

salvo poche e brevi eccezioni, simpatizzanti e assecondanti le colonie ungheresi e tedesche, per la resistenza allo slavismo che un Governo miope incoraggiava, come incoraggiava, con uguale miopia, la marea dilagante del marxismo.

Trieste è il centro collegatore fra le economie dei tre Paesi amici: Italia, Austria e Ungheria.

È motivo di sincero compiacimento la constatazione che nella presente tensione internazionale si sia riaffermata e incrementata la solidarietà, anche economica, italo-austro-magiara. È il miglior auspicio per l'approfondimento dei reciproci rapporti anche nell'avvenire.

Questo riepilogo di considerazioni circa il passato, il presente e l'avvenire, viene spontaneo alla mente, scorrendo un'interessantissima pubblicazione, la quale sta per veder la luce in questi giorni per cura e merito dei Magazzini Generali di Trieste e che si intitola: « Il porto di Trieste nell'era Fascista ». Si tratta di una relazione sintetica di 538 pagine, di formato grande, ricchissima di statistiche, di indovinati diagrammi, di suggestivi grafici, di perspicue carte sulle zone di influenza e di attrazione dei diversi porti. Essa si ricolla alla veramente superba tradizione dei rapporti annuali che Alberto Moscheni compilava prima della guerra per la Camera di Commercio di Trieste e che sono rimasti un esempio insuperato di diligenza, di acume e di praticità.

La monografia che ora vede la luce e che è da attribuirsi alla collaborazione di un valente pubblicista, offre il quadro delle realizzazioni, delle lotte, delle difficoltà di un intero tredicennio. Sprofondate le economie del centro Europa, si trattava di procedere alla ricostruzione di tutto un sistema di rapporti, oltrechè di razionalizzare e di ammodernare gli impianti tecnici ed il funzionamento amministrativo del porto. Lo strumento della riorganizzazione dei traffici nel retroterra di Trieste fu, essenzialmente, fornito dalla « Danubio-Sava », l'antica e pur essa radicalmente rinnovata compagnia della « Südbahn ». Ma lo strumento tecnico-tariffario e finanziario atto a conferire alla « Südbahn », e per essa alla « Danubio-Sava », la possibilità di sussistere e di utilmente funzionare, fu ideato genialmente e, pazientemente, tenacemente forgiato da un figlio di Trieste, che aveva lo scrupolo dell'assoluta modestia e l'assillo dell'abnegazione più incredibile e della più assoluta dedizione alla cosa pubblica: Igino Brocchi. Egli è immaturamente scomparso, dopo aver fatto fronte a un lavoro titanico e non ci sembra che la di Lui memoria sia stata onorata corrispondentemente ai suoi grandissimi meriti.

Oltre all'analisi dettagliata dei singoli commerci e delle diverse industrie, la monografia offre alcuni capitoli di cospicuo interesse generale: quelli sulla zona ferroviaria adriatica, sulle vie fluviali e cana-