

sbocchi in territorio turco: a quel porto di San Giovanni di Medua, che, viceversa, non è un porto, e che necessiterebbe una spesa ingente per renderlo adatto al nuovo traffico che la ferrovia dovrebbe creare. Nella lunga conversazione avuta ieri, per l'appunto col Pascich, avendo sotto gli occhi le carte della regione che la ferrovia dovrebbe attraversare, e non certo credendo di fare una grande scoperta, io gli diceva come, in fondo, con questo sbocco a Medua, anche a parte il fatto del porto poco adatto, la questione non mi sembra affatto risolta per la Serbia.

— Una ferrovia serba che finisce ad un porto turco, non vi dà, gli dicevo, quella indipendenza economica che è lo scopo principale per il quale vi sottoponeste anche ad un forte sacrificio finanziario.

Questo io diceva al Pascich anche perchè mi era stato detto che, per ragioni dinastiche, essendovi in questo momento qualche dissapore fra il principe Nicola e Re Pietro suo genero, il Governo serbo avrebbe voluto evitare lo sbocco della ferrovia ad Antivari. Il Pascich mi assicurò invece che nulla vi è di vero in tutto questo. Tanto vero che nella domanda di concessione, è compreso l'*embranchement* che andrebbe da Scutari (ove, malgrado la spesa un po' maggiore, sia scelto il tracciato più razionale che è quello lungo la vallata del Drin) ad Antivari in terra ancora serba, e dove, la nostra Compagnia di Antivari sta terminando i lavori della ferrovia che va a Vir e quelli del porto, il più bello e il più grandioso di quel litorale. È stato provvidenziale per parte nostra l'aver messo piede con questa ferrovia che si inaugurerà fra pochi mesi sull'altra sponda dell'Adriatico. Quella ferrovia e quel porto sono l'*amorçe* per la nuova grande ferrovia, che attraverso le difficoltà alle quali ho accennato si dovrà pur fare un