

quali, nel 1908, già erano giunte ad accaparrarsi il 50 % del movimento marittimo di Fiume.

L' "Adria", creata nel 1892, per accordi col Governo ungherese s'impegnò di mantenere, ricevendo una sovvenzione di 1.400.000 corone, servizi regolari di navigazione, in sostituzione del "Lloyd austriaco", fra Fiume ed i principali porti di Europa, e fino a Nuova York.

L' "Adria", possiede un naviglio di 31 piroscafi della stazza media di 3000 tonnellate,

La "Levante", (Società ungherese del Levante), mediante una sovvenzione di 180.000 corone, assicura un servizio regolare tra Fiume e Costantinopoli con prolungamento fino ad Alessandria.

La "Ungaro-Croata", è addetta al servizio di cabotaggio della Dalmazia e dei porti di Ancona e Venezia; riceve una sovvenzione di 500.000 corone.

La navigazione libera al lungo corso è rappresentata a Fiume da diverse società, alcune delle quali organizzano servizi regolari, altre inviano piroscafi dove sia richiesto dai bisogni del commercio.

Fanno servizio regolare il "Lloyd austriaco", la "Cunard", e la "Freitas", di Amburgo e la "Wilson", di Londra.

Fu nel 1892 che il Governo ungherese si affrancò parzialmente dalla dipendenza verso il "Lloyd austriaco", favorendo la costituzione di una Compagnia ungherese di navigazione: l' "Adria".

Il Governo non si arrestò dinanzi all'imposizione di sacrifici alla nazione per giungere all'intento di dotare il porto nazionale di armamento ed installazioni, di un *outillage* corrispondente alle speranze su di esso fondate.

I primi progetti dei lavori per il porto di Fiume, compilati da ingegneri nazionali, furono sottoposti all'esame dell'ingegnere Paqual di Marsiglia.

Lo sviluppo del traffico fece presto risultare l'insufficienza dei progetti: un nuovo programma di lavori fu in breve compilato ed oggi è completamente attuato, mediante una spesa, dal 1872 al 1908, di 18 milioni di corone.