

Le caractère spontané de semblables symptômes est, en outre, attesté par la politique de Bajamonti lui-même.

Le génial maire de Spalato, avec l'extrême sensibilité qui le distinguait et qui, jusqu'à sa défection du camp libéral, fit de lui le fidèle écho des aspirations populaires, soutint la nécessité d'une ligne ferrée directe entre Spalato et Belgrade et se fit l'ardent défenseur de cette jonction. C'est pourquoi, dans l'histoire slavo-balkanique, Bajamonti restera un des premiers auteurs, sinon le premier, du projet Danube-Adriatique contre lequel, pendant longtemps, la diplomatie austro-hongroise dirigea ses flèches. Personnellement, Bajamonti demanda à Vienne, à Belgrade, à Constantinople, l'autorisation de commencer les travaux préparatoires. Il n'est pas sans intérêt de rappeler que le gouvernement serbe donna tout de suite son adhésion. La Turquie demanda le temps de réfléchir. L'Autriche notifia un refus péremptoire, motivé — disait le texte de la réponse négative — « par de graves objections politiques et

Diète (8 Juin 1875) l'article premier du programme fut fixé en ces termes : « Le club travaillera à la réalisation du *principe national* et maintiendra le droit public croate, par lequel il essaiera de réaliser l'union de la Dalmatie avec la Croatie et la Slavonie. Sous la garantie de ce droit public les Croates et les Serbes de la Dalmatie, formant une seule nation, jouiront de droits égaux. On ne reconnaît pas d'autre nation en Dalmatie. »