

L'UNGHERIA E IL MARE CON SPECIALE RIGUARDO A FIUME

L'Ungheria tronca dei nostri giorni ha perso ogni suo immediato nesso col mare Adriatico, dal quale l'attuale confine del regno dista 220 km. Fiume — già meritatamente esaltata dalle generazioni del secolo scorso come «*la più bella perla della corona di S. Stefano*» — ora si trova staccata da questa corona, rimasta temporariamente vacante. Però questa «perla» conserva ancora per gli Ungheresi tutto lo splendore che si è acquistata entro la cornice della millenaria corona: essa rifulge ai loro occhi tuttora con tutta la sua primiera attrazione e col suo antico fascino. È impossibile che sia cessato per sempre l'intimo nesso economico e spirituale per cui l'Ungheria era legata al suo unico porto naturale, tanto apprezzato e tenuto in sì gran conto; è impossibile che siano svaniti per sempre gli effetti di tante amoroze cure, di tanto lavoro serio, assiduo e proficuo, prodigato dalla nazione ungherese nell'interesse dell'incremento di questo porto prima negletto, oppresso, inciampato nel suo naturale sviluppo con tanti mezzi artificiali.

Sin dacchè — un secolo e mezzo fa — l'Ungheria liberata dal giogo ottomano, riunita e risorta a nuova vita, e *Fiume*, intenta a liberarsi dall'oppressione della politica commerciale dell'Austria, s'incontrarono di comune accordo e si collegarono in una stretta unione d'interessi vitali reciproci, l'Ungheria e il suo unico porto naturale furono più volte separati dagli eventi della storia universale o da tendenze ostili allo sviluppo economico dell'Ungheria; ma sempre contrariamente ai loro comuni interessi economici ed alle leggi immutabili della natura; e sempre solamente per breve tempo. Il governo costituzionale dell'Ungheria fu sempre più durevole, più benefico, più proficuo che le alternanti dominazioni straniere dell'Austria, della Francia e della Croazia, sotto le quali la città e il suo porto erano condannati a completa inerzia e a continuo deperimento.

I.

L'Ungheria medievale dell'epoca Arpadiana non aveva ancora relazioni tanto strette con Fiume. Questa città, sino alla seconda metà del sec. XIII, era un insignificante borgo di mare, ignorato, avvolto nelle tenebre d'una completa oscurità storica, che appare sull'orizzonte della storiografia solo verso la metà del Duecento — come possedimento feudale dei *cavalieri di Duino*, vassalli del patriarca d'Aquileia e sudditi dell'Impero Romano-Germanico, e luogo di confine verso i possedimenti dei conti *Frangipani*, vassalli della corona ungherese. L'Ungheria sin dopo l'acquisto della Dalmazia, effettuato dal re *Colomanno* intorno al 1110 d. C., svolgeva le sue relazioni commerciali e politiche con Venezia, lo Stato Pontificio e l'Italia meridionale a mezzo di tutta una serie di porti dalmati, fiorenti ed attivi, non ancora ridotti all'insignificanza per l'opprimente concorrenza di Venezia. Così la cultura latina della costa dalmatica s'infiltrava per numerosi canali verso il popolo turanico stabilitosi nel bacino del Danubio. *Spalato, Trau, Sebenico, Scardona e Zara*, anzi persino *Segna*, erano altrettante porte aperte allo scambio di merci e di idee fra la penisola degli Appennini ed il centro dell'Europa orientale.

La popolazione di queste città, d'antica stirpe latina, si era unita con entusiasmo al potente regno d'Ungheria, giusto come fece più tardi quella di Fiume. Essa intravedeva nel nesso con l'Ungheria la principale guarentigia dei propri interessi commerciali ed economici e delle proprie libertà municipali autonome, come più tardi i Fiumani per la loro città. L'analogia diventa completa per il fatto che tanto le città dalmate, quanto quella di Fiume si aspettavano dalla nazione ungherese la difesa della loro civiltà italo-latina assieme a quella dei loro diritti autonomi. E difatti l'importanza delle città dalmate fu molto più grande sotto la dominazione ungherese che in qualsiasi periodo successivo.

Dall'altra parte il possesso delle città dalmate aveva sì grande importanza per i re della Casa Arpadiana — i quali ne percepivano laute rendite sul dazio e doni cospicui — che il tenue territorio boscoso e selvaggio della Croazia (che allora si estendeva solo dalla Kerka sino alla Culpa) e persino quello più fertile della Slavonia (fra Culpa e Sava) — territori acquistati già verso la fine del secolo XI, dal re d'Ungheria Ladislao il Santo — ebbero importanza speciale in primo luogo come paesi di passaggio

verso i fiorenti porti marittimi. Il centro di gravità della politica ungherese tendeva allora verso queste provincie balcaniche del sud-ovest: ciò che viene comprovato dal fatto che tutta questa regione: *Slavonia*, *Croazia* e *Dalmazia* insieme, veniva sottoposta ordinariamente al governo speciale dei principi ereditari del trono, i quali — come *bani* (ossia governatori) supremi — vi tenevano corte stabile ora a *Tinnino* (Knin) nella Croazia, ora a *Zagabria*, capitale della Slavonia. Fu qui che i giovani principi si acquistavano l'esperienza pratica dell'amministrazione politica per il futuro governo di tutto il regno, e fu qui che essi entravano per mezzo dei signori della costa, saturi di civiltà latina, in relazioni più strette con Venezia, colla corte papale e con quella di Napoli allora tanto importanti per la politica mondiale, trasmettendo le informazioni ricevute e gl'influssi politici e culturali della penisola degli Appennini alla corte centrale dell'Ungheria. Questa regione al sud-ovest della Drava formava allora il *Delfinato* dell'Ungheria, analogo al «*Dauphiné*» della Francia e al principato di *Galles* («*Wales*») dell'Inghilterra; e più d'uno dei favoriti cortigiani dei giovani principi reali, governatori di queste parti, furono poi assunti — dopo l'ascesa al trono degli eredi presuntivi — alle più alte cariche e dignità di tutto il regno d'Ungheria. Fu qui che tenevano corte i principi ereditari, divenuti più tardi re d'Ungheria: *Emerico* (dal 1184 al 1196), *Andrea II* (1197—1204), *Béla IV* (1221—1226), *Stefano V* (avo materno di Carlo Martello d'Angiò, 1245—1262), *Andrea III* (1278—1290), *Carlo II* di Durazzo (1366—1379); ed inoltre ancora altri principi di sangue reale, come *Colomanno*, figlio minore di Andrea II (1226—1241), *Béla*, figlio minore del re Béla IV (1262—1269), e *Stefano*, fratello minore di Lodovico il Grande (1344—1355).

Fu questa corte reale succursale, per la quale era legata strettamente ed organicamente la nobiltà cattolica croata e slavone alla vita politica della nazione ungherese, di cui si considerava parte integrante cogli stessi diritti e doveri, in perfetta parità di condizioni; cosicchè molti dei signori cattolici di questa regione (come i Frangipani, gli Zrinyi ecc.) coprivano i più alti uffizi del regno d'Ungheria, decidendone più volte le sorti. L'ascesa al trono d'Ungheria della Casa d'Angiò fu caldeggiata appunto da questa regione: fu il conte *Paolo di Bribir*, proavo dei conti di Zriny, che condusse il re *Carlo Roberto d'Angiò* come pretendente all'Ungheria, coadiuvato in ciò dalle città dalmate, le quali attendevano la loro protezione contro la minacciate

preponderanza di Venezia da una stretta confederazione dell'Ungheria col regno di Napoli.

Questo concetto politico di potenza marittima, suggerito dai signori del littorale e dalle città marittime della Dalmazia, prevalse del tutto sotto il regno di *Lodovico il Grande* che, dopo la vittoriosa fine della sua guerra contro Venezia, mediante il trattato di pace di Zara (1358), annesse all'Ungheria non solo tutta la costa dalmata dal Quarnero sino a Durazzo, ma anche tutte le isole che si trovavano sino allora quasi senza eccezione sotto dominio veneto, assicurando inoltre ai porti della Dalmazia la libertà di navigazione commerciale e con ciò mettendo fine al monopolio di Venezia. Nella sua seconda guerra contro Venezia, intrapresa in lega con Genova, le isole e i porti della Dalmazia servivano già di base alle operazioni della flotta genovese; e alla presa di Chioggia prendevano parte nelle acque delle lagune venete sette galere allestite dalle città dalmate. Il regno d'Ungheria si trovava allora già in pieno cammino per diventare una potenza marittima e per assumere una parte decisiva nel traffico adriatico.

... Fu appunto in questo periodo della dominazione angioina in Ungheria che anche il piccolo borgo di Fiume («*Terra Fluminis*») cominciava per la prima volta a risentire la forza attrattiva del regno ungherese espandentesi verso il mare con tendenze imperialiste. Fu allora (nel 1337) che il conte di *Veglia Bartolommeo* dei *Frangipani*, vassallo della corona ungherese, signore di *Segna*, del *Vinodol* e di *Tersatto*, venuto a contesa armata col cavaliere *Giorgio di Duino*, signore feudale di Fiume, occupò questa città (limitrofa ai suoi possedimenti), che così entrò per la prima volta nell'orbita della potenza ungherese, per quasi tre decenni. La città fu riconsegnata solamente nel 1365 ai Duinati, mediante un accordo stipulato tra i figli di Bartolommeo dei Frangipani, i conti *Stefano* e *Giovanni*, e il cavaliere *Ugone VI* di Duino, figlio di Giorgio, il quale, per assicurarsi meglio per il futuro i suoi possedimenti, si fece già l'anno dopo (1366) vassallo della potente casa di Asburgo, già padrona della Carinzia e della Carniola e tendente ad estendere il suo potere sino al mare.

Per altro Fiume in quell'epoca non poteva ancora avere pel regno d'Ungheria molta importanza, imperocchè dopo la pace di Zara, conchiusa con Venezia nel 1358, questo regno disponeva di tutti i porti del littorale da Buccari fino a Durazzo assieme alle isole dalmate, cosicchè, di fronte a questa estesa

costa, il piccolo porto del Quarnero, posto all'estremità di questa regione e senza comode comunicazioni verso l'interno, non poteva avere alcun significato speciale.

Nei dissidi per la successione al trono sorti dopo la morte di Lodovico il Grande ebbe pure parte principale la costa croato-dalmata che voleva imporre a tutto il regno il suo speciale indirizzo politico. I signori e le città marittime di quella regione restavano fedeli alle primiere tradizioni angioine, bramando l'unione delle corone d'Ungheria e di Napoli, per fare dell'Adriatico un mare interno della dinastia angioina. Solo questa combinazione pareva adattata ad assicurare l'Adriatico e sopra tutto i porti dalmati contro la minaccia dell'esclusivo dominio commerciale di Venezia. Fu perciò che i signori e le città di queste parti chiamarono al trono d'Ungheria il re di Napoli, *Carlo di Durazzo*, il quale durante il regno di Lodovico il Grande era stato — come fiduciario e parente del gran re — bano supremo della Croazia e Dalmazia (dal 1366 al 1379) e vi aveva stretto intime relazioni politiche e sociali con l'alta nobiltà feudale di quella regione. Il concetto politico della costa adriatica trionfò difatti con l'ascesa al trono d'Ungheria di Carlo di Durazzo. L'assassinio commesso contro la persona di questo infelice sovrano ebbe effetti esiziali sulla potenza marittima del regno d'Ungheria e sugli intimi rapporti col litorale dalmato. L'ascendenza sull'Adriatico andò perduta.

La costa fece ancora un ultimo tentativo disperato per assicurarsi il dominio sull'Adriatico, quando — approfittando della sconfitta del re *Sigismondo di Lussemburgo* inflitta dai Turchi presso Nicopoli, della sua prolungata assenza e del malcontento universale dell'Ungheria per il suo governo despotic — chiamava il re *Ladislao* di Napoli, figlio e successore di Carlo di Durazzo al trono ungherese. Però il giovane re arrivò a Zara troppo tardi, dopo il ritorno di Sigismondo; i suoi aderenti furono sconfitti nell'interno dell'Ungheria; e così egli abbandonò l'impresa senza avere nemmeno osato inoltrarsi dalla costa verso l'interno. Lo scacco toccatogli divenne fatale per la posizione dell'Ungheria sull'Adriatico, poichè Ladislao cedette le sue pretese sulla Dalmazia a Venezia che occupò in breve tutte le città dalmate assieme alle isole. Il regno d'Ungheria perdette così tutti i suoi porti ad eccezione di Segna, e tutte le isole ad eccezione di Veglia; e con ciò si ridusse di nuovo a Stato continentale, come lo era stato prima del regno del re Colomanno.

II.

In seguito alla conquista veneta i porti della Dalmazia perdettero la loro indipendenza e la loro importanza internazionale. D'allora in poi la corrente del movimento commerciale dell'Adriatico si dirigeva con piena forza, senza soste e suddivisioni, verso settentrione sino alla laguna veneta. Però la decadenza dei porti dalmati produsse ancora un altro effetto sulle condizioni dell'Adriatico: e cioè quello di far risaltare il significato dei due altri porti posti all'estremità settentrionale dell'Adriatico: quelli di *Trieste* e di *Fiume*, i quali dividevano il vantaggio della posizione di Venezia nel senso che erano i più vicini all'interno dell'Europa Centrale e per giunta si trovavano già nel possesso della dinastia asburghese, il cui potere andava sempre aumentando. Fiume era divenuta parte dei possedimenti austriaci in seguito al giuramento di vassallaggio prestato dal suo signore, *Ugone VI di Duino* (nel 1366), poco dopo la pace di Zara; mentre Trieste aveva approfittato delle condizioni create dalla pace di Torino (1381) per proclamare la sua defezione da Venezia e cercar rifugio sotto lo scettro della casa d'Asburgo (1382). Ora questi due porti asburghesi, benchè in proporzioni molto inferiori a quelle di Venezia, potevano esercitare un commercio proprio sull'Adriatico, specialmente con Ancona e con altri porti delle Marche, come pure coi porti adriatici del regno di Napoli (*Bari, Manfredonia, Barletta, Brindisi*), anzi in certi casi anche fuori dell'Adriatico.

Quanto specialmente a Fiume, questa città, sin dal principio del Quattrocento, era passata in eredità ad un casato nobile molto più potente ed influente di quello dei Duinati. I nuovi signori feudali, i conti di *Wallsee*, appartenenti alla più alta aristocrazia dell'Austria, si trovavano in grado di esercitare una sì grande influenza sulla Signoria veneta da ottenere favori considerevoli per la navigazione ed il commercio di Fiume dalla repubblica che allora cominciava già ad esercitare poteri sovrani su tutto l'Adriatico. In conseguenza di ciò il commercio di Fiume andava sviluppandosi considerevolmente in ispecie coi porti dello Stato Pontificio, dove si potevano esportare senza ostacoli i prodotti delle miniere di ferro della Carniola, granaglie, legnami e pellami, ricevendo in cambio carichi di olio d'uliva, fichi secchi, vini e tessuti.

L'Ungheria intanto aveva perduto quasi del tutto il suo

nesso col mare. L'insignificante porto di Segna, reso malsicuro dalle frequenti raffiche di bora, col suo scarsissimo movimento, non meritava alcuna considerazione, benchè i conti Frangipani, signori di Segna, facessero ogni sforzo possibile per cavarne profitto.

Però verso la fine del Quattrocento il re *Mattia Corvino* estese i suoi disegni politici anche al mare. In seguito al minacciante pericolo delle guerre di conquista della Turchia e alle altre sue guerre continentali, questo sovrano non poteva pensare alla riconquista della Dalmazia, anzi, doveva tollerare senza proteste che Venezia togliesse al conte Giovanni dei Frangipani persino Veglia, l'ultimo possedimento insulare dell'Ungheria; ma, essendo in guerra con l'imperatore *Federigo III d'Asburgo*, egli rivolse la sua attenzione piuttosto ai porti dell'Austria, Trieste e Fiume, facendo tre tentativi per impadronirsi della limitrofa Fiume, ma senza successo. Più tardi, nelle trattative di pace, egli cercò in via diplomatica di farsi cedere Fiume a titolo di compenso, però senza riuscirvi.

La morte del gran re pose fine alle aspirazioni marittime dell'Ungheria, la quale tosto dopo cadde vittima della conquista turca. Il vetusto regno, diviso in tre parti, divenne preda di potenze straniere. Non v'erano più che gli esuli ungheresi e i prigionieri condannati al duro servizio delle galere che potevano vedere il mare.

III.

Durante questo triste periodo di quasi due secoli (1526—1711), in cui l'Ungheria, angustiata da meriggio e da occidente, da Turchi e da Tedeschi (e persino dagli stessi suoi sovrani), sosteneva la sua suprema lotta per la conservazione della sua esistenza nazionale, anche Fiume ebbe a subire gravi tribolazioni. Il casato dei conti di Wallsee — che la teneva in feudo e nel suo proprio interesse (per le laute rendite del dazio) cercava di promuovere con ogni mezzo lo sviluppo del suo porto — si estinse nel 1465. L'ultimo rampollo della casa, *Volfango di Wallsee*, lasciò Fiume testamentariamente alla casa di Asburgo e così la città si svincolò bensì dalla dipendenza feudale, ma in pari tempo perdette il benevolo patrocinio dei suoi antichi signori.

I regnanti asburghesi non avevano alcun interesse particolare nel far rifiorire il commercio di Fiume, trovandosi già sin dal 1382 in diretto possesso del porto di Trieste, dal quale

ricavavano guadagno immenso. Nel 1489 l'imperatore *Federigo III* assicurò a Trieste un monopolio esclusivo a scapito di Fiume, decretando che l'esportazione marittima di tutte le provincie dell'Austria dovesse passare per Trieste; e pochi anni dopo (nel 1493) estese questo monopolio d'esportazione anche all'importazione — almeno per la merce più importante, *l'olio*, che non poteva venire importato se non passando per le dogane di Trieste o di Duino.

Così ai Fiumani non restava quasi altra risorsa di guadagno che l'antichissima occupazione della costruzione navale. Il commercio non si poteva esercitare che di contrabbando; ma per questo si presentavano ampie occasioni sin dal 1537, quando cioè numerosi fuggiaschi iugoslavi, per lo più bosniaci, designati col nome croato di *uscocchi* (ossia profughi), si rifugiarono nella vicina *Segna*, antico porto dei Frangipani, donde si diedero alla pirateria prima a danno dei Turchi, ma più tardi anche contro bastimenti veneziani, smerciando i loro bottini a Fiume, dove facevano pure costruire le loro barche predatrici. I vantaggi derivanti da questo commercio di merci rubate avevano però pei Fiumani un valore assai problematico; perchè da una parte questa sfrenata gente di predoni minacciava più d'una volta la sicurezza della stessa città e dall'altra parte il nesso commerciale coi pirati provocava l'ira della Repubblica veneta, il cui commercio veniva sensibilmente inceppato dalle imprese ladronesche dei corsari. In quei tempi il Quarnero era costantemente bloccato da squadre venete che per rappresaglia sequestravano i navigli fiumani trovati per via, conducendone la gente di bordo in schiavitù sulle galere venete, e bombardando più volte persino la stessa città di Fiume. Questo periodo di brigantaggio organizzato non ebbe fine che nel 1618, quando cioè Venezia costrinse l'Austria con mano armata a firmare la pace di *Madrid* (conchiusa con l'intervento della Spagna) con cui l'Austria si obbligava a far deportare i corsari di Segna nell'interno della Croazia; questa stipulazione del trattato fu eseguita da una commissione mista radunatasi a Fiume.

Nel periodo più tranquillo succeduto alla pace di Madrid, nel corso del Seicento, la città di Fiume andava sviluppandosi gradatamente. Oltre alla sua avita industria di costruzione navale vi si presentavano ancora altre risorse di guadagno e di lucro dacchè vi avevano preso domicilio in numero sempre crescente negozianti provenienti dalle Marche e da altre parti d'Italia, di spirito attivo ed intraprendente, i quali diedero un'impronta

più che sufficientemente occupata con lo smercio della soverchia produzione delle provincie ereditarie dell'Austria, spettava a Fiume la destinazione speciale di servire da scalo ai prodotti dei paesi della corona ungarica.

Già nella prima metà del sec. XVIII, sin dal regno di *Carlo VI* (1711—1740) era cominciato l'avviamento del commercio d'esportazione verso il mare. Il riacquisto dei porti dalmati era ancora fuori di ogni combinazione, giacchè Carlo VI si trovava in lega con Venezia contro i Turchi. Il porto di Segna, per la sua posizione poco adattata e per le sfavorevoli condizioni climatiche non conveniva a quest'intento, al quale invece si prestava meravigliosamente il porto di Fiume, situato in fondo all'ampio bacino del golfo del Quarnero, che dall'altra parte, quanto al movimento commerciale dei paesi austriaci, non poteva reggere alla concorrenza di Trieste.

L'imperatore Carlo VI, il quale come pretendente al trono di Spagna durante il suo lungo soggiorno a Barcelona aveva avuto ampie occasioni d'impraticarsi delle cose marittime, sin dall'inizio del suo regno in Austria e in Ungheria s'ingegnava di approfittare delle favorevoli condizioni create dalle vittorie riportate sui Turchi per far rifiorire il traffico marittimo della monarchia con tutta una serie di opportuni provvedimenti. Già nel 1717 elevò Fiume assieme a Trieste a porto franco, ampliando poi questo privilegio in pari misura per i due porti con ulteriori patenti di franchigie nel 1719 e nel 1725. Nella pace di *Pozarevac* (Passarowitz), conchiusa coi Turchi nel 1718, l'imperatore stipulò per ambo i porti libertà di commercio coi porti del Levante, istituendo in pari tempo tanto a Fiume, quanto a Trieste magazzini, lazzeretti, tribunali cambio-mercantili; e — ciò che fu ancora più essenziale — fece costruire buone strade carrozzabili per congiungere con l'interno i due porti che finora non comunicavano col retroterra se non mediante carovane di bestie da soma condotte attraverso gli aspri sentieri di montagna del brullo Carso. Fu allora che si diede principio alla costruzione della strada maestra, chiamata dal nome del sovrano *Via Carolina*, che congiunge Fiume con *Karlovac* (Karlstadt, Károlyváros), di cui l'ultimo tratto fu eseguito bensì appena sotto il regno di *Maria Teresa*; però l'esportazione delle granaglie ungheresi destinate all'Italia e persino alla Spagna — più tardi anche all'Inghilterra — seguiva questa strada già prima della sua completa ultimazione.

Così la corrente dell'esportazione ungherese si riversò —

può dirsi — con forza elementare nel nuovo alveo destinatele e nel 1771, quando la Via Carolina era del tutto terminata, Fiume si poteva considerare già essenzialmente come porto ungherese, poichè in quell'anno la sua esportazione consisteva per due terzi di merci ungheresi, e soltanto per un terzo di mercanzie di provenienza austriaca. Il commercio di Fiume prese tale slancio che secondo una contemporanea descrizione di viaggi, era ancora incerto se il primato marittimo della decadente Venezia dovesse passare a Trieste, oppure a Fiume.

L'annessione di Fiume al regno d'Ungheria non fu dunque altro che la sanzione politica e amministrativa dello stretto nesso economico stabilitosi già prima.

Tale conseguenza naturale della comunanza degli interessi economici non poteva venire impedita che transitoriamente dal Consiglio di Commercio di Vienna (*Hofkommerzienrat*), con l'organizzazione del cosiddetto *Littorale Austriaco*, nel quale venivano incorporati in una lunga striscia costiera — somigliante alla lunga striscia della costa dalmata — tutti i porti della monarchia asburghese di allora: *Aquileia, Trieste, Fiume, Buccari, Portorè, Segna e Carlopago*. Questa provincia littorale, arbitrariamente raffazzonata con manifesta lesione dell'integrità dei paesi della corona ungarica, venne sottoposta all'amministrazione centrale della Suprema Intendenza residente a Trieste che alla sua volta dipendeva direttamente dal Consiglio Commerciale di Vienna.

In tal modo le sorti di Fiume venivano a dipendere da Trieste che con la sua tradizionale gelosia commerciale cercava di attirarsi il crescente movimento del porto rivale. Nessuna meraviglia dunque, se i commercianti fiumani bramassero liberarsi con ogni sforzo dalle pastoie inceppanti dell'egemonia triestina. Essi oramai consideravano come unico modo di salvezza il *distacco dall'Austria e l'annessione all'Ungheria*, loro retroterra naturale, i cui abbondanti prodotti greggi erano più che sufficienti per alimentare un vivo movimento d'esportazione. Per raggiungere questo scopo, i Fiumani approfittarono abilmente di un viaggio d'ispezione intrapreso nel 1775 alla volta del Littorale Austriaco dal principe ereditario e correggente *Giuseppe II*, figlio della regnante Maria Teresa, riuscendo a persuaderlo a consigliare alla regina l'incorporazione di Fiume al complesso dei paesi soggetti alla corona ungherese.

Però questo progetto — come si può immaginare facil-

Giuseppe Mailáth, il Consiglio Municipale gli presentò un ricorso, nel primo punto del quale era esposto il preciso postulato che la città, non subordinata nel passato a nessuna provincia, venisse considerata anche per l'avvenire come annessa ed incorporata direttamente alla sacra corona ungherese a guisa delle altre parti annesse al regno d'Ungheria. E più tardi in un memoriale elaborato da un'apposita commissione ed approvato in una seduta del Consiglio (17 giugno 1777) la città sollecitò di nuovo l'annessione immediata, domandando in pari tempo il diritto di farsi rappresentare dai suoi deputati alla dieta (parlamento) generale del regno «*venendo considerata, malgrado l'esiguità del suo territorio, come provincia separata*».

Può destar meraviglia che il patriziato commerciante di una città che allora contava poco più di cinque mila abitanti, si trovasse in grado di dare tanto peso alle sue rimostranze che la commissione governativa di tre membri delegata a stabilire l'assetto amministrativo e la posizione di diritto pubblico della città, adottò appieno il voto dei Fiumani e nel suo parere sottomesso alla stessa Luogotenenza Croata formulò per la prima volta la designazione: «*separatum sacrae regni Hungariae adnexum corpus*», — termine che venne approvato anche da Maria Teresa in una seconda risoluzione sovrana emanata nel 1779, restando poi in uso costante nei carteggi ufficiosi.

Però il territorio della città pareva troppo esiguo per il disbrigo di tutto il movimento del commercio marittimo sempre crescente dell'Ungheria e perciò — dieci anni dopo l'annessione (nel 1786) — *Giuseppe II*, succeduto a Maria Teresa, vi annesse ancora i limitrofi distretti di *Buccari*, di *Hreljin* e del *Vinodol*, sottomettendo tutta questa regione litorale — che compendeva i porti succursali di *Buccari*, *Portorè*, *Cirquenizze* e *Novi* — al governatore di Fiume col nome complessivo di «*Littorale Hungaricum*». Questo stato di cose rimase inalterato fino al 1809, quando giusta le disposizioni della pace di Vienna questo Littorale Ungarico, in una con tutta la costa austriaca e con la Dalmazia, passò alla Francia. Così il primo dominio dell'Ungheria su Fiume sin dopo l'anno dell'annessione (1776) ebbe una durata ininterrotta di 33 anni. E Fiume, divenuta l'emporio marittimo del regno d'Ungheria, risentì già in questo primo periodo tutti i vantaggi d'un vasto e ricco retroterra.

V.

Con l'acquisizione del porto di Fiume la nazione ungherese riebbe il suo nesso immediato col mare, interrotto da secoli di dominazione straniera. Questo fatto fu riconosciuto ed apprezzato in tutta la sua vitale importanza dai reggitori economici e politici più ragguardevoli dell'Ungheria e sfruttato secondo ogni possibilità dai governatori fiumani di allora, distinti amministratori ed economi, come: *Giuseppe Mailáth* (1776—1788), organizzatore avveduto ed abilissimo; *Paolo Almásy* (1783—1788), profondo conoscitore del commercio ungherese e del traffico marittimo; conte *Giovanni Szápáry* (1788—1791), conosciuto scrittore economico, autore del trattato «*Der unthätige Reichthum Ungarns wie zu gebrauchen*» (Norimberga, 1784)¹; *Alessandro Pászthory* (1791—1821), distinto politico ed amministratore che organizzò la difesa di Fiume durante la prima guerra napoleonica.

Sin dal primo anno dell'annessione il movimento del porto di Fiume prese uno slancio rapidissimo; nel quinto anno del dominio ungherese (1780) il suo valore complessivo si elevò del doppio e mezzo in confronto a quello di prima. Oltre le granaglie venivano già esportati vini ungheresi, granoturco, tabacchi, canape e legnami. L'esportazione delle granaglie prese straordinarie proporzioni durante le prime campagne contro i Francesi combattute in Italia, perchè le enormi quantità di grano votate dalle diete ungheresi prendevano in gran parte la via di Fiume per essere trasportate per mare alla volta di Venezia, di Livorno e di altri porti d'Italia per servire ai bisogni degli eserciti accampati nell'Alta Italia.

Poichè il trasporto di sì grandi masse incontrava molte difficoltà in causa della grande ripidezza della Via Carolina e della sensibile scarsità di carri e di cavalli nella selvaggia regione del Carso, il famoso avventuriere conte *Maurizio Benyovszky*² — in unione col patrizio fiumano barone *Giuseppe Marotti* — organizzò una grande impresa di trasporti fra Karlovaz e Fiume, con tappe intermedie provviste di tutto il materiale occorrente: cavalli di riserva, stalle, magazzini ecc.

Inoltre, per risolvere l'importantissimo problema d'un trasporto celere e poco costoso, la stessa impresa ungherese che

¹ «Come si debbano utilizzare le inerti ricchezze dell'Ungheria».

² Divenuto poi re nell'isola del Madagascar, dove morì in una battaglia contro gli invasori francesi nel 1786.

aveva fatto scavare il *Canale Francesco* fra Danubio e Tibisco (Tisza), fece intraprendere da due ingegneri ungheresi, i fratelli Kiss, dei grandi lavori di regolazione all'intento di rendere navigabile la Sava e la Culpa per poter disbrigare il trasporto delle merci voluminose su questi fiumi fino a Brod sulla Culpa, avvicinandosi in tal modo a Fiume sino alla distanza di soli 60 km. Siccome però questo progetto si dimostrò impraticabile, la stessa impresa pensò meglio di fare costruire piuttosto parallelamente alla Via Carolina — che per le sue pendenze troppo ripide verso il mare presentava gravi difficoltà specialmente per l'importazione verso l'interno — una nuova e più comoda strada di montagna, la *Via Ludovicea*, che poi, costruita fra gli anni 1803 e 1809, risultò tanto perfetta da poter gareggiare colle famose strade del *Moncenisio* e del *San Bernardo* fatte costruire da Napoleone Bonaparte poco prima.

Assieme al commercio prese slancio anche l'attività industriale di Fiume. Accanto all'antichissima industria dei cantieri e dei molini e della raffineria di zuccheri vi sorsero parecchie nuove fabbriche e manifatture (panni, scialli, tabacchi); e le aumentate possibilità di guadagno portarono il numero della popolazione, sino alla fine di questo periodo, da 5132 ad 8950 anime (un aumento del 74,5 %).

I cittadini di Fiume avevano dunque ogni ragione d'essere contenti del nuovo ordinamento politico-economico che aveva realizzato appieno le loro speranze e aborrivano persino dal pensiero di una possibile riannessione all'Austria. Però il posteriore diploma di Maria Teresa, rilasciato nel 1779, che decretava l'immediata annessione di Fiume con le esplicite parole che questa città «*si debba anche per innanzi considerare come corpo separato annesso alla sacra corona del Regno Ungarico*» non era che una risoluzione sovrana personale che poteva essere cambiata senz'altro da qualche altro sovrano. Perciò già nella dieta del 1790—91, radunatasi dopo il despotico governo di Giuseppe II, il Consiglio Municipale di Fiume rivolse al corpo legislativo la domanda di regolare con apposita legge l'appartenenza diretta di Fiume alla corona ungherese. In conformità con questo voto la dieta propose difatti a *Leopoldo II*, succeduto a Giuseppe II, di inserire l'incorporazione fra le leggi del paese con l'assicurazione che questa città non potesse mai più venire distaccata dal regno, ma dovesse sempre considerarsi come *corpo separato annesso alla corona ungarica* e conservata nella sua presente posizione privilegiata.

«*La città e il porto di Fiume, già annessi al Regno con diploma separato, si dichiarano in virtù della presente legge appartenenti al medesimo Regno*». La legge stabilisce in pari tempo che il governatore di Fiume sarà ammesso alla Camera Alta (ossia dei Magnati) e i deputati della città alla Camera Bassa (dei Deputati) dell'Ungheria.

I Croati non tardarono ad approfittare del testo vago ed ambiguo della legge per elevare delle pretese al possesso immediato della città, giunta a gran floridezza, bramando di assimilarla al loro paese che, *sebbene annesso anch'esso all'Ungheria da secoli*, aveva conservato la sua autonomia e il titolo di regno. Già la loro prossima Congregazione Provinciale (1808) votò una proposta di legge, secondo la quale — poichè Maria Teresa aveva decretato nell'antioro diploma del 1776 l'immediata incorporazione di Fiume al regno della Croazia — questa città dovesse essere considerata parte integrante di questo regno e per conseguenza rappresentata alla dieta croata dal suo governatore e dai suoi deputati eletti.

Il re però non approvò se non la seconda parte dalla proposta, «*benignamente concedendo*» che il governatore e i deputati di Fiume possano comparire nella Congregazione generale della Slavonia—Croazia—Dalmazia; osservando però riguardo al punto I. che «*per non dare adito ad equivoci in seguito ad una erronea interpretazione della legge in avvenire*» — la città ed il porto di Fiume, in conformità con le disposizioni del diploma di Maria Teresa, furono già annessi in virtù dell'articolo di legge IV 1807 al Regno d'Ungheria.

Tale decisione sovrana venne poi con ligio ossequio presa a gradita notizia dalla Congregazione croato-slavone-dalmata, la quale la fece inserire fra le leggi, esplicitamente riconoscendo l'appartenenza diretta di Fiume al regno d'Ungheria e ringraziando il re del favore di aver concesso che la città si faccia rappresentare anche nella Congregazione croata, a mezzo del suo governatore e dei suoi deputati.

Per altro questa rivalità venne tosto a cessare in seguito alla dominazione francese, succeduta già un anno dopo in virtù della pace di Vienna del 1809, che cedette a Napoleone tutto il litorale austriaco, Trieste, l'Istria, Fiume, la Carniola meridionale, la Croazia fino alla Sava e tutta la Dalmazia; le quali regioni furono poi riunite sotto il nome di *Provincie Illiriche* della Francia.

Durante questo primo periodo di dominazione politica ungherese a Fiume, avvenne un fatto storico di molta importanza : il riacquisto della Dalmazia, ceduta già nella pace preliminare di *Leoben* da Napoleone all'imperatore Francesco, assieme agli altri territori veneti, in compenso per la Lombardia, occupata dai Francesi. In virtù di questo trattato preliminare Francesco fece occupare dalle sue truppe la Dalmazia ancora prima della pace definitiva di *Campoformio*, accampando i diritti storici dei suoi avi, *i re d'Ungheria*, su quella regione ; e la popolazione che era già prima insorta contro il dominio «giacobino» della nuova repubblica veneta democratizzata, accolse ovunque con giubilo le truppe d'occupazione, andando incontro a loro con bandiere ungheresi e prestando con entusiasmo il giuramento di fedeltà al re d'Ungheria, dichiarando in varie assemblee popolari che i Dalmati si erano sempre considerati figli fedeli dell'Ungheria.

Pareva che in seguito a quest'importantissimo avvenimento dovesse ritornare all'Ungheria tutta la sua antica costa marittima e con essa l'antico splendore della Casa Arpadiana e di quella degli Angioini ungheresi — che l'Ungheria diventasse di nuovo una potenza marittima e, nel possesso di Fiume e dei porti dalmati, entrasse nell'eredità di Venezia sul mare Adriatico. Però le gelosia di Vienna e di Trieste impedirono la realizzazione di tali speranze. L'invidiosa politica viennese non voleva permettere che in tal guisa l'Ungheria scuotesse i vincoli della sua dipendenza coloniale. E perciò la Dalmazia fu annessa all'Austria, dalla quale era territorialmente separata, come prima da Venezia ; e i porti dalmati rimasero in quell'abbandono e in quell'immobilità in cui si erano trovati prima.

VI.

In seguito alla pace di Vienna del 1809 Fiume, assieme ai limitrofi territori della costa, fu staccata dall'Ungheria e divenne per breve tempo parte delle «*Province Illiriche*» — una delle effimere creazioni di cui l'insaziabile politica di conquiste di Napoleone macchiava in tanti casi la carta geografica dell'Europa.

Dopo la caduta di Napoleone queste regioni furono bensì liberate dalla dominazione francese (già nel 1813) ; ma la tradizionale politica austriaca, valendosi dell'opportunità, conservò l'amministrazione territoriale delle Province Illiriche corrispondente a quella del Littorale Austriaco di Maria Teresa, ma in proporzioni molto più vaste, imperocchè ora la «*Riviera Austriaca*»

*Ed al suo Re diletto
Che saggio lo governa
Giuriamo fede eterna,
Giuriamo eterno amor».*

Il periodo della seconda dominazione ungherese, inaugurata sotto i più fausti auspici, ebbe una durata di 26 anni (1822—1848) e ridiede a Fiume l'antica floridezza. Al tempo della riannessione la città non aveva più un porto accessibile, poichè l'ingresso alla foce della Fiumara (Eneo), che serviva da porto sin dai tempi più antichi, era completamente sbarrato da un banco formatosi con i detriti del fiume. Sin dal 1819 i navigli non vi potevano più entrare. Ora il governatore *Giuseppe Urményi* (1823—1835) si mise con tutta energia a rimediare a questo male, considerando come suo principale compito la creazione d'un porto sicuro; il banco fu scavato, l'alveo della foce canalizzato e arginato, cosicchè nel 1825 il porto della Fiumara poteva già accogliere come prima i piccoli velieri di cabotaggio. Però per i battelli di più grande portata che sinora dovevano essere ancorati alla rada aperta bisognava creare un artificiale bacino di approdo di conveniente profondità. A quest'intento l'arciduca *Giuseppe*, palatino (governatore) d'Ungheria, delegò a Fiume per gli studi preliminari necessari, il consigliere edile *Francesco Rauchmüller*, il quale poi nel 1831 presentò un progetto esauriente di tutti i lavori necessari per l'aumento del traffico marittimo di Fiume e dell'Ungheria, fra i quali primeggiava il progetto della costruzione d'un ampio e sicuro bacino di porto.

La scarsità delle risorse finanziarie dell'Ungheria — dove la nobiltà e il clero erano ancora esenti dal pagamento di imposte — ritardava per un tempo l'esecuzione del disegno; ma l'epoca delle grandi riforme nel quinto decennio del secolo scorso portò il successo bramato. Si cominciò col prolungamento del molo davanti la Torre dell'Orologio, aggiungendovi poi ad angolo retto verso occidente la diga trasversale destinata a proteggere dalle ondate del Quarnero l'interno del bacino ottenuto in questa guisa. A questo lavoro di chiusa si diede principio nel 1847 con l'intervento dell'arciduca-palatino *Stefano*.

Il secondo problema d'importanza vitale era la questione del trasporto per terra, resa acuta dalla minacciante concorrenza dei grani della Russia che potevano venire importati da Odessa per mare a minor costo che quelli dell'Ungheria stessa per terra.

La buonissima *Via Ludovicea* poteva bensì soddisfare a tutte le esigenze, ma la società proprietaria vi percepiva gabelle di pedaggio, facendo con ciò aumentare di molto il prezzo delle merci trasportate. Secondo la relativa proposta del Rauchmüller lo Stato doveva riscattare la strada ed abolire il pedaggio od almeno ridurlo ad un minimo. Però tale questione venne tosto superata da quella di una linea di *strada ferrata*.

La prima ferrovia fu costruita in Inghilterra nel 1830; in Ungheria già la dieta del 1832—36 votò una legge che concedeva il diritto d'espropriazione per la costruzione di tredici linee ferroviarie, fra le quali si trovava una linea da Sisek «*ai porti marittimi ungheresi*».

Quest'originario progetto d'una congiunzione ferroviaria con il mare assunse poi dimensioni più vaste nei concetti economici dei due grandi riformatori dell'Ungheria: il conte *Stefano Széchenyi* e *Lodovico Kossuth*. Ma il Kossuth colla proverbiale divisa: «*Al mare, Ungherese!*» propugnava la costruzione di una linea Vukovár—Fiume, mentre il Széchenyi era d'avviso che Fiume si dovesse congiungere direttamente a *Buda*, centro e capitale del regno.

La proposta di legge per la linea Vukovár—Fiume, presentata dal Kossuth alla dieta del 1843—44, incontrò delle difficoltà nella Camera dei Magnati e non fu votata; invece nella dieta del 1848 il progetto del Széchenyi riportò pieno trionfo: il XXX articolo di legge, decretando la costruzione di sei linee principali a spese dello Stato, mise la linea *Buda—Fiume* al primo posto, dichiarando che si dovesse passare alla sua esecuzione «senza indugio». Però, in seguito alla rivoluzione scoppiata nel medesimo anno e terminata tragicamente nel 1849, i rispettivi lavori ebbero un indugio di più di due decenni.

Ma sebbene questi provvedimenti di capitale importanza non fossero ancora realizzati, lo sviluppo della città di Fiume prese ciò nullameno uno slancio considerevole anche sotto il secondo regime ungherese. L'industria della costruzione navale era in pieno fiore: in otto diversi cantieri della marina si costruivano annualmente da 20 a 30 grandi bastimenti a vela. La città disponeva di una ragguardevole flotta mercantile propria, con la quale prese più tardi una parte assai lucrativa nei trasporti di materiali da guerra durante la campagna della Crimea, trasportando inoltre annualmente grandi quantità di frumento, di segale, d'orzo, d'avena e di granoturco ai porti di Venezia, di Trieste, del-

l'Istria e della Dalmazia ed a quelli più lontani di Livorno, Genova, Marsiglia, Barcelona, Malaga, Cadice ed Algeri; e, oltre le gragnaglie suindicate, ancora tabacchi, canape, potassa, carbone di legno, lane, cera, grasso di maiale, legname di quercia e da costruzione navale e doghe.

La popolazione della città, scemata a 8345 anime nel 1819, si elevò sino al 1847 alla cifra totale di 11,867.

VIII.

Nel 1848 Fiume — contrariamente ai suoi voti e ai suoi vitali interessi materiali e morali — fu di nuovo staccata dall'Ungheria. In seguito alle agitazioni jugoslave, iniziate da *Lodovico Gaj*, i Croati avevano accampato già prima con ardore sempre crescente delle pretese sulla diretta annessione della città al loro regno, malgrado che gli stessi Fiumani non ne volessero nemmeno sentire.

La Congregazione croata diede già ai suoi deputati mandati alla dieta ungherese del 1832—36 l'istruzione di insistere sull'abrogazione dell'articolo IV—1807 per sostituirvi una legge chiara e precisa, statuente l'appartenenza diretta di Fiume alla Croazia, qual parte integrante di questo regno. La dieta ungherese però non ammise tale proposta nemmeno alla discussione, anzi, con apposito deciso sottopose il R. Tribunale di Fiume direttamente alla R. Tavola Ungherese qual foro superiore, togliendo di mezzo l'appello alla Tavola Banale della Croazia. In segno di controdimostrazione, la Congregazione croata del 1836 invitò alle sue sedute il governatore e i deputati di Fiume — a sensi della risoluzione sovrana del 1808 —; il governatore Ürményi non vi andò in persona e vi si fece rappresentare soltanto da un procuratore; ma i Fiumani restarono intransigenti: essi non permisero nemmeno l'elezione di deputati alla Congregazione croata.

E siccome la città si asteneva anche in seguito dalla partecipazione alla legislazione croata, la Congregazione del 1847 tenuta in Zagabria ricorse al re per ottenere dal sovrano un ordine che imponesse ai Fiumani di farsi rappresentare a mezzo dei loro deputati anche a Zagabria; e un anno dopo, alla vigilia della rivoluzione del 1848, dichiarò per legge che Fiume, Buccari e il distretto del Vinodol si dovessero considerare parti integranti del «*Regno Trino ed Uno*» (Slavone—Croato—Dalmato).

Poco dopo il bano della Croazia, il colonnello *Giuseppe Jellachich*, strumento della camarilla viennese, ancora prima della sua invasione in Ungheria (11 settembre 1848) fece occupare Fiume dal commissario militare *Giuseppe Bunjevac* che vi proclamò l'annessione della città alla Croazia, assumendovi poteri dittatoriali. Gli succedette nel governo della città *Giuseppe Rusnov* (1851) con titolo ed attribuzioni di conte supremo, il quale però venne presto in uggia al governo centrale di Vienna per i suoi sentimenti nazionali croati troppo pronunciati: in occasione della visita dell'imperatore *Francesco Giuseppe* a Fiume nel 1852, essendo la città imbandierata accanto a vessilli giallo-neri (colori della casa regnante) e bianco-rossi (colori dell'impero austriaco) anche di tricolori croati (rosso-bianco-azzurri), il Rusnov venne in sospetto di sentimenti separatisti, ledenti il principio del centralismo assoluto, e fu per ciò licenziato.

D'allora in poi il governo di Fiume fu affidato esclusivamente a rappresentanti del più rigido centralismo imperiale, — Tedeschi delle provincie austriache; prima al barone *Ernesto Kellersperg*, poi al conte Carlo *Hohenwarth-Gerlachstein*, i quali governavano la città con pieni poteri assoluti, valendosi soltanto dell'aiuto di un Consiglio municipale di dieci membri, da loro nominati e da loro dipendenti, con voto consultivo limitato agli affari delle finanze comunali. I Fiumani non potevano far altro che tollerare muti il regime assolutista, conservando però immutati i loro sentimenti d'attaccamento al regime costituzionale ungherese di cui avevano sperimentato i benefici effetti nel passato.

Subito dopo il crollo del sistema ultra-centralista del ministro *Alessandro Bach*, ai primi albori del nuovo sistema di regime costituzionale inaugurato col *diploma* dell'ottobre 1860, l'opinione pubblica di Fiume reclamò apertamente la riannessione della città al regno d'Ungheria qual corpo separato autonomo. Sotto la pressione dell'opinione pubblica si fece vivo anche il Consiglio dei Dieci — sinora costretto a cieca ubbidienza — presentando già il 21 gennaio 1861 al bano della Croazia, il generale *Giuseppe Sokčević*, un ricorso chiedente la riannessione all'Ungheria, mandandone in pari tempo una copia al barone *Niccolò Vay*, cancelliere dell'Ungheria. In questo ricorso la città protestò per non essere stata invitata a farsi rappresentare secondo la legge del 1807 alla Dieta ungherese convocata per l'anno 1861, a mezzo del suo governatore e dei suoi deputati, dichiarando in pari tempo che — sebbene incorporata sin dal 1848 interinalmente alla Croazia — essa

non si era considerata mai come parte integrante di questo regno, al quale non era mai appartenuta nel passato.

Però a Vienna prevaleva ancora l'intenzione di lasciare Fiume unita alla Croazia. La Conferenza Banale, convocata con r. decreto per deliberare sul futuro assetto costituzionale della Croazia, costituì del territorio croato adiacente a Fiume il comitato di Fiume, di cui la città doveva essere il capoluogo. In pari tempo si decise la completa croatizzazione della città, introducendo il croato come lingua d'insegnamento nelle scuole di Fiume, dove persino nei tempi dell'assolutismo s'insegnava in italiano e in tedesco.

La pubblica opinione di Fiume fu gravemente perturbata da tali progetti. Il Consiglio dei Dieci protestò sdegnosamente contro il tentativo, rilevando che *l'Ungheria aveva sempre rispettato la lingua e l'antica autonomia della città*. In segno di protesta i cittadini si vestivano alla foggia ungherese e, ornati di piume e di nastri dai tre colori ungheresi, percorrevano le strade con grida di «*éljen!*» (evviva!) e con incessanti dimostrazioni patriottiche. In pari tempo il giornale italiano di Fiume sosteneva aspre polemiche contro quei di Zagabria.

Ora il bano Sokčević, per domare ogni resistenza, proclamò lo *stato d'assedio*. Indi costituì il nuovo Comitato di Fiume con sede a Fiume, nominando a suo conte supremo [prefetto] il barone *Bartolommeo Smaich*, il quale si ebbe anche il titolo di «capitano civile» delle città di Fiume e Buccari. In pari tempo, secondo le nuove forme «costituzionali», fece eleggere a Fiume la nuova rappresentanza civica di 52 membri.

Ma questa rappresentanza, appena riunitasi nella sua prima seduta, dichiarò di *non voler riconoscere l'appartenenza della città al nuovo comitato, di non prendere alcuna parte negli affari di questo e di adoperare ogni mezzo per rivendicare la riannessione di Fiume all'Ungheria*. Fedele a questa risoluzione, la Rappresentanza, invitata a delegare dal suo grembo quattro deputati alla dieta croata, vi oppose un reciso rifiuto anche dopo ripetute sollecitazioni.

Per deludere l'ostinata opposizione della Rappresentanza, il conte supremo Smaich, per ordine superiore, ricorse allo stragemma di far eleggere i deputati da tutta la cittadinanza, decretando d'improvviso le elezioni generali. Queste però ebbero un risultato schiacciante: fra 870 schede raccolte, 840 portarono la scritta: «*Nessuno!*»

A ciò seguirono nuove dimostrazioni e turbolenze e, in seguito a queste, persecuzioni, processi ed arresti; ma i Fiumani non si lasciarono intimidire.

Frattanto la Dieta ungherese, convocata nel 1861, domandava a due riprese al re l'invito di Fiume al Parlamento ungherese; all'incontro la dieta croata votò di nuovo una legge sull'appartenenza di Fiume alla Croazia. I Fiumani alla lor volta perseveravano nel loro intento: la Rappresentanza Municipale rinnegava anche in seguito ogni comunanza col comitato croato e continuava a trattare gli affari comunali in lingua italiana. I capi politici della città mantenevano costanti relazioni coi più influenti politici dell'Ungheria (barone *Giuseppe Eötvös*, *Colomanno Tisza*, conte *Mainardo Lónyai*, *Francesco Deák*) seguendone il consiglio di attenersi strettamente alla stessa politica di resistenza passiva adottata in Ungheria. E ce n'era bisogno, perchè la dieta del 1861 si sciolse senza aver raggiunto l'accordo col sovrano e il governo centralista del ministro *Schmerling* non voleva a nessun costo riconoscere l'indipendenza dell'Ungheria e la validità delle leggi costituzionali del 1848.

Questo stato provvisorio del governo durò per altri quattro anni; ma già nell'anno 1865 era palese che la monarchia degli Asburgo, pregna di elementi d'universale malcontento, non poteva reggere alle complicazioni di politica internazionale provocate dalle mire d'espansione dell'Italia e della Prussia. Allarmato dai pericoli esteri minaccianti la malsicura compagine dell'impero austriaco, composto di elementi tanto eterogenei, Francesco Giuseppe fece un nuovo tentativo di riconciliare l'oppressa nazione ungherese, dopo che il capo del movimento nazionale, *Francesco Deák*, nel suo famoso articolo di Pasqua, comparso nel numero del 16 aprile 1865 del giornale *Pesti Napló*, aveva dichiarato che l'opposizione degli Ungheresi non era rivolta contro la dinastia, ma contro i suoi cattivi consiglieri, e non aveva di mira il distacco dalla casa regnante, ma il riconoscimento dell'indipendenza nazionale e della libertà costituzionale dell'avito regno d'Ungheria.

Il monarca, persuaso oramai della urgente necessità di venire ad un equo accordo cogli Ungheresi, convocò a questo scopo una nuova dieta per il dicembre del 1865, avendo licenziato in pari tempo il governo centralista di *Antonio Schmerling* e affidato gli affari della monarchia al conte *Federigo Beeut*. Ma fu troppo tardi. La guerra scoppiò nel 1866 e il suo esito disastroso per l'Austria dimostrò ad evidenza la debolezza dell'Impero.

E perciò le trattative con la Dieta ungherese, interrotte durante la guerra, furono riprese con grande alacrità.

Appena radunatasi la Dieta, i Fiumani, bene informati di tutte le fasi delle trattative per l'accordo, solleccitarono di nuovo con un ricorso alla Dieta la riannessione della loro città all'Ungheria. Avendo poi ricevuta la notizia della costituzione del Ministero costituzionale dell'Ungheria sotto la presidenza del conte *Giulio Andrássy* (17 febbraio 1867), la città di Fiume, come per incanto, si vestì dei tre colori ungheresi; le botteghe si chiusero e si formò un corteo di dimostrazione con alla testa la bandiera ungherese cinta di alloro, con giovani vestiti alla foggia nazionale ungherese e con donzelle vestite di bianco, al suono di marcie ungheresi. Invano le autorità croate arrestarono gli organizzatori della dimostrazione: l'entusiasmo della popolazione non si poteva più frenare.

Poco dopo il re incaricò il consigliere intimo *Odoardo Cseh* di regolare gli affari del Littorale Ungarico in qualità di regio commissario. Restando ancora in sospenso la definitiva soluzione della questione fiumana, il commissario persuase il municipio di Fiume a mandare i suoi deputati alla Dieta croata per rinforzarvi il partito unionista e per esporvi i desideri dei Fiumani. I quattro deputati partirono dunque alla volta di Zagabria, ma il loro oratore (*Ernesto de Verneda*) non vi prese la parola che una sola volta — *parlando in lingua italiana* — per prendere le difese della nomina del commissario Cseh contro le proteste del deputato di Buccari; ed essendo stato accolto il suo discorso da urla e fischi, i deputati di Fiume abbandonarono sdegnati la dieta (1 maggio 1867) nè vi si presentarono mai più. Invece ancora entro lo stesso mese di maggio la città, avendo finalmente ricevuto l'invito a farsi rappresentare alla dieta ungherese, elesse con grande entusiasmo a suo deputato l'ungherese *Acacio Radich* come interprete dei desideri della comunità. In pari tempo i processi politici incamminati contro gli organizzatori delle precedenti dimostrazioni vennero soppressi per regio decreto e il barone Smaich rimosso dalla sua carica di conte supremo e capitano civile.

Dopo di ciò Fiume mandò ancora per l'ultima volta dei deputati a Zagabria (questa volta erano due: *Antonio Randich* e *dott. Niccolò Gellerich*) per presentarsi alla dieta croata convocata nel 1868 per la pertrattazione dell'accordo ungaro-croato. Però questi deputati non presero parte alle sedute e discussioni, limitandosi a presentare al presidente della dieta una protesta scritta (dd. 21 gennaio 1868) affermande che «*la terra di Fiume non ha*

Per due decenni interi Fiume non riuscì ad avere una linea ferroviaria mentre la ferrovia *Trieste—Vienna* venne aperta già nel 1857; e quattro anni dopo, nel 1861, fu aperta anche la linea ferroviaria *Buda—Pragerhof—Trieste* con l'intenzione di far deviare da Fiume l'esportazione dei prodotti dell'Ungheria; poi, nell'anno 1862, quella di *Sisek—Steinbrück* che fece deviare persino l'esportazione della Croazia da Fiume verso Trieste. I Fiumani, dopo incessanti ricorsi e rimostranze, si ebbero finalmente la promessa di un tronco di congiunzione verso *Pragerhof*; ma questa promessa non era seria, nè venne mantenuta. Ora il ceto commerciale di Fiume volle da solo prendere in mano l'affare e la Camera di Commercio si accinse a far eseguire degli studi preliminari per la costruzione di una linea ferroviaria da Karlovaz (Karlstadt) a Fiume; ma quando ebbe chiesto il permesso del governo per procedere a questo lavoro, le autorità viennesi si affrettarono ad opporvi un veto reciso.

Questa politica commerciale, tendente a paralizzare il movimento di Fiume, raggiunse presto il desiderato effetto, poichè ad es. il trasporto in ferrovia da Sisek a Trieste non veniva a costare nemmeno la metà di quello fatto mediante carri verso Fiume. Il movimento di questo porto andava in conseguenza continuamente scemando. Nell'anno dell'apertura della ferrovia *Sisek—Steinbrück* (1862) il valore totale del movimento era ancora di 13 milioni di fiorini; nel 1865 era già disceso a 11 milioni, con tendenza a continuo ribasso.

Tale oppressione economica destò finalmente vive apprensioni persino da parte dei Croati — per altro favoriti della corte di Vienna — perchè tornava a detrimento di tutta la regione costiera del loro paese. Perciò il generale *Giuseppe Sokčević*, bano della Croazia sin dal 1860, convocò una conferenza per farvi elaborare un progetto d'una linea ferroviaria da *Semlino* (Zimony, Zemun) sino a Fiume; e questo progetto si ebbe l'approvazione sovrana nel 1863. In pari tempo una commissione ungherese presieduta dal barone *Giuseppe Eötvös* e da *Agostino Trefort* (più tardi ministri nel Gabinetto ungherese) propagava il progetto d'una strada ferrata conducente dalla Pianura Ungherese attraverso *Eszék* (Osjek) sino a Fiume. Però il ministro di Commercio dell'Austria, il *Kalchberg*, valendosi astutamente dell'antagonismo politico fra Croati e Ungheresi, mise per condizione della concessione la fusione della due società formatesi all'intento; e quando — ad onta della sua supposizione — la fusione avvenne di fatto, accampò

alveo scavato nel terreno d'alluvione a maggior distanza dalla città, mentre l'antica foce, nettata dei detriti e scavata a conveniente profondità, venne trasformata nel cosiddetto *Canale della Fiumara* che poteva servire di porto sicuro ai piccoli velieri di cabotaggio (trabaccoli, brazzere, pieleggi ecc.).

Mentre l'area complessiva del bacino principale non s'estendeva a più di cinque ettari, il Canale della Fiumara era limitato a un solo ettare di superficie.

Nessuna meraviglia dunque se in tali condizioni i Fiumani avevano sempre presenti agli occhi i benefici effetti dei precedenti due periodi di amministrazione ungherese, durante i quali la città fioriva sempre, progredendo sicura sulla via del suo sviluppo economico, e se anelavano con ansia e domandavano indefessamente l'annessione all'Ungheria, alla quale erano legati da indissolubili vincoli d'interessi commerciali e spirituali.

X.

Quando Fiume, in virtù dell'accordo provvisorio del 1870, passò di nuovo sotto l'amministrazione del Governo d'Ungheria, questa città non aveva nè congiunzioni ferroviarie verso l'interno, nè proprie imprese di navigazione, nè un porto conveniente, nè un movimento commerciale di qualche entità. Fu il Governo ungherese che in pochi decenni provvide alle mancanti linee di comunicazione, alla creazione di diverse società di navigazione, a un porto spazioso, corrispondente a tutte le esigenze moderne, a un commercio attivissimo, superando tutte le difficoltà opposte dalla natura e dalla politica commerciale dell'Austria.

Già nel 1873 furono aperte attraverso il labirinto delle selvagge rocce del Carso le due linee ferroviarie *Sankt Peter—Fiume* e *Carlstadt—Fiume*; la prima, che era una diramazione dalla linea Vienna—Trieste, non aveva che un'importanza secondaria dal punto di vista commerciale; — ma la seconda apriva una via dritta all'esportazione dell'Ungheria. Però anche questa linea statale non era in principio altro che un tronco, in quanto che le linee intermediarie, *Buda—Zákány* e *Zagabria—Carlstadt* si trovavano nel possesso della Società austriaca delle Ferrovie Meridionali (*Südbahn*), la quale, mercè un'artificiosa politica di tariffe, rendeva il trasporto verso Trieste meno costoso, benchè il percorso fosse più lungo. Perciò lo Stato Ungherese riscattò nel 1880 dalla Società la linea *Zagabria—Carlstadt* ed iniziò

trattative per un accordo riguardo alle tariffe della linea *Buda—Zákány*, rimasta in possesso della società austriaca. Però la Società era tutt' al più disposta a concedere la parità delle tariffe per Trieste e per Fiume. Allora il Governo ungherese — dietro le continue insistenze dei Fiumani — si decise a far costruire una linea di concorrenza; e così — in virtù dell'articolo di legge XLVI del 1881 — fu costruita la linea *Budapest—Dombóvár* e riscattate le linee di congiunzione *Zákány—Báttaszék* e *Alföld—Fiume*. Con ciò l'Ungheria era liberata dall'incubo dell'ingerenza dei capitalisti viennesi. Dopo un ritardo di 27 anni la città capitale dell'Ungheria si ebbe finalmente quello che Vienna aveva già ottenuto nel 1857 — un diretta congiunzione ferroviaria col mare, posta esclusivamente al servizio degli interessi nazionali.

Quanto poi al *porto*, il Governo ungherese, con saggia previsione, cercava di renderlo adatto al disbrigo del movimento merci, di cui si poteva attendere un considerevole aumento in seguito alla creazione delle nuove linee di comunicazione. Si procedette con alacrità ai lavori portuari che trasformarono tutta l'estensione della spiaggia di Fiume in un vasto sistema di bacini che comprendeva il *Canale della Fiumara*, il *Porto Baross* — destinato al trasporto dei legnami della Croazia, — il *Grande Bacino Centrale* — provvisto di moli, di magazzini, di grù, d'un faro di modernissima costruzione —, il *Porto del Petrolio*, il *Bacino di Carenaggio*, il *Porto del Cantiere*. Nei quattro decenni dell'amministrazione ungherese la superficie delle acque dei porti si decuplò: mentre nel 1870 non comprendeva che 6 ettari, sino al 1913 si era elevata a 62.2 ettari.

... Nel tempo della riannessione all'Ungheria la città non si poteva vantare di alcuna propria *società di navigazione*. V'era bensì un gran numero di grandi velieri in possesso di proprietari fiumani, però la concorrenza sempre crescente dei piroscafi condusse a una seria crisi della navigazione a vela. Così il Governo ungherese si vide costretto a stipulare già nel 1872 un accordo col *Lloyd Austriaco*, secondo il quale questa società triestina si obbligava a toccare Fiume per l'esportazione delle merci ungheresi verso il Levante. Però gl'interessi del commercio ungherese esigevano delle linee di trasporto verso i paesi occidentali, consumatori dei prodotti greggi dell'Ungheria, anzi che verso i paesi orientali, consumatori di prodotti industriali; e ciò non a mezzo di bastimenti a vela, dipendenti dai capricci dei venti e soggetti a ritardi frequenti — talvolta d'una durata di parecchi mesi —,

Ma non vi furono soltanto legami d'interessi materiale quelli che univano Fiume alla nazione ungherese; ma pure legami spirituali di sincero affetto, corrispondenti per altro ai sentimenti di tutti gli Italiani di quell'epoca. A detta di uno storiografo fiumano irredentista gli Ungheresi apparvero agli occhi dei Fiumani, prima duramente oppressi dal giogo croato, come generosi liberatori... «*L'italianità del municipio, insidiata dai croati — dice il nostro autore — potè rifiorire e rafforzarsi all'ombra del tricolore ungherese; quella fratellanza tra ungheresi e italiani che oggi si cerca di far rinascere era allora veramente sentita, almeno a Fiume. Nè è da meravigliarsi che i fiumani provassero un affetto sincero per questi dominatori che si presentavano come providi fratelli, tutori e promotori degli interessi e del benessere loro. I vincoli ideali tra dominanti e dominati si facevano sempre più stretti e cordiali... Da un lato il ricordo del recentissimo duro dominio croato,... dall'altro il miraggio d'un avvenire lieto e fecondo sotto l'egida di quell'Ungheria che, riottenute finalmente le antiche libertà costituzionali e memore del triste servaggio sofferto, si mostrava umana verso le altre nazionalità e soprattutto verso l'italiana, per la quale nutriva vive simpatie. Italia e Ungheria avevano languito sotto il medesimo giogo, avevano combattuto lo stesso avversario: Kossuth, il capo dell'effimera repubblica ungherese, avea trovato in Italia una seconda patria; il colonnello Tüköry, avea dato il suo sangue generoso per il riscatto della Sicilia; il generale Türr, fortunato e sagace collaboratore di Garibaldi, era stato scelto da Vittorio Emanuele II suo aiutante di campo»... «Poi l'italianità di Fiume non dava allora ombra ai politici ungheresi, i quali anzi comprendevano che l'essersi mantenuta italiana di fronte alle secolari insidie croate aveva potuto salvare Fiume all'Ungheria; comprendevano che questa civiltà italiana, di cui i fiumani... andavano fieri, era un legame tra Ungheria e l'occidente d'Europa, era una finestra aperta verso il mondo civile. Per tutto ciò quelle manifestazioni di fratellanza erano sincere e dall'una parte e dall'altra; e non erano causate soltanto dal comune interesse materiale;... no, si trattava di vera affezione da parte dei fiumani per essere stati liberati dall'opprimente giogo croato, da parte degli ungheresi per il sentimento di riconoscenza che destava in loro l'energia con la quale Fiume s'era recisamente opposta al dominio croato e con la quale aveva domandato insistentemente la riannessione al regno di Santo Stefano».¹*

¹ Silvino Gigante : Storia del Comune di Fiume, 1928, Firenze ed. Bemporad, pp. 111—12.

i fatti geografici restano inalterati: Fiume, per la sua posizione speciale, resta sempre virtualmente destinata a servire di scalo al commercio del Grande Bacino Danubiano. Le forze cosmiche inerenti alla posizione geografica di Fiume tendono e tenderanno sempre al riacquisto del retroterra commerciale perduto; e lo spazioso porto, ben munito di tutte le attrezzature richieste, invita ed inviterà per sempre un vivo movimento commerciale. Dall'altra parte le energie vitali dell'Ungheria manifestatesi con sì grande successo durante il lungo periodo dell'appartenenza di Fiume al Regno, non sono venute a cessare del tutto; imperocchè l'Ungheria, benchè ora politicamente staccata dal mare, continua ancora ad esercitare un non irrilevante traffico mediante alcune società ungheresi di navigazione marittima, costituitesi dopo la guerra ad onta della grave depressione economica del paese.

* * *

Quanto alle vicende della navigazione ungherese del dopo guerra, il sig. *Giulio Vállay*, ex-capitano di lungo corso, già addetto al Ministero ungherese del commercio, ci ha gentilmente fornito i seguenti autentici ragguagli (scritti da lui in lingua italiana):

All'epoca dell'armistizio l'Ungheria possedeva una flotta mercantile consistente di 76 unità, la cui proprietà si divideva fra le Società «*Adria*», «*Levante ungherese*» («*Magyar keleti*»), «*Atlantica*», «*Oriente*», «*Ungaro-Croata Libera*», «*Ungaro-Croata*» ed altri armatori privati.

Le società «*Adria*» ed «*Oriente*», tosto dopo l'armistizio si trasformarono, sotto lo stesso nome, in società italiane, mentre il naviglio della società «*Ungaro-Croata*» fu diviso fra l'Italia e la Jugoslavia, e quindi formate la società italiana di navigazione «*Costiera*», con sede a Fiume, e quella jugoslava denominata «*Jadranska Plovidba*», con sede a Susak.

Le navi delle società ungheresi «*Atlantica*» e «*Levante*» rimasero transitoriamente nella gestione dei proprietari originari e poscia furono requisite dal Governo italiano, il quale ha pagato in modo molto generoso per l'uso di questi bastimenti.

Però nel 1923 le navi delle due società, in tutto 13 unità di lungo corso, furono assegnate dalla Commissione delle Riparazioni all'Italia e quindi definitivamente tolte ai proprietari ungheresi.

In seguito al Trattato del Trianon l'Ungheria ha perduto il litorale, per il quale — come lo dimostra la sua storia nazionale — essa aveva sostenuto tante lotte gravissime.

Luigi Kossuth disse nel suo articolo portante il titolo: *Al mare, Ungheresi! Via al mare!*¹ dando sfogo alle ambizioni antiche della nazione ungherese: «*Fiume è una porta gigantesca, la quale fu aperta dall'Onnipotente per rendere rispettato il nome sconosciuto dei Magiari anche nelle parti più remote dell'universo*». Il Trattato del Trianon ha bensì serrata questa porta, in seguito alla perdita dolorosa del littorale e del naviglio ungherese, ma con tutto ciò non riuscì ad annientare del tutto la marina mercantile ungherese.

L'art. 209 del Trattato di Pace garantì all'Ungheria il diritto di potere inalberare la bandiera ungherese su tutte le navi aventi matricola ungherese e regolarmente iscritte nel registro delle navi ungheresi presso l'Ufficio di Marina a Budapest. Il principio di *Ugo Grotius*, secondo il quale i mari del mondo non sono «*res nullius*», ma «*res communis*», fu conservato anche nel Trattato del Trianon, il cui articolo 294 garantisce esplicitamente all'Ungheria il libero passaggio all'Adriatico, ed a questo proposito l'art. 268 del detto Trattato di Pace determina in massima la sfera della libertà di passaggio fintanto che le Potenze Alleate ed Associate avranno conchiuso una Convenzione generale che avrà da regolare la questione definitivamente.

Le tradizioni di Kossuth e l'affetto dei Magiari per il mare ebbero già nei primi anni del dopoguerra una manifestazione cospicua: nel 1922 fu costituita la nuova società ungherese di navigazione «*Oceana*», la quale acquistò 7 piroscafi dalla società americana *Kerr Steamship Co.* di Nuova-York. Queste navi però, pur troppo, causa le pessime condizioni del mercato, dovettero essere rivendute nel 1926. Le navi dell'*Oceana* per altro non facevano nessun traffico col porto di Fiume. Esse erano impiegate nella navigazione libera e facevano viaggi per lo più dall'Inghilterra per l'America del Sud.

Frattanto le condizioni del traffico marittimo di Fiume andavano sempre più peggiorando. I vari trattati e patti hanno cambiato essenzialmente la situazione politica ed economica della città di Fiume, la quale, prima della guerra, era un centro importante dell'esportazione ed importazione dell'Ungheria e della Croazia.

Colla creazione dello «Stato Serbo-Croato-Sloveno», ossia della odierna Jugoslavia, la quale s'incuneava fra l'Ungheria ed il littorale ex-ungherese, nonchè con la bipartizione del porto

¹ Sulle pagine della Gazzetta Settimanale (Hetilap) del 27 gennaio 1846.

tra l'Italia e la Jugoslavia, la cessione del porto Baross (ora detto porto Susak), il qual ultimo sin dal principio fece una concorrenza inevitabile alla parte italiana del porto di Fiume, il grande porto di Fiume cominciava ad essere frequentato sempre più raramente dalle navi delle società di navigazione libera; i magazzini generali e gli attrezzi d'imbarco e sbarco del porto, così magnificamente e con tanti sacrifici costruiti dall'ex-regime ungherese, rimasero deserti ed inoperosi, nel mentre dall'altro lato il porto di Susak (già porto Baross) risultò essere troppo angusto per le esigenze della Croazia. Prima della guerra il porto Baross era specializzato per l'esportazione di legnami e lo rimase anche dopo la guerra.

Il traffico del porto di Fiume andava riducendosi di grado in grado e il collocamento della gente di mare fiumana cominciava a dare gravi pensieri al Governo Italiano. S. E. Benito Mussolini, vista la grande disoccupazione dei marinai fiumani e la situazione disperata della città medesima, cercava di migliorare le condizioni mediante vari provvedimenti, dei quali sarà opportuno menzionare qui la costituzione delle società «*Fiumana*» e «*Levante*» con sede a Fiume.

Il Capo del Governo Italiano ha sempre favorito e protetto gli interessi dell'Ungheria; ne fa prova il nobile gesto, col quale nel 1923, essendo state le navi ex-ungheresi assegnate all'Italia dalla Commissione delle Riparazioni, Mussolini, mosso dal motivo etico che la proprietà di queste navi ritornasse agli armatori originali, rese possibile alle società ungheresi «*Atlantica*» e «*Magyar Keleti*» (Levante Ungherese) di riacquistare il naviglio, che il Governo Ungherese aveva dovuto cedere in esecuzione al Trattato di Trianon.

Così i sette piroscafi che già erano stati di proprietà dell'«*Atlantica*» ed i sei piroscafi che già appartenevano alla «*Magyar Keleti*», poterono essere riacquistati dai proprietari originari ungheresi, per il conto delle neocostituite società «*Fiumana*» e «*Levante*».

Il Governo Italiano, nel consentire al detto acquisto, impose alle suddette società talune condizioni, che miravano principalmente a raggiungere lo scopo essenziale che esso Governo si era prefisso, cioè quello di ristabilire il traffico tra l'Ungheria e Fiume. Così mentre, fra altro, fu imposto alle dette società l'obbligo di far toccare da ciascun piroscafo almeno una volta l'anno il porto di Fiume, dall'altro lato venne accordata la rateazione di maggior

parte del prezzo d'acquisto per dieci anni consecutivi, per dar tempo allo sperato consolidamento delle condizioni di Fiume. Però, sin dall'epoca della costituzione delle società «*Fiumana*» e «*Levante*», le condizioni d'esercizio andavano invece sempre peggiorando, da una parte in seguito al ribasso dei noli, d'altra parte in seguito all'aumento dei salari degli equipaggi e di varie spese inerenti all'esercizio. Nei riguardi particolari della «*Fiumana*», poi, causa le difficoltà create da parte della Jugoslavia, non si poté attivare quel traffico tra l'Italia e l'Ungheria che era prospettato nella Convenzione che regolava i rapporti del Governo Italiano con detta società; traffico dal quale la Fiumana — come pure la Levante — si ripromettevano la prosperità; perciò esse si videro costrette a cercare un qualche impiego per le proprie navi nella navigazione libera, in paesi esteri.

In conseguenza della crisi mondiale che pesava maggiormente sulle imprese marittime che si dibattevano in gravi angustie finanziarie per l'aumento delle spese d'esercizio e per l'imprevisto ribasso dei noli, dal 1924 in poi le società menzionate non solo non potevano dimostrare alcun utile, ma subivano perdite considerevoli. Le possibilità di guadagno erano svanite. La diminuzione dei noli fu tanto enorme che queste società, costituite con ex-piroscafi ungheresi, avrebbero già da lungo perduto il loro capitale sociale se i proprietari originari delle società ungheresi, l'Atlantica e la Magyar Keleti, non avessero fatto sacrifici rilevantissimi. Tali sacrifici furono fatti da essi nella fiducia di poter conservare così i piroscafi che prima della guerra loro appartenevano.

Pur troppo, tutta la buona volontà e tutti gli sforzi delle società ex-ungheresi riuscirono vani: la cerchia d'attività del porto di Fiume, di fronte ai 400,000 chilometri quadrati dell'anteguerra, si ridusse nel 1931 a 20,000 chilometri quadrati. Il risveglio economico di Fiume non poté realizzarsi e le due società, durante la loro esistenza, non ebbero alcuna possibilità di prestare nella navigazione libera di Fiume servizi efficaci per rianimare la vita commerciale fra l'Italia e l'Ungheria.

Intanto le condizioni disperate del mercato internazionale dei noli costrinsero gli armatori dei maggiori Stati marittimi a mettere in disarmo parecchi milioni di tonnellate; fra cui all'incirca un milione e duecentomila di tonnellate di portata nella sola Italia (al primo novembre 1930: 476,843 tonnellate di stazza lorda).

Questa grave situazione, pur troppo, non presenta alcuna prospettiva d'un miglioramento nel prossimo avvenire. Nella sovrumana lotta per l'esistenza le società fiumane cercavano di resistere, ma subivano gravi perdite e si trovavano — come tutti gli armatori del mondo — in gravi condizioni finanziarie, in seguito alle quali la Società «*Fiumana*» fu costretta a dichiarare nel 1932 il fallimento, mentre altre società fiumane furono costrette a mettere in disarmo una rilevante parte del loro naviglio.

Alla situazione grave del porto di Fiume e della gente di mare fiumana ha contribuito in grande misura il disarmo delle navi; e poichè le società fiumane, come tutti gli altri armatori del mondo, dovranno tenere inoperose le navi per lungo tempo (giacchè se anche si verificasse un miglioramento dei noli, una gran parte di esse non avrebbero i mezzi finanziari per riarmare le navi), non si può sperare in un risveglio prossimo della vita commerciale e marittima di Fiume.

Nel frattempo gli Ungheresi hanno fondato varie nuove società di navigazione, le quali però, causa la mancanza del libero transito dell'Ungheria all'Adriatico — previsto nel Trattato di Pace — dovevano escludere del tutto il porto di Fiume dalla loro attività.

Così nel 1928 fu costituita la società ungherese di navigazione «*Pannonia*» col piroscifo «*Magyar*» e dopo poco anche la società «*Transoecania*» con 3 piroscafi (Tátra, Tisza, Tenger). Nello stesso anno ebbe luogo a Newcastle il varo del vapore «*Honvéd*» della società «*Magyar Keleti*» e nel 1930 il sig. *Bernardo Burger*, console ungherese a Genova, ha messo in armo il piroscato «*Árpád*» (il quale poi naufragò nel 1934). Nel 1931, colla costituzione della Società ungherese «*Ungaro-Britannica*» tre piroscafi inglesi (*Csárda*, *Csikós* e *Pusztá*) e colla costituzione della società «*Oltremare*», il «*Rákóczi Ferencz*» e poscia il vapore italiano «*Ramona*» del sig. *Giuseppe Burger* di Genova hanno inalberato la bandiera ungherese. Un po' più tardi il console *Bernardo Burger* ha comprato e messo sotto bandiera ungherese 2 altri vapori italiani («*Kelet*» e «*Nyugat*»).

Che le navi ungheresi possono viaggiare con profitto anche nelle attuali condizioni di noleggio risulta dal fatto che negli ultimi tempi, come suddimostrato, una decina di navi già straniere inalberarono la bandiera ungherese; e vi è ragione di credere che prossimamente altre navi faranno lo stesso, poichè sotto la bandiera ungherese le società sostengono inferiori salari degli equipaggi,

minori oneri per le assicurazioni sociali e nessun onere fiscale. Le navi inalberanti la bandiera ungherese sono esenti dai diritti di trapasso. Tutte le competenze degli equipaggi ungheresi sono determinate in valuta inglese: in Lire Sterline; il che — dato l'attuale ribasso della sterlina — riesce pure molto conveniente agli armatori ungheresi.

Nel 1929 s'incamminarono delle trattative tra l'Italia e l'Ungheria per la costituzione di una società di navigazione Italo-Ungherese avente la sua sede a Fiume (l'«*Hungaria*»); ma, per diverse ragioni, tali trattative rimasero infruttuose e secondo lo stato attuale delle cose la costituzione di tale società si può ritenere esclusa.

È da notarsi per altro che tutti i capitani marittimi ungheresi, senza eccezioni di sorta, parlano l'italiano, avendo compiuto gli studi nautici a Fiume e che sulle navi ungheresi tutta l'amministrazione di bordo è bilingue: ungherese e italiana, il quale fatto dimostra pure che l'Ungheria si conserva tuttora fedele alle tradizioni di Fiume.

Prima della guerra, o più precisamente prima dell'entrata in vigore del Trattato del Trianon, Fiume era non soltanto il porto di registro, ma anche quello d'armamento di tutte le navi ungheresi. Però questo stato di cose venne a cessare colla perdita di Fiume, poichè dal 1918 in poi le navi ungheresi vennero iscritte anzichè nel registro di Fiume in quello di Budapest, la quale città figura ora come porto di registro dei bastimenti ungheresi; e con ciò sono spezzati al presente i legami che univano la marina mercantile ungherese al porto di Fiume.

L'art. 275 del Trattato del Trianon accorda all'Ungheria l'uscita libera al Mar Nero e quindi le assicura il diritto di estendere la sua attività, in continuazione della navigazione danubiana, al traffico marittimo internazionale.

Avendo perduto il proprio porto e l'uscita libera oltre la Jugoslavia all'Adriatico, l'Ungheria dovette cercare la via naturale: il Danubio, per venire in contatto diretto col mare.

Nel 1934 la *R. Società Ungherese per la Navigazione Fluviale e Marittima* (MFTR) ha fatto costruire, con una sovvenzione statale, una motonave denominata «*Budapest*», destinata a fare viaggi senza interruzione tra Budapest ed Alessandria d'Egitto. Il primo viaggio di questa motonave ha confermato il fatto che l'Ungheria si trova nella possibilità di svolgere la sua esportazione verso l'Oriente per Danubio; e visto che detta motonave fu presto

FONTI E BIBLIOGRAFIA

Fonti:

Archivio Municipale di Fiume: il «Liber Civilium» del Cancelliere de Reno (1436—1471) e i «Protocolli Capitanali» (verbali delle sedute del Consiglio Patrizio, 1593—1607).

Archivio dello Stato ungherese, Budapest: «Acta Gubernii Fluminensis».

Archivio del preesistito Ministero delle Finanze Comuni (incaricato del governo della Bosnia ed Erzegovina) Vienna: Zeng und Venedig betreffend Räubereien der Uskokken (fasc. 314).

Archivio della Reggenza di Graz («Landesregierungsarchiv», per gli anni 1601—1608).

Pubblicazioni:

a) Del medesimo autore:

A. Fest: Gli Uscocchi nella storia di Fiume (Annuario del Club Alpino Fiumano, 1889).

A. Fest: Fiume és az uszkokok (Fiume e gli Uscocchi), lavoro pubblicato nel «Századok», periodico della Società Storica Ungherese, e in tiratura separata, 1891.

A. Fest: Fiume zur Zeit der Uskokkenwirren. Nell' «Ungarische Revue», periodico dell'Accademia Ungherese delle Scienze e in edizione separata, comm. Dase, Trieste-Fiume, 1893.

A. Fest: Distacco delle isole del Quarnero dall'Ungheria, in ungherese nel «Századok» p. 893 e ss., 1893.

A. Fest: Come e quando divennero i conti Batthyány patrizi di Fiume? (In ungherese nel giornale «Fiume».) 1892. A. XI. No 22.

A. Fest: Corrispondenza fra il conte Teodoro Batthyány e il Consiglio Patrizio di Fiume circa l'annessione della città all'Ungheria. («Fiume» A. XI. N. 23., Ann. X.)

A. Fest: Le strade conducenti dall'Ungheria al mare Adriatico. (Az Adria-tengerhez vezetó utaink.) Saggio storico-geografico pubblicato nel Bollettino della Società Geografica Ungherese «Földrajzi közlemények», 1895.

A. Fest: Il commercio di Fiume nel Medio Evo; pubblicato prima in ungherese nella Rivista di Storia dell'Economia (Gazdaságtörténeti Szemle, Budapest, 1895) e in tiratura separata e poi in traduzione italiana sotto il titolo «Il commercio di Fiume nel sec. XV» Fiume, 1900, ed. Mohovich.

A. Fest: Sulla postura geografica di Fiume. Nel Bollettino della Società Geogr. Ungherese, Budapest, 1897.

A. Fest: Contributi per la storia della Pubblica Istruzione a Fiume. Pubblicati successivamente negli Annuari del Ginnasio di Fiume Ann. XXX, XXXI, XXXIII. (1900—1903.)

A. Fest: I primordi del commercio ungherese a Fiume. (A magyar kereskedelem kezdetei Fiumében.) «Magyar Tengerpart» A. X, No, 91, 1902.

A. Fest: Gli antichi governatori ungheresi di Fiume. (Fiume régi magyar kormányzói.) «Magyar Tengerpart», A. XI, No 128, 1903.

A. Fest: I Patrizi Ungheresi di Fiume. (Fiumei magyar patriciusok.) App. del «Fiumei Szemle» (Rivista di Fiume). A. III, N. 10, Fiume, 1905.

A. Fest: Fiume all'epoca della prima guerra napoleonica. Prima in ungherese nel periodico «A Tenger» (Il Mare), poi in traduzione italiana nel Bollettino della Deputazione di Storia Patria, Fiume, 1912.

A. Fest: Völkerbewegung von Fiume seit der Wiedervereinigung mit Ungarn. In tedesco ed in ungherese nel Bollettino della Società Geografica Ungherese (Földrajzi Közlemények). Ann. XL fasc. 7, Budapest, 1912.

A. Fest: Il Barone Giuseppe Eötvös e la questione fiumana. Prima in ungherese, nell'Annuario dell'Accademia Ungherese delle Scienze, Budapest 1912, e poi in italiano nel Bollettino della Deputazione di Storia Patria, Fiume.

A. Fest: Fiume nel sec. XV. Prima in ungherese nel «Századok», Bollettino della Società Storica Ungherese, poi in traduzione italiana come volume separato del Bollettino della Deputazione di Storia Patria, Fiume, 1912.

A. Fest: Delle antecedenze e degli effetti dell'annessione di Fiume all'Ungheria, in ungherese nel «Századok», Budapest, 1916.

A. Fest: Fiume in difesa della sua autonomia al principio del sec. XVII. Biblioteca della Mattia Corvino, Budapest, 1933.

b) Altre pubblicazioni:

Gonda Béla: A Magyar Tengerészlet és a Fiumei Kikötő. (La Marina Ungherese e il Porto di Fiume), Budapest, 1906.

Giovanni Kobler: Memorie per la Storia di Fiume. Fiume, 1896.

Franz Rački: Fiume gegenüber von Croatien. Agram, 1869.

Engel: Gesch. des ungarischen Reiches und seiner Nebenländer. Halle, 1798.

Graf Vincenz Batthány: Briefe über das Ungarische Küstenland. Pesth, 1805.

Graf Johann Szapáry: Der unthätige Reichtum Ungarns wie zu gebrauchen. Nürnberg, 1784.

Franz Rauchmüller: Übersicht der dem ungarisch-adriatischen Meereshandel dienenden Land- und Wasserstrassen. Ofen, 1831. — (Memoriale litografato nell'Archivio dello Stato di Budapest.)

Vincenzo Tomssich: Notizie storiche sulla città di Fiume. Fiume, 1886.

Rodolfo Pichler: Il Castello di Duino. Memorie. Trento, 1882.

Thallóczy Lajos: Gr. Benyovszky haditengerészeti és kereskedelempolitikai tervei. (Progetti del conte Benyovszky concernenti la marina da guerra e la politica commerciale.) Budapest, 1891.

L'abbé Paul Pisani: La Dalmatie de 1797 à 1815. Paris, Picard et fils, 1893.

Tullio Erber: Storia della Dalmazia dal 1797 al 1815. Negli Annuari del Ginnasio di Zara, 1886/7—1891/2.

Silvino Gigante: Storia del Comune di Fiume. Ed. Bemporad, Firenze, 1928.

Ministero ungherese dei lavori pubblici e delle comunicazioni: A hazai közmunka és közlekedési ügyek története. (Storia dei patri lavori pubblici e comunicazioni). Budapest, 1885.

Cenni sulle condizione commerciali di Fiume. Memoriale del Municipio e della Camera di Commercio di Fiume, 1880.