

dotti agricoli del retroterra, coi prodotti industriali italiani, il Governo italiano, come si è detto, mantiene già a Fiume delle regolari linee marittime, poichè così soltanto potrà far arrivare i prodotti italiani sulla piazza di Fiume in concorrenza coi prodotti stranieri, e così soltanto potrà battere i porti germanici, inquantochè il commercio del retroterra sarà indotto a scalare a Fiume soltanto quando avrà la sicurezza di trovarvi un regolare inoltro delle sue merci, a mezzo di regolari linee di navigazione.

A tale proposito giova rilevare che già prima dell'annessione il ceto commerciale jugoslavo ed ungherese, sapendo di trovare pronti a Fiume i mezzi di trasporto, reclamava vivamente la ripresa del movimento ferroviario con Fiume.

La Società di Navigazione «Adria» possiede la seguente flotta: *Adria*, portata in tonnellate 3150; *Carnaro*, tonn. 3150; *Aleardi*, tonn. 3824; *Alfieri*, tonn. 3514; *Ariosto*, tonn. 6114; *Boccaccio*, tonn. 3514; *Boito*, tonn. 2228; *Canova*, tonn. 1450; *Carducci*, tonn. 3107; *Donizetti*, tonn. 2226; *Galvani*, tonn. 1580; *Goldoni*, tonn. 3524; *Leopardi*, tonn. 2490; *Mameli*, tonn. 4160; *Manzoni*, tonn. 4222; *Pascoli*, tonn. 4480; *Petrarca*, tonn. 4576; *Righi*, tonn. 1440; *Rossini*, tonn. 2228; *A. Scarsellini*, tonn. 3514; *Stoppani*, tonn. 1551; *Tiepolo*, tonn. 2112; *Tasso*, tonn. 6439; *Tiziano*, tonn. 4480; *U. Bassi*, tonn. 2480; *Volta*, tonn. 2440; *Cimarosa*, tonn. 2228.

I piroscafi «Adria» e «Carnaro» sono costruiti ed adibiti per servizio passeggeri di prima, seconda e terza classe e trasporto merci.

Tutta la flotta sociale è stata riparata, con spesa ingente; i lavori di riparazione vennero in massima parte fatti eseguire nei cantieri navali «Carnaro» di Fiume, intendendo così la Società «Adria» di concorrere al lenimento della grave crisi della disoccupazione di Fiume.

L'elenco delle linee sovvenzionate e non, che pubblichiamo alla fine, comprende tutti i servizi di Fiume, gestiti dall'«Adria», dal «Lloyd Triestino», e dalla Società di Navigazione «Tripovich» di Trieste, dalla Società Anonima «Costiera» di Fiume, dalla «Saim» (Società Anonima Imprese Marittime) di Ancona. L'«Adria» serve attualmente oltre alla linea sovvenzionata Fiume-Marsiglia-Spagna e quelle non sovvenzionate del Nord, Londra-Anversa-Rotterdam-Amburgo, e quelle Fiume-Algeria-Lisbona-Leewes, anche la linea Adriatico-Sicilia, quindicinale, col seguente itinerario: Venezia, Trieste, Spalato, Gravosa, Gallipoli, Catania, Messina, Palermo, Castellammare Golfo, Trapani. Al ritorno tocca Marsala, Porto Empedocle, Licata, Siracusa, Ri-posto, Fiume.

La Società «Adria», in esecuzione del suo programma, ha quindi il precipuo interesse di ripristinare tutte le linee già da essa esercite a Fiume nel periodo prebellico, secondo l'elenco già dato, con particolare riguardo ai servizi nel Mediterraneo, a quelli dell'Atlantico e del Mar Nero ed alla linea postale fra la Sicilia e Malta, con piroscafo adatto al trasporto di passeggeri e merci.

Nell'intendimento poi, di riallacciare il traffico italiano con quello del retroterra di Fiume, l'«Adria» ha mantenuto ai capitalisti ungheresi una piccola interessenza nel capitale azionario della Società, conserva il suo ufficio nella capitale ungherese, con sede nel proprio palazzo a Budapest; dispone, nei principali centri commerciali dell'Ungheria, Jugoslavia, Polonia e Rumenia agenzie e corrispondenti, ed è in relazione di solida amicizia commerciale colle più potenti società di trasporti dell'interno, quali, ad esempio, l'Intercontinentale, ex S. W. Hoffmann, Banca Mobiliare Ungherese, Banca Ungherese di Sconto e Banca Commerciale di Pest, che sono tra le Banche delle industrie ungheresi e jugoslave.

Inoltre l'«Adria» sta in relazione diretta coi maggiori molini, colle fabbriche di zucchero, cellulose e con le raffinerie del retroterra fumano.