

e non mira che a difendere un artificioso monopolio commerciale, di cui i porti di Trieste e di Fiume godevano, finora a danno della Bosnia e della Dalmazia (4).

Come Trieste e Fiume sono quasi equidistanti tanto da Vienna, quanto da Budapest — e perciò s'invoca, per erronei concetti commerciali, l'annessione di Fiume all'Italia, affinchè il suo porto non possa far concorrenza a quello di Trieste —, così Spalato è distante da Budapest appena una settantina di chilometri più di Fiume. Finora, mancando una linea ferroviaria fra il porto di Spalato e il Danubio, tutto il commercio bosniaco e ungherese e croato era costretto a volgersi verso il porto di Fiume. Inoltre la Dalmazia, legata amministrativamente all'Austria, era una specie di colonia commerciale di Trieste. L'annessione della Bosnia e della Dalmazia alla Serbia, permettendo finalmente la costruzione della ferrovia Spalato-Bosnia, a cui l'Ungheria si è sempre opposta nell'interesse di Fiume, avrebbe per conseguenza lo sviamento del commercio bosniaco e di una parte di quello ungherese dal porto di Fiume, verso cui il detto commercio era prima costretto a concentrarsi, seguendo lunghe e incommode vie fluviali e ferroviarie. Il passaggio, poi, della Dalmazia dallo Stato, che avrà Trieste, ad uno Stato indipendente come la Slavia del Sud, renderebbe la Dalmazia autonoma commercialmente e non più soggetta al monopolio triestino.

Perciò, come per evitare che Trieste sia danneggiata dalla concorrenza di Fiume, si invoca l'annessione di Fiume, così nell'interesse e di Trieste e di Fiume si invoca l'annessione della Dalmazia (5). Quando l'Italia — si pensa — sia a Spalato, nè gli Slavi vorrebbero avere la minaccia militare di una linea ferroviaria che da Spalato penetrasse nel cuore