

Emigrazione transoceanica e trasporti marittimi dal porto di Trieste

1 - Emigrazione transoceanica.

L'Ufficio Centrale di statistica in Vienna pubblicava notizie intorno all'emigrazione per i sudditi austro-ungarici, ma le cifre comprendevano soltanto l'emigrazione svolgentesi per mare, essendo esse cifre desunte, da parte delle Autorità consolari dell'Impero residenti nei porti d'imbarco europei, dalle liste di bordo e dall'Autorità marittima di Trieste per il traffico emigratorio proprio di quel porto. E siccome non era necessaria la presentazione del passaporto da coloro che emigravano attraverso le frontiere di terra, ne veniva di conseguenza che, anche per questa specie di emigrazione, non si raccoglieva alcun dato. Mancavano perciò notizie particolareggiate delle correnti emigratorie, che si svolgevano dalle singole regioni dell'Impero, e quindi anche dalla Venezia Giulia che particolarmente ci interessa.

Dobbiamò così limitare la nostra esposizione statistica a quel traffico emigratorio complessivo che svolgevasi durante il periodo pre-bellico del porto di Trieste, integrandolo, dove ci soccorrono i dati, col movimento emigratorio del porto di Fiume.

Del resto il traffico migratorio che si svolge dal porto di Trieste risulta molto maggiore in confronto all'emigrazione che può dare il solo territorio della Venezia Giulia, il quale, ad eccezione dei distretti di Gorizia, di Gradisca e di Trieste col suo immediato *hinterland*, è scarsamente popolato (1).

(1) La densità della popolazione della Venezia Giulia secondo i dati del censimento del 1910 era la seguente:

Trieste e territorio . . .	ab.	229.475;	per Kmq.	2416	ab.
Gorizia e Gradisca . . .	"	261.721	"	90	"
Istria	"	408.261	"	81	"
Totale	ab.	<u>894.457</u>	"	112	"

* * *

Per comprendere la funzione che aveva il porto di Trieste, nel periodo ante-bellico, come punto di gravitazione e di concentrazione delle diverse correnti emigratorie che provenivano dalla duplice monarchia, dai paesi Balcanici, dalla Russia e dall'Asia Minore, è innanzi tutto necessario indagare quale posizione esso occupasse, rispetto agli altri grandi porti europei, nel servizio di emigrazione. Come risulta dalla seguente tabella, che prospetta in modo chiaro l'importanza singola di detti porti e fornisce la media di un sessennio (1908-1913), rispetto al traffico emigratorio pre-bellico, il porto di Trieste teneva l'ultimo posto dopo quello di Fiume, distanziandosi notevolmente dai porti italiani e da quelli germanici.

PORTI	1908	1909	1910	1911	1912	1913	Media del sessennio 1908-1913
Amburgo	48,595	113,585	118,131	86,895	134,169	132,733	115,676
Anversa	35,559	67,509	71,692	59,569	83,201	100,624	69,697
Brema	74,626	144,417	157,896	115,044	169,951	239,564	150,249
Fiume	15,656	37,745	37,555	18,326	22,983	21,494	25,616
Genova	98,582	105,189	183,462	135,950	100,023	138,166	126,897
Hàvre	64,624	65,745	79,673	72,522	86,196	?	(*) 73,752
Napoli	54,913	193,644	183,462	135,980	146,917	209,895	156,125
Rotterdam	17,079	48,561	60,897	40,373	67,390	54,079	47,229
Trieste	10,271	21,479	21,103	22,467	26,333	50,693	25,391

(*) Media del quinquennio 1908-1912.

Il fatto che Trieste e Fiume siano distanziati dagli altri porti europei nel traffico emigratorio emerge ancora maggiormente se si considera il grande contributo che alla massa complessiva degli emigranti transoceanici di tutta l'Europa veniva dato dall'Austria-Ungheria. Da questo paese sono partiti da un minimo di 110 mila nel 1908 ad un massimo di 386 mila emigranti nel 1907 diretti in America imbarcandosi specialmente negli altri porti dell'Europa,

Prendendo in considerazione il movimento migratorio nel porto di Trieste, quale risulta dalle cifre qui appresso indicate, riflettenti il quinquennio 1909-1913, si scorge che nel 1913 il movimento complessivo degli emigranti nel porto stesso superò quello dei quattro anni precedenti, raggiungendo negli imbarchi una cifra circa due volte più grande che nel 1912 ed ancora maggiore che negli anni antecedenti. Del pari osservasi un aumento che è graduale per i successivi anni del periodo considerato, riguardo agli emigrati sbarcati.

Anni	Imbarcati	Sbarcati	Totale
1909	21,479	7,147	28,626
1910	21,103	10,088	31,191
1911	22,467	11,752	34,219
1912	23,333	13,739	49,072
1913	50,693	15,294	65,987

È però da rilevare come il 1913 sia stato un anno di eccezionale emigrazione transoceanica per i principali porti europei, essendosi raggiunte cifre non mai toccate antecedentemente e superate perfino quella del 1907, come può vedersi dal seguente confronto:

Porti d'imbarco	Emigranti imbarcati	
	1907	1913
Amburgo	155,984	192,733
Brema	234,013	239,564
Genova	100,760	138,166
Napoli	238,222	209,835

L'aumento nel traffico migratorio per la via di Trieste nell'anno 1913 si deve in gran parte alla lotta ingaggiata dalla potente "Canadian Pacific Railway", contro il *pool* presieduto dalla "Hamburg America Linie", e dal "Norddeutscher Lloyd".

* * *

Volendo ora indagare come si svolge attraverso il porto di Trieste il movimento migratorio, potremo prendere in esame nei due prospetti che seguono le cifre che si riferiscono al periodo 1909-1913.

Emigranti partiti dal porto di Trieste durante gli anni 1909 a 1913.

Anni	PAESI di DESTINAZIONE	PAESI DI PROVENIENZA											Totale		
		Austria	Ungheria	Rosnia Erzegovina	Montenegro	Turchia	Russia	Serbia	Romania	Bulgaria	Grecia	Italia		Germania	Altri paesi
1909	America Sett.le . . .	7,827	4,624	585	122	70	2,535	13	128	26	8	40	5	27	16,020
	America Merid.le . . .	2,622	153	10	15	90	2,430	1	42	6	31	39	19	1	5,459
	Totale . . .	10,449	4,777	605	137	160	4,965	14	170	32	39	79	24	28	21,479
1910	America Sett.le . . .	7,062	4,102	1,185	97	292	1,653	31	38	26	369	45	6	25	14,931
	America Merid.le . . .	2,456	344	8	77	425	1,986	4	6	11	409	260	139	47	6,172
	Totale . . .	9,518	4,446	1,193	174	717	3,639	35	44	37	778	305	145	72	21,103
1911	America Sett.le . . .	4,753	2,374	670	98	881	1,501	20	20	16	629	14	3	14	10,933
	America Merid.le . . .	3,662	513	56	375	1,765	3,535	3	6	13	81	1,057	330	13	11,474
	Totale . . .	8,415	2,887	726	473	2,646	5,036	23	26	29	710	1,071	368	27	22,407
1912	America Sett.le . . .	6,424	3,230	390	117	344	2,280	12	23	25	201	19	1	8	14,014
	America Merid.le . . .	2,698	626	27	248	1,315	4,522	32	34	13	132	2,345	368	20	12,319
	Totale . . .	9,062	3,856	417	365	2,159	6,802	44	57	37	333	2,364	369	28	26,333
1913	America Sett.le . . .	14,678	4,207	732	172	2,110	16,448	38	36	139	4,004	475	20	347	43,521
	America Merid.le . . .	1,834	491	29	167	761	1,600	6	17	37	35	1,557	534	54	7,172
	Totale . . .	16,512	4,698	761	339	2,871	18,048	44	108	106	4,039	2,032	604	401	50,693
Totale del quinquennio . . .		53,956	20,664	4,142	1,488	8,553	38,485	210	400	331	5,369	5,851	1,535	561	142,075
Media del quinquennio . . .		10,791	4,132	828	297	1,710	7,697	42	80	66	1,180	1,170	307	112	28,415

Emigranti provenienti da paesi transoceanici sbarcati nel porto di Trieste durante gli anni 1909 a 1913

Anni	PAESI DI PROVENIENZA		PAESI DI DESTINAZIONE												Totale
	Austria	Ungheria	Bosnia Erzegovina	Montenegro	Turchia	Russia	Serbia	Romania	Bulgaria	Grecia	Italia	Germania	Altri paesi		
1909	America Sett.le	2,006	4,484	50	17	1	15	37	20	8	2	3	6	6,649	
	America Merid.le	315	108	12	18	..	36	3	2	1	..	7	1	498	
	Totale	2,321	4,592	62	35	1	51	40	22	9	2	10	7	7,147	
1910	America Sett.le	2,673	6,244	79	7	35	25	34	10	3	131	7	1	9,234	
	America Merid.le	469	147	1	13	22	128	6	..	1	1	12	7	824	
	Totale	3,142	6,391	80	20	57	153	40	10	4	132	19	8	10,058	
1911	America Sett.le	5,018	4,768	181	76	53	113	72	32	28	103	54	..	10,497	
	America Merid.le	457	183	5	27	12	63	8	2	21	4	441	2	1,255	
	Totale	5,505	4,949	186	103	65	176	80	34	49	107	415	2	11,752	
1912	America Sett.le	4,522	4,615	212	286	337	835	206	113	261	296	120	5	11,809	
	America Merid.le	736	291	10	9	282	293	9	26	51	27	93	11	1,960	
	Totale	5,318	4,906	222	295	619	1,128	215	139	312	323	213	16	13,769	
1913	America Sett.le	3,337	8,885	151	32	72	50	68	19	34	43	23	17	13,480	
	America Merid.le	804	245	34	117	40	131	88	6	13	56	196	14	1,814	
	Totale	4,141	9,130	185	149	112	181	156	25	47	104	232	31	15,294	

L'emigrazione austriaca tiene una spiccata prevalenza su quella delle altre nazioni ed è seguita ad una certa distanza dall'emigrazione russa, per i primi quattro anni del periodo suddetto, mentre prende il sopravvento il numero degli emigranti russi nell'anno 1913, durante il quale riscontrasi ad ogni modo un aumento notevole di emigrazione anche in quasi tutti gli altri paesi. Il terzo posto è tenuto dall'emigrazione ungherese, rispetto alla quale notasi che l'aumento del 1913 è assai meno marcato di quello riferentesi all'emigrazione austriaca ed a quella russa, pel fatto che la massa degli emigranti ungheresi veniva assorbita in prevalenza dal porto di Fiume.

Nel triennio 1911-1913 osserviamo che provengono dalla Turchia e dall'Italia flussi emigratori notevolmente maggiori che nei due anni precedenti. Giova ricordare che nel 1911, a cagione della vertenza d'indole sanitaria tra il Governo Italiano e quello Argentino, venne proibita la nostra emigrazione al Plata. Molti emigranti italiani presero perciò imbarco a Trieste, malgrado la vigilanza esercitata dalle Autorità del Regno.

Dalle cifre complessive dell'intero quinquennio, si rileva come la maggiore emigrazione sia provenuta dall'Austria (53.956) e in misura decrescente dalla Russia (38.485) e dall'Ungheria (20.664). In media partirono in ciascun anno, nel quinquennio, 10.791 emigranti dall'Austria, 7697 dalla Russia e 4132 dall'Ungheria.

Esaminando ora il prospetto dell'emigrazione di ritorno, si nota a prima vista come il numero degli emigranti che rimpatriarono attraverso il porto di Trieste sia aumentato costantemente dal 1909 al 1913.

Gli Ungheresi ritornarono più numerosi degli Austriaci nei singoli anni del periodo contemplato, eccetto che nel 1912, in cui si ha invece una lieve diminuzione. Le cifre date per i singoli paesi, a cui gli emigranti di ritorno erano diretti, non presentano uno speciale interesse. Merita solo di rilevare che all'aumento quasi generale dei ritorni nel 1912 contribuirono, in misura notevole, i rimpatriati diretti alla Russia. È del pari da rilevare la cifra degli emigranti diretti in Italia nel 1911, provenienti quasi tutti dall'America del Sud, straordinariamente superiore a quella degli anni precedenti, e più che doppia rispetto ai due anni seguenti.

Mettendo ora a confronto i due porti di Trieste e di Fiume rispetto al traffico migratorio, verificatosi negli anni 1905-1913, risaltano a prima vista alcuni rapporti interessanti. Le cifre degli emigranti austriaci imbarcatisi nel porto di Trieste si mantengono sempre ad una relativa altezza, con un minimo di 4098 individui nel 1908 ad un massimo nell'eccezionale anno 1913 di 13.394. Nel porto di Fiume invece gli imbarchi di austriaci dopo il 1907 subiscono una fortissima diminuzione, la quale si presenta massima nel 1908 discendendo da 1.632 a 186. Per gli emigranti ungheresi si verifica il fenomeno opposto. Il porto di Trieste ne imbarca da un minimo di 867 nel 1905 ad un massimo di 6028 nel 1907; il porto di Fiume ha delle cifre notevolmente maggiori, oscillanti da un minimo di 15.411 nel 1908 ad un massimo di 49.332 nel 1906.

I due porti insieme considerati, danno un'emigrazione totale minima nel 1908 (25.927), superata notevolmente negli altri anni, e specie nel 1906 (69.889 emigranti), nel 1907 (71.143 emigranti) e nel 1913 (73.475 emigranti).

Anni	Imbarcati a Trieste				Imbarcati a Fiume				Totale imbarcati a Trieste e Fiume
	Austriaci	Ungheresi	Altre nazionalità	Totale	Austriaci	Ungheresi	Altre nazionalità	Totale	
1905. . .	8,750	867	4,350	13,967	1,632	35,961	891	38,484	52,451
1906. . .	8,235	3,621	6,028	17,914	2,643	49,332	?	51,975	69,889
1907. . .	8,893	6,028	6,627	21,548	1,975	47,620	?	49,595	71,143
1908. . .	4,098	1,805	4,368	10,271	186	15,411	59	15,656	25,927
1909. . .	7,778	4,729	8,977	21,479	828	36,824	593	37,745	59,224
1910. . .	7,581	4,299	9,273	21,103	417	36,834	304	37,555	58,658
1911. . .	8,415	2,379	11,673	22,467	286	18,582	595	19,413	41,880
1912. . .	9,062	3,959	13,312	26,333	494	21,922	1,856	24,272	50,605
1913. . .	13,394	4,345	32,954	50,693	587	20,847	1,348	22,782	73,475

A questo punto per mostrare la vicenda di Trieste e di Fiume nella funzione dei traffici dell'Europa centrale conviene far conoscere un fatto caratteristico riguardante la direzione che prendevano le correnti emigratorie dell'Austria-Ungheria.

Il grande sviluppo marittimo che aveva raggiunto la Germania con la sua potente flotta mercantile offriva condizioni molto vantaggiose nei prezzi, nella comodità e durata per i trasporti transoceanici. Così per mezzo di abile propaganda, di ben congegnate combinazioni di viaggio attraeva ai suoi porti del mar del Nord un intenso movimento di passeggeri. È evidente che con tali e tante facilitazioni la maggior parte dell'emigrazione austro-ungarica affluiva nei porti di Brema ed Amburgo anziché in quelli di Trieste e Fiume e negli altri porti europei.

Dal seguente prospetto si rileva infatti che nel decennio 1904-1913 partirono dai porti germanici in media il 59 per cento degli emigranti austro-ungarici, dai porti di Trieste e Fiume il 17 per cento, e dagli altri porti europei il 24 per cento; nel triennio 1911-1913, mentre l'emigrazione austro-ungarica aumentava notevolmente, gli imbarchi nei porti di Trieste e Fiume diminuivano dal 18 al 12 per cento e, per contro, gli imbarchi nei porti germanici salivano dal 52 al 61 per cento.

Emigrazione Austro-Ungarica nel decennio 1904-1913

Anni	Dai porti di Brema e Amburgo	Dai porti di Trieste e Fiume	Dagli altri porti europei (1)	Totale	Percentuale		
					Dai porti di Brema e Amburgo	Dai porti di Trieste e Fiume	Dagli altri porti europei
1904 . . .	111,511	21,851	32,576	165,938	67	13	20
1905 . . .	182,608	47,210	61,346	291,164	62	16	22
1906 . . .	189,690	63,861	61,008	314,524	60	20	20
1907 . . .	226,067	64,516	95,945	386,528	58	17	25
1908 . . .	58,412	21,500	28,385	108,297	54	20	26
1909 . . .	149,600	49,654	61,565	260,819	57	19	24
1910 . . .	144,756	49,081	64,974	258,811	56	19	25
1911 . . .	86,771	29,612	49,139	165,522	52	18	30
1912 . . .	143,154	35,437	73,152	251,743	57	14	29
1913 . . .	191,149	39,173	83,209	313,621	61	12	27
Media del decennio.	148,369	42,190	61,438	251,997	59	17	24

(1) Liverpool, Cherbourg, Amsterdam, Rotterdam, Anversa. Genova, Napoli.

* * *

Un cenno particolare merita l'emigrazione dai paesi dell'Oriente europeo attraverso gli stessi porti di Trieste e di Fiume.

Diamo innanzi tutto un prospetto di tale emigrazione nel periodo 1910-1913, allo scopo di far conoscere di quale entità fosse anteriormente alla guerra.

Emigranti dell'Oriente europeo partiti dai porti di Trieste e di Fiume negli anni 1910 a 1913 (1).

Anni	PAESI DI DESTINAZIONE	Russi			Ottomani			Rumeni e Bulgari		
		Trieste	Fiume	Altri porti europei	Trieste	Fiume	Altri porti europei	Trieste	Fiume	Altri porti europei
1910	Nord America . . .	1,532	217	188,377	6,548	319	22,741	136	155	7,059
	Sud America . . .	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1911	Nord America . . .	1,086	407	122,401	4,737	956	13,863	85	185	3,807
	Sud America . . .	2,447	..	9,490	104	..	498	..	..	..
1912	Nord America . . .	2,338	399	186,650	11,353	4,319	23,892	230	277	5,376
	Sud America . . .	2,230	..	4,236	325	..	766	..	..	..
1913	Nord America . . .	5,706	7,824	273,917	8,470	2,845	22,498	439	749	5,964
	Sud America . . .	269	..	4,191 (*)	103	..	1,156	..	..	..

(*) Compresi due siriaci.

Della emigrazione russa composta principalmente di israeliti, piccoli russi (ucraini), tedeschi della frontiera e polacchi, e, solo in piccola misura, di russi propriamente detti, una quarta parte, ed anche meno, prendeva imbarco nei porti dell'Impero moscovita, mentre oltre tre quarti si imbarcavano all'estero.

(1) Le cifre del presente prospetto non sono di fonte ufficiale. Pel Nord America i dati vennero ricavati dalle statistiche del Sindacato Nord-Atlantico e per l'America del Sud furono desunte dalle liste di bordo.

Secondo le cifre ottenute da rilievi fatti dalla Camera di commercio di Trieste, i maggiori porti d'imbarco del Nord-Europa assorbivano, nel periodo contemplato 1910-1913, circa il 70 per cento degli emigranti russi diretti agli Stati Uniti, mentre i rimanenti 30 per cento si accentravano quasi tutti nei porti adriatici di Trieste e Fiume. E questi ultimi porti, secondo le cifre desunte dalle liste di bordo delle singole Compagnie, assorbivano quasi nella stessa misura dei porti di Amburgo e di Brema, la maggior parte dell'emigrazione russa diretta verso l'America del Sud.

L'itinerario di tali correnti emigratorie era quello di Cracovia-Vienna-Trieste. Il R. Ispettore di emigrazione a San Paolo riteneva invece che la via in generale seguita dagli emigranti russi diretti al Brasile fosse quella di Czernowitz-Trieste.

Osservando i dati contenuti nel prospetto, si nota come il porto di Fiume avesse acquistato nel 1913 una certa importanza rispetto all'emigrazione russa diretta al Nord-America, mentre nello stesso anno si verificò una notevole diminuzione degli imbarchi a Trieste per il Sud-America.

Per quel che riguarda l'emigrazione ottomana, abbastanza ragguardevole è il contingente di essa che si imbarcava nei porti adriatici di Trieste e di Fiume: quella diretta al Nord-America oscillava da un quarto a due quinti del numero complessivo degli emigranti turchi dai vari porti europei. Però è da avvertire come le partenze di questi ultimi da Trieste per l'America del Nord fossero venute a diminuire dopo l'istituzione della linea diretta Patrasso-Stati Uniti, per cui gli emigranti preferivano prendere imbarco nel porto greco. Generalmente essi recavansi ivi col "Lloyd", e s'imbarcavano poi sui piroscafi dell'"Austro Americana", diretti alle Americhe.

Anche la maggior parte dell'emigrazione rumena e bulgara per gli Stati Uniti prendeva imbarco nei porti nordici europei; ma un notevole contingente (dal 5 al 20 per cento circa) moveva anche dai porti adriatici, e specialmente da Fiume. Gli emigranti della Moldavia lasciavano il territorio rumeno per la via di Burdojeni, quelli di Bucarest per la via di Predeal e quelli di Cracovia per la via di Verciorova.

2 - Trasporti marittimi.

Esposti i principali lineamenti del fenomeno emigratorio dalla Venezia Giulia, occorre ora dare un'idea della fisiologia economica dei porti di Trieste e di Fiumè, mettendo con rapido cenno in evidenza qualche carattere dello sviluppo e delle fasi del traffico marittimo negli ultimi anni specie riguardo al trasporto dei passeggeri.

Dal prospetto che segue, indicante gli emigranti trasportati dalle varie Compagnie di navigazione nel 1913 per New York, si desume che le due Compagnie "Cunard Line" e "Austro-Americana", che facevano il traffico emigratorio dai porti austro-ungarici, occupavano rispettivamente il settimo ed il nono posto, distanziandosi notevolmente dalle potenti Società germaniche similari.

	Emigranti
Norddeutscher Lloyd, da Brema	131.084
Hamburg-Amerika, da Amburgo	122.802
Red Star Line, da Anversa	70.054
Compagnie Générale Transatlantique, da Hâvre	65.013
Holland America Line, da Rotterdam . .	49.197
Cunard Line, da Liverpool	47.300
Cunard Line, dal Mediterraneo	37.227
Fabre Line, dal Mediterraneo	36.762
Austro-Americana, dal Mediterraneo . . .	33.923
Norddeutscher Lloyd, dal Mediterraneo .	33.452
Navigazione Generale Italiana, dal Medi- teraneo	32.470
White Star Line, da Liverpool	29.146
Sicula-Americana, dal Mediterraneo . . .	27.657
Lloyd italiano, dal Mediterraneo	26.073
Russisch-Ostasiatische Linie, da Libau .	23.171
White Star Line, da Southampton	23.015

	Emigranti
Lloyd Sabaudo, dal Mediterraneo	19.764
American Line, da Southampton	17.996
Anchor Line, da Glasgow	16.184
Hamburg-Amerika, dal Mediterraneo	16.028
Anchor Line, dal Mediterraneo	15.140
Uranium, da Rotterdam	10.381
Italia, dal Mediterraneo	10.202
White Star Line, dal Mediterraneo	6.471
Hellenic, dal Mediterraneo	3.805

Abbiamo veduto come, per quanto concerne il movimento degli emigranti, le potenti Compagnie germaniche "Hamburg Amerika Linie", e "Norddeutscher Lloyd", non si accontentassero di attirare ad Amburgo ed a Brema la maggior parte delle correnti dall'Austria-Ungheria, ma bensì di tutta l'Europa centrale e orientale. Esse fin dal 1895 conclusero dei contratti per disciplinare il trasporto dei passeggeri offrendo le più lusinghiere facilitazioni, ed operarono sempre alacramente ed intensamente per dominare altresì sul movimento emigratorio del Mediterraneo.

La Compagnia "Austro-Americana" dovette sottostare alla prepotenza di Amburgo e di Brema, e condurre accordi col *pool* della navigazione tedesca. Ben poca cosa era riservata con tali accordi all'"Austro-Americana", la quale, appunto in base ad essi, non poteva trasportare che il 4 per cento dell'emigrazione continentale (a cominciare dal 1° gennaio 1915), di guisa che, nonostante che le grandi correnti di tale emigrazione avessero dovuto gravitare, per rendere più brevi le distanze, verso il porto di Trieste, la parte maggiore di esse s'incanalava verso i porti tedeschi. Quando il governo di Vienna prese in esame il progetto di legge sull'emigrazione, si verificò il passaggio del capitale azionario dell'"Austro-Americana", posseduto dal *pool* tedesco, ad un gruppo di Banche austriache, mentre per evitare in avvenire, secondo il desiderio del Governo viennese, qualunque ingerenza straniera sulla Società, veniva concesso anche un tenue aumento, dal 4 al 7 per cento, nella partecipazione della Società medesima al servizio dell'emigrazione continentale. Quell'aumento,

dopo cinque anni, avrebbe dovuto essere portato al 10 per cento, ciò che, in base alle statistiche emigratorie, significava nel primo quinquennio un aumento annuo di 9 a 12 mila persone e posteriormente di 30 a 40 mila emigranti. Questo nuovo accordo migliorava alquanto la posizione del porto di Trieste rispetto al traffico emigratorio. Frattanto erasi accesa una concorrenza tra il *pool* e la "Canadian Pacific Railway", che aveva disdetto fin dal 1912 il suo contratto col *pool* medesimo, non avendo ottenuto una quota maggiore di partecipazione dal servizio emigranti, e si era assicurata la concessione di una linea mensile da Trieste pel Canada. In conseguenza della lotta, i prezzi di passaggio pel Nord-America, nei primi mesi del 1913, erano discesi da 140 a 120 e poi fino a 100-90 marchi.

Intanto fra il Governo austro-ungarico e la Compagnia canadese sorse una vertenza per accusa mossa a quest'ultima di avere imbarcato con passaporti falsi, per la via di Anversa, sudditi soggetti al servizio militare nell'Impero ed in conseguenza alla "Canadian Pacific", venne imposto la sospensione del servizio in tutto lo Stato. Lotta aperta ne venne tra le due potenti rivali nel *pool*, "l'Hamburg-Amerika Linie", ed il "Norddeutscher Lloyd", volendo ciascuna di esse Compagnie possedere il primato nel traffico emigratorio. Prima però che scoppiasse la guerra sopravvenne un accordo, per cui il *pool*, che era stato disdetto per la fine del 1914, doveva continuare ed in esso rientrare anche la "Canadian Pacific".

Per effetto di questo accordo le due Società tedesche e l'"Austro-Americana", assumevano in comune il traffico emigratorio per gli Stati Uniti, e la Società austriaca diventava la "centrale di affari", per l'Austria.

L'"Austro-Americana", conchiudeva contemporaneamente, come già abbiamo detto, un accordo con la "Canadian Pacific", per l'esercizio comune della linea Trieste-Canada, sotto il controllo del Governo austriaco. Stipulava accordi col Governo del Cile per una linea regolare Cile-Mediterraneo, sovvenzionata dal Governo cileno con 146.880 marchi.

* * *

Interessante è ora dare, qualche cenno, sia pure breve, sull'andamento dei noli per il trasporto degli emigranti transoceanici dal porto di Trieste e per un certo numero di anni. Nello specchio seguente, sono inserite anche le cifre dei noli da Fiume per la linea di New-York.

Anni	TRIESTE						FIUME
	Compagnia di navigazione						Cunard Line
	Austro-Americana				Cunard Line		Linea di New York
	Linea		Linea		Canada	New York	
Canada	New York	Brasile	Plata	Canada	New York	Lire	
Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	
1908	.	180	.	.	.	200	200
	.	190	.	.	.	155	.
	.	155	.	.	.	.	.
1909	.	170	.	.	.	175	200
	.	190	.	.	.	.	.
1910	.	190	.	220	.	.	200
	.	240	.	.	.	.	.
1911	.	180	.	220	.	.	200
	.	240	.	240	.	.	.
1912	.	220	.	.	.	.	200
	.	250	.	.	.	.	.
1913	150	115	.	.	.	.	.
	170	195	195	175	195	180	200
1914	.	150	195	175	.	135	200
	.	195	185	.	.	168	.

Anzitutto si osserva come, mentre i noli della "Cunard Line" da Fiume per New-York, si mantennero invariati nel settennio contemplato, i noli invece della stessa Compagnia da Trieste e

per la stessa destinazione abbiano subito diverse oscillazioni, in dipendenza della concorrenza esercitata contro l' " Austro-Americana „ e precisamente abbiano oscillato da un massimo di L. 200 nell'inizio del 1908 (eguale al nolo praticato dalla " Cunard „ medesima nel porto di Fiume) ad un minimo di L. 135 nel 1914. Il nolo massimo di L. 200 subì però nello stesso 1908 una diminuzione di 45 lire, discendendo a L. 155. Quest'ultimo nolo venne corrispondentemente praticato anche dall' " Austro-Americana „, la quale per la linea di New-York aveva fissato, da prima, per l'anno in questione, noli di L. 180-190. Eccettuando ora l'anno 1909, in cui la " Cunard „ praticò il nolo superiore soltanto di L. 5 rispetto a quelli dell' " Austro-Americana „, abbiamo pure nel 1913 e pel 1914 noli minori per parte della " Cunard „ medesima.

Nella prima metà del 1913 si verifica un ribasso notevole nei noli dell' " Austro-Americana „ per la linea Trieste-New-York, in seguito alla vertenza della " Canadian Pacific „ con le Società del *pool* per il trasporto degli emigranti; ma i noli stessi ritornavano poi alla misura normale pel rimanente dell'anno.

Interessante è ora di stabilire un confronto fra i noli praticati nei porti austriaci e quelli nei porti del Regno per i principali paesi di immigrazione.

Nel prospetto che segue si è cercato di raccogliere alcuni dati-indici del fenomeno pel periodo di sette anni. Si nota anzitutto come il prezzo dei noli pel trasporto degli emigranti dai porti di Trieste e di Fiume si mantengono quasi sempre, per le diverse destinazioni, superiori ai noli italiani. I noli di Trieste e di Fiume per gli Stati Uniti vanno da un minimo di 115 nel 1913 ad un massimo di 250 verificatosi nel 1912. I noli dai porti italiani, per la stessa destinazione, vanno al contrario da un minimo di 138 nel 1908 ad un massimo di 220 nel 1913. Ma la differenza in più dei noli austriaci è sempre lieve in confronto della maggior distanza da percorrere, e questa lieve differenza si spiega considerando che si voleva attrarre a quei porti il maggior numero possibile di emigranti i quali altrimenti, come spesso avevano fatto, preferivano imbarcarsi nei porti italiani od in quelli tedeschi.

Anni	Linee di navigazione	Noli classificati per paesi di destinazione			
		Canada	Stati Uniti	Brasile	Plata
		Lire	Lire	Lire	Lire
1908	da Trieste e da Fiume . . .	..	155-200	..	..
	dai porti del Regno . . .	..	138-200	..	..
1909	da Trieste e da Fiume . . .	..	170-200	..	..
	dai porti del Regno . . .	..	175-210	..	..
1910	da Trieste e da Fiume . . .	..	190-210	..	200
	dai porti del Regno . . .	..	175-210	..	137-210
1911	da Trieste e da Fiume . . .	..	180-240	..	220-240
	dai porti del Regno . . .	..	178-210	..	172-217
1912	da Trieste e da Fiume . . .	..	220-250	..	..
	dai porti del Regno . . .	..	178-210	..	..
1913	da Trieste e da Fiume . . .	150-195	115-200	195	175
	dai porti del Regno . . .	170	175-215	167-208	176-220
1914	da Trieste e da Fiume . . .	..	135-195	185-195	175
	dai porti del Regno . . .	160	170-200	169-200	176-215

* * *

Per quanto riguarda il tonnellaggio delle navi tanto in partenza che in arrivo nel porto di Trieste, notiamo il fatto più appariscente che l'aumento del tonnellaggio medesimo è andato sempre crescendo dal 1904 al 1913, giungendo prima della guerra a circa 5 milioni e mezzo di tonnellate nel 1913 per le navi in arrivo e nel 1912 oltre 4 milioni e mezzo per le navi in partenza. L'aumento supera inoltre, per il 1913, rispetto alle partenze, la misura riscontrata negli anni 1907 e 1909, all'epoca di attivazione dei nuovi contratti di navigazione.

Ciò si rileva chiaramente dall'esame del seguente specchio:

Anni	Navi in arrivo				Navi in partenza			
	Numero	Tonnel- laggio	Aumento o diminuzione annuale		Numero	Tonnel- laggio	Aumento o diminuzione annuale	
			Numero delle navi	Tonnel- laggio			Numero delle navi	Tonnel- laggio
1904	9,908	2,948,446	- 65	+ 223,203	9,949	2,941,984	- 144	+ 204,035
1905	9,101	3,002,026	- 802	+ 53,580	9,125	3,008,798	- 824	+ 66,814
1906	9,462	3,082,879	+ 361	+ 80,853	9,426	3,051,251	+ 301	+ 42,458
1907	10,090	3,420,475	+ 628	+ 337,596	10,091	3,426,407	+ 665	+ 375,156
1908	10,663	3,606,851	+ 573	+ 186,376	10,641	3,604,614	+ 550	+ 178,207
1909	11,012	4,008,010	+ 349	+ 401,159	11,025	4,030,944	+ 384	+ 426,330
1910	11,839	4,198,625	+ 827	+ 190,615	11,841	4,209,995	+ 816	+ 179,051
1911	12,434	4,935,106	+ 595	+ 36,481	12,405	4,245,962	+ 564	+ 35,967
1912	12,606	4,572,588	+ 172	+ 337,482	12,614	4,591,000	+ 209	+ 345,038
1913	14,231	5,480,074	+ 1,625	+ 907,486	14,186	4,475,445	+ 1,572	+ 884,445

Se limitiamo l'osservazione ad un minor numero di anni, per esempio al triennio precedente la guerra (1911-1913), considerando il movimento di navigli (a vapore ed a vela) e solo il

traffico in arrivo, non differente, d'altronde, sensibilmente da quello in partenza, abbiamo la seguente distribuzione per bandiera.

BANDIERA	NAVIGLI			TONNELLAGGIO		
	1913	1912	1911	1913	1912	1911
Austro-Ungarica:						
Navi austriache	11,549	. . .	. . .	3,888,295	. . .	. . .
» ungheresi	409	. . .	. . .	334,451	. . .	. . .
Totale Austro-Ungarica	11,958	10,546	10,301	4,222,746	3,798,475	3,488,567
Italiana	1,894	1,771	1,801	375,992	295,022	317,967
Inglese	164	81	83	691,293	305,035	256,026
Greca	110	120	117	67,014	73,215	62,959
Germanica	48	51	47	74,973	73,611	67,620
Ottomana	21	14	58	1,368	592	10,817
Belga	8	3	4	10,294	4,803	5,707
Norvegese	7	5	4	12,106	7,869	5,316
Montenegrina	7	4	5	345	189	173
Danese	5	3	7	6,997	3,343	8,251
Altre	9	8	13	16,953	10,484	16,703
Totale altre bandiere.	2,273	2,060	2,133	1,257,328	774,113	751,539
Totale generale	14,231	12,606	12,434	5,480,074	4,572,588	4,235,106

Dal prospetto rilevasi, che l'assoluta prevalenza spetta, per ovvie ragioni, alla bandiera austro-ungarica, seguita, per quanto a notevole distanza, da quella italiana rispetto al numero dei navigli (in gran parte di cabotaggio), e, solo però nel 1911, rispetto al tonnelloaggio. Invece la bandiera inglese, che aveva cominciato ad affermarsi nel 1912, in seguito alla guerra italo-turca, la quale aveva immobilizzato ed attivato per altri traffici il naviglio italiano destinato al porto di Trieste, raddoppiò nel 1913 tanto il numero delle navi che il loro tonnelloaggio.

Nel periodo pre-bellico facevano capo al porto di Trieste o da esso irradiavano moltissime linee di navigazione regolari, fisse,

oltre ai servizi della marina libera, e, per quanto la Dalmazia si potesse ritenere quale zona di gravitazione marittima di cabotaggio per l'Adriatico, pure, stante la potenzialità del traffico nel porto di Trieste, ivi si concentrava, diremo quasi per forza centrifuga, il movimento della maggiore navigazione.

* * *

Limitandoci particolarmente al traffico marittimo dei passeggeri, si possono, *brevibus verbis*, riassumere le attività in proposito spiegate dalle più importanti Compagnie di navigazione austro-ungariche sovvenzionate dallo Stato.

Unione austriaca di navigazione. — L'Unione già "Austro-Americana e F.lli Cosulich", costituitasi nel 1903 (capitale sociale nel 1913 di 24 mil. di cor.), la quale faceva servizio regolare di passeggeri per Nuova York, di merci e passeggeri per il Brasile e l'Argentina, ed aveva inoltre attivato, nel marzo 1913, una nuova linea pel Canada. La stessa Compagnia compieva anche servizio di merci per l'America del Nord (Nuova York, Filadelfia ed altri porti dell'Unione) e per le Antille e l'America Centrale, mentre, per una completa regolarizzazione del traffico merci e passeggeri pel Canada, iniziò trattative per un accordo colla "Canadian Pacific". L'"Austro-Americana" esercitava oltre a ciò marina libera. Lo sviluppo preso dalla Società negli ultimi anni procede come segue:

Anni	Reddito lordo	Flotta valore conteggiato nel bilancio	Trasportati nel traffico con Trieste		Trasportati nel traffico Totale	
			merci	passeggeri	merci	passeggeri
	corone	corone	tonnellate		tonnellate	
1904	1,461,000	13,625,000	96,177	4,680	290,420	9,418
1905	3,504,000	16,308,000	151,089	13,129	414,273	20,308
1906	4,814,000	19,066,000	191,759	17,928	598,325	37,255
1907	5,259,000	27,984,000	213,730	25,583	658,437	55,724
1908	4,056,000	33,031,000	258,763	26,287	761,321	51,815
1909	4,961,000	30,700,000	318,575	26,935	820,564	61,580
1910	6,348,000	30,042,000	374,336	27,440	875,220	67,710
1911	7,455,000	31,548,000	347,973	30,041	814,113	63,535
1912	8,719,000	29,945,000	447,560	37,690	1,014,349	101,670
1913	8,923,000	30,872,000	489,558	46,075	1,094,487	99,635

Per il traffico di questa forte Compagnia di navigazione il porto di Trieste occupa il maggiore centro di affari. Infatti, del traffico totale di essa, sia dei passeggeri, sia delle merci, Trieste ha assorbito sempre fin quasi la metà del movimento commerciale. Nel breve periodo di dieci anni il reddito lordo della Compagnia è salito da circa un milione e mezzo a nove milioni di corone. Il valore della flotta risultato dai bilanci crebbe in dieci anni di oltre 17 milioni di corone.

Per quanto riguarda il tonnellaggio ed il numero delle navi, la linea ascendente è rappresentata dalle seguenti cifre, le quali dimostrano come rapido e grande sia stato l'incremento della Società "Unione Austriaca di navigazione", per lo stesso periodo di dieci anni. Il numero delle navi e il relativo tonnellaggio netto è aumentato circa del terzo.

Anni	Tonnellaggio		Numero delle navi
	lordo	netto	
1903-04	59.702	38.335	18
1904-05	71.658	45.833	21
1905-03	91.127	58.618	24
1906-07	123.590	79.275	32
1907-08	147.769	94.908	36
1908-09	136.042	87.567	32
1909-10	135.883	87.877	33
1910-11	129.186	83.630	30
1911-12	146.402	93.632	31
1912-13	147.202	93.942	34

Alla fine dell'esercizio 1913, la Società aveva 34 piroscafi transatlantici, la cui età media era di 6 anni e 4 mesi, compresi 5 piroscafi in costruzione presso il Cantiere navale Triestino: due celeri da passeggeri di circa 15.000 tonnellate ciascuno, uno da 16.000 tonnellate; nonché 4 cargoboats di 12.000 tonnellate di portata ciascuno.

I piroscafi della Società secondo il tonnellaggio sono così ripartiti:

Tonnellaggio lordo: sotto le 3000	piroscafi	4
da 3000 a 5000	"	12
da 5000 a 8000	"	11
da 8000 a 15000	"	6
oltre 16000	"	1

La stessa Società allo scopo di perfezionare i suoi impianti a Trieste pel traffico emigratorio, provvide alla costruzione di un ampio e comodo edificio, presso il porto, pel ricovero di circa tremila emigranti. Inoltre, la Camera di commercio di Trieste, in considerazione dello sviluppo sempre maggiore preso dall'emigrazione, e del bisogno urgente di provvedere di adatti alloggi per emigranti, si fece anch'essa iniziatrice di un Comitato permanente, che collaborò allo stesso scopo con le Autorità centrali e con le Imprese marittime.

Società del Lloyd austriaco. — Alla fine del 1913 il fondo di riserva di questa Società ammontava a 18.074.560,66 corone. Eserciva linee regolari per il Levante ed il Mediterraneo, il Danubio ed il Mar Nero, le Indie, la China ed il Giappone; Trieste-Venezia e Dalmazia-Albania. Il prospetto seguente dimostra l'opera esplicata dalla Società, onde promuovere il commercio triestino.

Anni	Numero delle partenze	Miglia percorse	Merci trasportate (in quintali)	Numero dei passeggeri
1866-1846	3,447	1,629,606	490,233	504,091
1847-1856	13,296	6,154,205	5,215,972	2 470,956
1857-1866	16,861	9,412,109	11,582,846	3,268,431
1867-1876	13,423	11,384,823	31,613,798	2,887,654
1877-1886	15,484	15,765,162	51,344,391	3,439,829
1887-1900	18,033	23,298,153	104,084,080	3,840,917
1901-1910	11,032	21,950,852	117,194,938	3,302,206
Totale 1866-1910	91,576	92,594,910	321,526,858	10,714,084
1908. . . . .	. . .	2,112,029	1,109,754	278,975
1909. . . . .	. . .	2,108,133	1,129,047	376,951
1910. . . . .	. . .	2,158,439	1,317,180	466,139
1911. . . . .	. . .	2,095,336	1,294,560	397,518
1913. . . . .	. . .	2,339,950	1,351,703	508,140
1913. . . . .	. . .	2,432,727	1,573,162	527,837

Lo sviluppo della Società nel periodo 1908-1913 apparisce come segue:

Anni	Reddito lordo	Flotta valore conteggiato nel bilancio
	corone	corone
1908 . . .	7,564,456	50,264,850
1909 . . .	10,491,855	54,847,000
1910 . . .	11,461,921	56,094,650
1911 . . .	11,109,022	57,274,350
1912 . . .	11,167,525	60,954,712
1913 . . .	12,291,330	71,298,132

Al 31 dicembre 1913 la flotta della Società si componeva di 64 piroscafi transatlantici, 15 vaporette, 2 barche cisterne, 86 chiatte e un pontone a vapore ed un deposito " Stadium „, aventi complessivamente una stazza di tonnellate lorde 244.542 ed una potenza di macchina di 191.560 cavalli indicati.

Un piroscafo (" Innsbruck „) di 6290 tonnellate lorde e due di 6700 ciascuno (" Pilsen „ e " Cracovia „) erano ancora in costruzione alla fine dell'anno 1913.

I 64 piroscafi transatlantici sono ripartiti secondo il tonnellaggio nel modo seguente:

Tonnellaggio lordo: sotto le 3000, piroscafi	23
da 3000 a 5000	30
da 5000 a 8000	9
da 8000 a 15000	2

Per l'influenza del *pool* della navigazione tedesca, il " Lloyd austriaco „, che era sorto sin dal 1836 con impronta Italo-Triestina, venne *tedeschizzato* dal Governo di Vienna, che impose ad esso, all'epoca della rinnovazione del contratto di sovvenzione, una direzione tedesca, mentre gran parte del capitale azionario veniva assorbito dal mercato finanziario viennese. I frutti di tale invadenza non tardarono a mostrarsi dannosi al traffico triestino. Il " Lloyd „ dovette rinunciare pure al servizio di una linea celere ch'esso aveva organizzata da Trieste verso l'Africa Orientale, movendo concorrenza alle Compagnie germaniche.

Altre Compagnie che eserciscono la navigazione sovvenzionata sono: la " Navigazione a vapore Ragusea „ (capitale 2 mil. di cor.), italo-croata; la " Società anonima di navigazione a vapore Dalmatia „ (capitale 2.8 mil. di cor.), costituita per la fusione di quattro ditte armatrici dalmate e col posteriore concorso del " Lloyd Austriaco „, Società di colore prevalentemente austriaco; l' " Istria-Trieste „ (capitale 600 mila cor.), del tutto italiana; l'Austro-Croata (cap. 500 mila cor.); l' " Obalna Plovitba „; la " Bokeska Plovitba „; la " D. Tripcovich „ (capitale 2.3 mil. di cor.); la " Capodistriana „ (capitale 250 mila cor.); la " Muggesana „; la " Sansego-Unie „; la " Brioni-Pola „.

* * *

Un cenno anche della marina mercantile ungherese. Essa, alla fine del 1913, possedeva 134 piroscafi con un tonnellaggio di 142.539 ed un centinaio di velieri per circa tonn. 1200. Fra le Compagnie armatrici sovvenzionate da Budapest l' " Adria „, che con 10 milioni di corone è la principale, esercisce linee per Glasgow, per Londra, per Rotterdam, Anversa, Rouen, Bordeaux, Lisbona. Di minore importanza sono le Compagnie: " Ungaro-Levante „, con capitale 6 milioni di corone, che eserciva la linea sovvenzionata Galatz-Costantinopoli ed aveva iniziato regolare servizio per l'Australia e le Indie olandesi; l' " Ungaro-Croata „, con un capitale azionario di 2 milioni di corone, esercente servizi delle due coste adriatiche; l' " Atlantica „, con capitale di 6 milioni di corone; la Società anonima ungherese " Orient „ con capitale azionario 3 milioni e mezzo di corone e l' " Ungaro-Croata „ *navigazione libera*, avente un capitale azionario di 4 milioni di corone.

* * *

Il Governo austriaco ebbe sempre naturalmente a cuore l'incremento del traffico marittimo del porto di Trieste. La sua posizione geografica nel centro chiuso dell'Europa ne faceva uno dei problemi più vitali dello Stato. Con molte provvidenze ne curò la soluzione più vantaggiosa. Corrispose sempre laute sovvenzioni. Nello stesso anno 1913 il governo pagò più di 14 milioni di corone per le sovvenzioni marittime, come risulta dal seguente prospetto:

Lloyd austriaco Cor. 10.815.815,52

di cui per la linea di:

Trieste-Costantinopoli	Cor.	938.506,40
Trieste-Salonicco-Costantinopoli	"	852.134,40
Trieste-Smirne-Costantinopoli	"	882.086,40
Trieste-Berutti-Mersina	"	948.230,40
Trieste-Alessandria	"	894.940,80
Costantinopoli-Braila	"	154.080 —
Costantinopoli-Odessa	"	105.955,20
Costantinopoli-Batum	"	314.995,20
Trieste-Bombay	"	583.699,20
Trieste-Calcutta	"	581.155,20
Trieste-Kobe	"	801.434,40
Restituzione delle tasse pagate per il passaggio del canale di Suez	"	2.099.768,98
Servizio dalmato-albanese	"	1.180.000 —
Boiano e lago Scutari	"	301.634,55

Austro-Americana

Per il servizio del Sud-America.	"	1.530.000 —
<i>Dalmatia</i>	"	1.000.000 —
<i>Ragusea</i>	"	361.337 —
<i>Istria-Trieste</i>	"	225.936,31
<i>Austro-Croata</i>	"	104.000 —
<i>Obalna-Plovitba</i>	"	38.000 —
<i>Bokeska-Plovitba</i>	"	55.000 —
<i>Tripcovich</i>	"	60.000 —
<i>Capodistriana</i>	"	9.000 —
<i>Muggesana</i>	"	2.500 —
<i>Sansego-Unie</i>	"	6.000 —
<i>Brioni-Pola</i>	"	3.000 —

Totale Cor. 14.210.588,83

Oltre alle sovvenzioni per i servizi marittimi regolari, il Governo austriaco concedeva nel 1913 per contributi di viaggio e d'esercizio complessivamente 5.938.533,78 corone.

Quindi l'Austria spendeva complessivamente per la marina mercantile, fra premi alla navigazione e sovvenzioni alle linee regolari, oltre venti milioni di corone all'anno.

All'inizio del 1914 le sovvenzioni marittime ungheresi, stabilite pur esse su nuove basi (per la durata di 15 anni) e pre-

scriventi alle Società una serie di nuove costruzioni e miglioramenti nel servizio, furono elevate da 5.410.000 a 10.925.000 di corone.

* * *

Da ciò risulta che più di 30 milioni di corone venivano accordate per il maggiore sviluppo della marina mercantile austro-ungarica.

Ora è da augurare che, dopo la guerra vittoriosa, l'Italia, che ha acquistato la preminenza politica dell'Adriatico, non vengano meno quelle cure che il caduto Governo rivolgeva a un ramo così importante dell'attività economica dello Stato. Il problema adriatico non si risolve senza l'annessione di Trieste. Non basta. Con Trieste occorre la cooperazione e l'intervento concorde dell'Istria, di Fiume e della Dalmazia. Queste terre costituiscono i termini della stessa equazione, sono anelli della medesima catena. Fra essi vi è una stretta interdipendenza, che li lega nel comune interesse del progresso marittimo italiano.

E perciò, massime in questi giorni penosi, in cui ostacoli sembra si parino alle complete rivendicazioni nazionali, più viva ci sorride la speranza che insieme a Trieste — la ricongiunta gemma del Nostro mare, pronta a divenire il maggiore emporio marittimo del Mediterraneo — anche Fiume, sorella sua italianissima, pulsì di novella e più fervida vita, e contribuiscano insieme con il loro rigoglio commerciale, alla potenza e prosperità della patria comune.

Febbraio 1919.

GIOVANNI RUSSO.

R. Ispettore dell'emigrazione

FONTI.

- Relazione sulle condizioni economiche a Trieste - Anni 1910 a 1913.* — Camera di Commercio e d'Industria in Trieste, 1911 a 1914.
Statistica della Navigazione e del Commercio di Trieste, per l'anno 1913. — Camera di Commercio e d'Industria in Trieste, 1914.
 MARIO ALBERTI, *Trieste e la sua fisiologia economica*, in *Rivista delle Società Commerciali*, anno 1915, fasc. 7 a 12. — Roma, 1915.
Le nuove regioni marinare italiane - Notizie raccolte dalla Direzione generale della Marina mercantile, agosto 1915. — Roma, Officina Poligrafica Italiana, 1915.
Oesterreichisches Statistisches Handbuch, 1913. — K. K. Statistisch Zentralcommission, Wien, 1914.