

slavia, la fuga verso il mare del Nord, attraverso la Germania amica. La lotta di tariffe non avverrebbe allora fra Trieste e Fiume, ovvero fra Trieste e Fiume da un lato e i porti più meridionali dell'Adriatico dall'altro, ma fra tutti i porti adriatici e il porto di Amburgo.

Nel mondo moderno, in cui le comunicazioni commerciali terrestri sono affidate ai grandi sistemi ferroviari, amministrati con criteri, spesso politici, dai Governi dei grandi Stati, non sono più, come nel medio evo, i porti che comandano con le loro dogane e con le loro tariffe di ancoraggio il commercio terrestre: ma sono le ferrovie retrostanti, che grazie ai loro raccordi con sistemi ferroviari anche lontanissimi, comandano ai porti, e li fanno vivere, e li possono uccidere. La chiave dell'avvenire del porto di Trieste non sta nel porto di Fiume, ma nei sistemi ferroviari che uniscono o possono unire il retroterra naturale di Trieste o a Fiume, o agli altri porti dell'Adriatico orientale, e ai porti dell' Egeo, e a quelli del Mare del Nord. È nel retroterra di Trieste e di Fiume, cioè nelle ferrovie immediate dei due porti, che l'Italia deve cercare di avere una giusta partecipazione per tutelare gl'interessi legittimi di Trieste. E siffatta partecipazione la otterrà più facilmente da uno Stato serbo-croato-sloveno che da un'Austria-Ungheria-Croazia-Slovenia. Chi ragiona diversamente, dimostra di essere rimasto ancora al tempo, in cui le ferrovie non erano state inventate!

Insomma la soluzione, in cui possono trovarsi soddisfatti i legittimi interessi del porto di Trieste, non è in nessun modo in funzione della conquista politica del porto di Fiume; ma richiede due condizioni fondamentali:

a) che, costituendosi lo Stato serbo-croato-sloveno,