessita quindi provvedere a queste manchevolezze e dar mano ai lavori più urgenti, in special modo alla linea del Predil.

*
* * *

Un altro fattore importantissimo per lo sviluppo d'un porto è l'organizzazione delle linee di navigazione. Un porto dotato di buone e comode linee di navigazione, di quelle linee che più s'addicono al suo speciale commercio, trova in esse un fattore non indifferente della propria prosperità.

Per Trieste particolarmente interessanti sono le linee che la mettono in relazione coi porti del Levante e dell'Estremo Oriente. Alla regolarità di queste linee provvede una società particolarmente cara ai triestini, sia perchè con la rara perizia dei suoi amministratori essa contribuì notevolmente alla prosperità dei commerci di Trieste, sia pure perchè con la sua sezione letterario-artistica, la terza sezione, sorta nel 1850, essa provvede a mantenere ed a diffondere nei triestini stessi quell'alto senso d'italianità che sempre li sorresse e li guidò nelle lotte asprissime sostenute sotto il passato regime. Si intende parlare del Lloyd Triestino sorto nell'agosto del 1833 (1), sul modello della grande società inglese, come società d'informazioni d'indole commerciale. A questo scopo il Lloyd, che allora chiamavasi austriaco, avendo, per i membri del Governo, l'aggettivo triestino un sapore troppo spiccato d'italianità, organizzò una serie d'agenzie nei maggiori centri del commercio levantino, le quali agenzie avevano il compito d'informare quali erano le condizioni dei vari mercati, i loro bisogni, le previsioni che si facevano per i prossimi raccolti, i modi di concorrenza usati dalle società o ditte estere, tutte le notizie, insomma, che potevano in qualche modo interessare il ceto mercantile di Trieste. Queste notizie venivano raccolte e pubblicate nel « Giornale del Lloyd Austriaco » che uscì la prima volta il 1° gennaio 1835. Ancora presentemente la prima sezione del Lloyd Triestino ha il compito di raccogliere e pubblicare le informazioni inviate dalle numerosissime agenzie Lloydiane, 35 agenzie principali, 119 secondarie, e 25 agenzie per passeggeri situate nei principali centri europei, pubblicazione che viene fatta nel « Bollettino Mensile del Lloyd Triestino ». Questo servizio che rese e rende ancora notevolissimi benefici, ed è dimostrato che un buon servizio d'informazioni è indispensabile per la prosperità del commercio, dovrebbe a mio modo di vedere, essere però riorganizzato. Anzitutto il Bollettino anzichè mensile dovrebbe essere quindicinale per dar modo agli interessati di seguire più minutamente il mutamento delle condizioni dei mercati. Inoltre le informazioni dovrebbero essere fatte su una base più scientifica. Oggi quest'informazioni sono raccolte un po' alla buona, con criteri tutt'affatto personali. Invece bisognerebbe indicare quali debbano essere le fonti da cui trarre i dati necessari, scegliendole in modo che i dati siano comparabili fra di loro e in poco spazio diano la visione più esatta possibile delle condizioni del relativo mercato. L'agente potrebbe anche astenersi dal fare troppi commenti, come ora succede, che spesso più che desunti dai dati sono apprezzamenti personali. A parte quest'osservazione è certo che quest'istituzione deve essere incoraggiata e tenuta nella massima considerazione.

La seconda sezione del Lloyd Triestino provvede all'organizzazione delle linee di navigazione.

(1) Il Lloyd Triestino nel suo sviluppo e nella sua azione in Oriente del Dott. M. Castiglioni, Trieste, Tipogr. del Lloyd Triestino, 1922.