

ai bisogni della piazza, giacchè era stata costruita avendo in mente tutt'altri scopi che quello di tener conto delle necessità del porto, cui si doveva finir col metter capo. S'impondeva perciò la costruzione d'una nuova congiunzione ferroviaria con l'interno; e s'impondeva non solo nell'interesse di Trieste e dell'interno, ma anche perchè i paesi alpini erano privi di mezzi di trasporto. Avanzò nel 1868 il Comitato municipale ferroviario un memoriale per la costruzione d'una via ferrata attraverso il Predil e si succedettero negli anni seguenti, con non interrotta frequenza, le petizioni al governo di Vienna perchè si decidesse a costruire la seconda congiunzione ferroviaria fra Trieste e l'interno. Particolarmente importante la petizione presentata al governo in data del 7 dicembre 1898, in cui — fervendo ancora i dibattiti circa il tracciato, chi volendo la linea del Predil, chi quella di Laak — il consiglio cittadino, persuaso della necessità di avere questa seconda linea, qualunque essa fosse, rammentava che già da parecchi anni si era rimesso alla volontà del Governo intorno alla scelta del tracciato da seguire, purchè la congiunzione con la nuova linea ferroviaria risultasse indipendente e diretta.

Innumerevoli, come si disse, furono le insistenze a favore di una seconda linea ferroviaria da Trieste per il centro d'Europa, così che l'estremo porto dell'Adriatico venisse una buona volta, se non equiparato ai porti concorrenti, almeno sottratto a quelle condizioni di inferiorità assoluta che deprimevano e rendevano vana ogni iniziativa per un grande sviluppo. Ben scarso risultato ebbero le insistenze dei circoli commerciali, mentre invece determinate furono quelle dei circoli militari, i quali, pur tuttavia — lo dichiarò il generale Beck — dovettero cozzare contro la poca buona volontà governativa di occuparsi sul serio di una nuova ferrovia transalpina. Se i militari hanno il merito di aver sollecitato la costruzione della seconda congiunzione ferroviaria, hanno però il demerito di averla fatta costruire in modo che per essere strategica riuscì assai poco economica. Infatti la costruzione della linea