

vapore del Lloyd, invece di rivolgersi a Pola, come era stato convenuto, filò da prima su Trieste: l'ordine non fu riconosciuto valido, abbenchè emanato dal dipartimento in capo di Venezia ed il comandante militare di Trieste (Giulay) diramò tosto le più energiche disposizioni per renderlo inattuabile, sicchè la flotta restò a disposizione del Governo austriaco, impossibilitata ad uscire dal porto di Pola se non a patto di affrontare il fuoco delle opere di quella piazza.

*
* *

Questa circostanza occasionale che rivelò l'errore ed il bisticcio lungamente durato nella marina veneto-dalmata, oltre agli eventi della campagna del 1848-49, porsero il destro alla Dalmazia di affermarsi marinara per eccellenza nella monarchia e di dare impulso ai suoi centri marittimi e municipali di Trieste, di Pola, di Fasàna e di Cattaro; ciò che prima d'allora non era stato possibile di realizzare che in modo assai lento, a cagione dell'egemonia tradizionale esercitata da Venezia. Per questo mezzo l'impero austriaco pervenne, grado a grado, a comporsi nel bacino adriatico una supremazia che nessun altro dei piccoli Stati italiani, deboli, discordi, distratti da altre cure e lègori economicamente, poteva essere in grado di contrastargli.

La città di Trieste si acquistò allora l'appellativo di « *fedelissima* », sicchè, nel 1851, fu invitata a farsi rappresentare alla Dieta di Francoforte: i suoi traffici e le sue industrie crebbero mirabilmente dopo la fusione delle Società del Lloyd, dovuta — si noti bene — a capitali tedeschi.

Di queste tendenze e di questo spirito di intrapresa e di rinnovamento del passato marinaro dalmata, sopiti dopo la caduta della Veneta Repubblica ed abilmente ridestati per adattarli alle nuove esigenze economiche, politiche e militari dell'impero, all'infuori di Venezia e contro Venezia, fanno ampiamente fede il rapido progresso della pubblica cosa a Trieste e nell'Istria, l'impulso dato alle operazioni marittime durante gli anni 1848-49 e subito dopo, ed in-