

barton, il quale compiendo la traversata in sole tre ore, divenne presto il preferito.

Fra le società inglesi interessate nel commercio estero di Trieste vi era la "Cunard Line", con il servizio fra l'America ed il Mediterraneo, effettuato con dei piroscafi quali il *Pannonia*, il *Sassonia* ecc., che sono le più grandi navi che toccavano Trieste, e con il servizio di merci istituito fra Liverpool e l'Adriatico. Altre ditte inglesi partecipanti al traffico di Trieste erano quelle costituite dai sigg. T. Wilson, figli & C. e la "Ellerman Lines", che avevano servizi regolari. Fra le ditte estere si possono ricordare la "De Freitas", di Amburgo e la "Panellenica", di Pireo che esercitavano anche servizi regolari.

L'avvenire della marina austriaca nei rapporti col l'Italia costituisce uno dei problemi che il tempo soltanto potrà risolvere.

Sta, intanto, di fatto che in conseguenza delle sovvenzioni accordate alla marina mercantile il Governo austriaco è in essa materialmente interessato avendovi impiegato forti somme.

E' probabile che Trieste cada ora in potere degli italiani i quali, a prima vista potrebbero sembrare non interessati allo sviluppo marittimo di quel porto, mentre il Governo austriaco l'ha indubbiamente protetto e stimolato. Ma se si tiene conto che l'"hinterland", rimane lo stesso e che Trieste è un porto di transito largamente provvisto di magazzini e di depositi per le merci, non può dubitarsi che l'Italia ne avrà gran cura.

Se all'Austria non rimarrà alcun porto, allora indubbiamente Fiume, qualora resti all'Ungheria, al termine della guerra, si svilupperà rapidamente e, come porto commerciale, potrà superare tutti gli altri porti dello Adriatico.

Sebbene parecchie navi austriache siano rimaste fin dall'agosto u. s. nei porti italiani, il grosso della marina mercantile si è rifugiato, per misura di sicurezza, nelle acque di Sebenico che è una base fortificata.