

La Marina mercantile austro-ungarica nel 1914 (dal periodico nautico *La Rivista di Trieste*, 23 gennaio 1915).

Se per l'industria marittima l'anno 1913 potè dirsi l'anno delle sorprese, il 1914 sarà ricordato come eccezionalmente fatale. Quantunque singole marine avessero negli ultimi cinque mesi motivo di operar bene, ciò non ostante alla pluralità non sorrise affatto. L'incertezza degli affari, che s'era manifestata nell'autunno del 1913, continuò persistente per tutto l'inverno scorso, quindi tutti i mercati segnarono quotazioni di noli bassissimi con tendenza deprimente. Di pari passo corsero i traffici d'emigrazione ed in genere tutte le linee fisse e di passeggeri. Nell'ultima decade di aprile si manifestò un po' di risvegliò, ma fu meteora passeggera. L'offerta era dovunque superiore al bisogno, onde riuscì impossibile di stabilire un rialzo dei noli di qualche durata. E sì che dal marzo in poi, per dei mesi, gran parte della flotta della marina mercantile italiana rimase inoperosa causa lo sciopero degli equipaggi. Ma ciò a nulla influì. La debolezza degli affari si mantenne costante finchè improvvisamente alla fine di luglio scoppiò l'immane conflitto che tuttora ostinatamente perdura, il quale troncò d'un tratto l'azione della marina germanica e della nostra. Purtroppo i sette mesi di lavoro della marina mercantile austro-ungarica come non diedero, per le altre marine confortanti risultati, non furono ad essa favorevoli. Tanto si prevedeva che le nostre più grandi compagnie avrebbero dato modestissimi dividendi, mentre molte società esercitanti il libero traffico presentivano di chiudere i loro bilanci sì e no a pareggio.

Sotto questi auspici non era da ripromettersi che la nostra flotta mercantile avesse da progredire come negli