

Nel 1911 su 14.234 navi in arrivo con tonn. 4.235.106, furono austriache 10.301 navi con 3.483.567 tonn. ed italiane 1.801 navi con appena 317.967 tonn.

Nella competizione austro-italiana il “ Lloyd austriaco „ ha quasi monopolizzato l’Adriatico, e di qui, collegato con la marina libera austriaca, estende la sua prevalenza nella importazione e nella esportazione nel vicino Oriente, fino ai porti del Danubio, del Mar Nero, d’Azoff, dell’Alto Egeo, della Turchia. Piroscafi da 7 a 10 mila tonnellate di registro lavorano intensamente lungo le coste di Albania e della Grecia.

Ciò non basta: estende il “ Lloyd „ la sua influenza alle coste italiane. I suoi piroscafi sono i fornitori di grano a Venezia. I piroscafi della marina libera austriaca fanno navigazione attivissima, importano cereali a Ravenna, Civitavecchia, Napoli.

Il naviglio della marina libera austriaca si compone di 200 piroscafi di gran tonnellaggio, in media di 5000 tonnellate, e di 30 piroscafi di un tonnellaggio variabile fra le 7 o le 10 mila tonnellate, sfrutta anche con fortuna il piccolo cabotaggio dei porti italiani dell’Adriatico e della Sicilia, importandovi legname ed esportandone quello che trova ma sempre con noli di ritorno.

Le vinaccie dai porti pugliesi e siciliani sono esportate quasi tutte da piroscafi austriaci i quali riportano poi le botti vuote.

Concorrono pure all’esportazione degli agrumi e dello zolfo dalla Sicilia fatta da piccoli piroscafi di Catania, Porto Empedocle e Trapani, piroscafi austriaci.

I nove decimi di carbone che si consuma nell’Impero sono importati da piroscafi austriaci o ungheresi, il rimanente da qualche piroscavo inglese o olandese: la bandiera italiana è assolutamente esclusa. Invece piroscafi del “ Lloyd „ austriaco portano dall’Inghilterra carbone a Venezia, Taranto, Napoli, Spezia, non solo per conto dell’industria privata, ma anche per forniture del Governo e perfino della marina da guerra. Non si sono visti mai piroscafi stranieri portare carbone nel porto di Pola.