

La costruzione della linea diretta Budapest-Fiume per Agram ha diminuito di molto il lamentato sviamento del traffico.

D'altra parte lo Stato ungherese, essendo diventato padrone assoluto delle ferrovie, dopo il riscatto fattone, ridusse al minimo le tariffe, favorendo in tal modo l'esportazione dei prodotti ungheresi per la via di Fiume.

In seguito furono adottate tariffe combinate fra i Governi di Austria e di Ungheria per favorire nel complesso lo sviluppo delle esportazioni della monarchia.

Risoluta la questione dei trasporti ferroviari, rimaneva l'altra riguardante i servizi marittimi.

Fiume non aveva ancora una grande Compagnia di navigazione autonoma.

Il porto non aveva che linee di scalo.

Le manifatture di pelli hanno avuto un grande sviluppo dopo l'abolizione delle agevolazioni accordate ai cuoi italiani.

Industria fiorenta a Fiume è pure quella della importazione delle carni, ma ha importanza meramente locale.

Lo sviluppo industriale di Fiume ha prodotto l'aumento del movimento marittimo, quasi decuplicato negli ultimi trentacinque anni. Negli ultimi cinque anni (1904-1908) l'aumento del movimento fu del 10 %, con preponderanza costante delle esportazioni sulle importazioni.

Caratteristica del commercio di Fiume è la preponderanza del movimento di transito come a Trieste. Non mancando però di acqua come il porto rivale, è da sperare che presto Fiume diverrà anche sede di produzioni locali.

Il movimento marittimo di Fiume si compone quasi totalmente di piroscafi; i velieri che colà approdano sono per metà di bandiera italiana; gli altri di bandiera austriaca o ungherese.

Come già si disse, il Governo ungherese ebbe costante programma di liberare Fiume dalla dipendenza economica di Trieste, e per tale intento incoraggiò, mediante sovvenzioni, tre imprese di navigazione aventi sede a Fiume, ossia: l' "Adria", la "Levante", e l' "Ungaro-Croata", le