

pezie storiche e la di cui esistenza era collegata alle sorti della fortezza. In una delle vie che traggono alla fortezza vi mostreranno una casuccia modesta, ove dimorano ora miseri operai, e vi diranno che in essa, nel 1818, soggiornò l'imperatore Francesco I con sua moglie: era, a quell'epoca, la casa più decente di Knin.

Nell'unico caffè, sulla via principale, feci conoscenza con molte persone ammodo, con l'aristocrazia intellettuale del paese. Nel corso della conversazione, seppi che il benessere economico del paese va declinando e che nessun negoziante o possidente di Knin può vantare un patrimonio rilevante.

— La ferrovia, dunque, non giovò al paese?

— Per ora, no, giacchè, terminando qui, essa ci tolse le risorse del commercio locale di transito, senza rimpiazzarle con altre provenienti da un ravvicinamento della borgata ai paesi che ci stanno alle spalle, e al grande commercio generale d'Europa.

Infatti, la rete ferroviaria dalmata, di circa 150 chilometri, non si comprende: facendo capo a Sebenico e Spalato, i due rami si uniscono a Perkovic, e da lì la linea, passando da Dernis, prosegue fino a Knin, dove termina. A suo tempo, mentre si progettava e costruiva, fu una facile risorsa per i rispettivi impresari, e nulla più. Fu una ferrovia elettorale, insomma. Ma sarebbe urgente che la linea, la quale, per le sue difficoltà tecniche, costò un occhio, si prolungasse fin nella Croazia e lì si allacciasse alle grandi linee internazionali. Altrimenti, i dalmati avranno scarsi motivi di benedire al carro della civiltà.

Per la sua posizione eminentemente strategica, Knin fu sempre la prima piazza forte che gli eserciti di terra invasori dovevano conquistare, per garantirsi il possesso della Dalmazia montana. Nel 1805, 5000 soldati francesi, coman-