

Ciò per il semplice motivo, che se lo spirito del Trattato di Rapallo avesse assegnato alla Jugoslavia un porto sufficiente al suo commercio, nessuna obbiezione poteva sussistere da parte di questa all'annessione di Fiume all'Italia. Difatti, nazionalmente (parlando, i jugoslavi non contestavano l'italianità di Fiume, bensì combattevano l'annessione per ottenere la libertà dei loro traffici verso il mare attraverso questo porto.

Ma poichè l'Italia, che era l'altra contraente del Trattato di Rapallo, considerava questa convenzione come un patto attraverso il quale si doveva arrivare ad un'intesa dei reciproci interessi, ha cercato anche durante il tempo di attesa, per l'esecuzione del Trattato stesso, di uniformarsi a tutte quelle disposizioni che erano necessarie affinchè il porto di Fiume potesse corrispondere a quelle funzioni che gli erano state attribuite dallo spirito del Trattato di Rapallo, sorreggendo questo Stato, creato contrariamente alla sua volontà, e sistemandone tutti gli strumenti, sia ferroviarii, portuali e marittimi, necessari ad assicurare il più razionale svolgimento dei traffici col retroterra. Prova ne era l'assunzione dell'Amministrazione delle Ferrovie di Fiume da parte delle Ferrovie di Stato Italiano, che permetteva di rendere più organico questo strumento, perchè, allacciato al sistema ferroviario italiano con una grandissima passività d'esercizio che per il 1922 era di L. 5.080.000 potesse esso servire a tutto beneficio del retroterra; e l'assunzione dell'amministrazione del porto di Fiume con tutte le sue inevitabili investizioni, riparazioni, e la passività d'esercizio (che per il 1922 era di L. 1.216.000) rappresentassero benefici a tutto favore di quei traffici che dovevano passare attraverso il porto di Fiume.

Ma la sistemazione più importante, il sacrificio più grande, la prova più plausibile che l'Italia volesse procedere veramente nello spirito del Trattato di Rapallo era quello che istituiva le linee regolari marittime e offriva ai traffici del retroterra una rapida, regolare e razionale occasione per l'esportazione e l'importazione verso quei centri che il retroterra aveva a sua disposizione nell'anteguerra e che presumibilmente doveva richiedere nuovamente appena aperte le linee ferroviarie.

Dalla lista dell'itinerario di tutte queste linee regolari marittime, che pubblichiamo nel capitolo apposito, risulta infatti