

politici e dei competenti dal punto di vista tecnico. Ebbi fra gli altri un lungo colloquio col Pascich, che allora non era presidente del Consiglio, ma che della questione si era occupato in particolare modo anche con vari articoli pubblicati nel 1900, precisamente quando questo argomento appassionava l'opinione pubblica e interessava vivamente anche il Re. Egli mi disse fino da allora come la costruzione di questa grande ferrovia sarebbe stato uno dei capisaldi del suo programma ritornando al Governo; ed ebbe uno scatto di sdegno contro il ministro d'allora, dicendomi che non si era reso conto della importanza della questione, tanto che, scioccamente, aveva fatto votare dalla Camera il progetto per la costruzione di un piccolo tronco sulla direttiva Nisch-Radujevatz a scartamento ridotto, non pensando che, facendo a sezione normale, sarebbe stato già qualche cosa di fatto per la futura linea transbalcanica.

Al Ministero dei Lavori Pubblici Serbo esiste un incartamento non molto voluminoso, ma abbastanza importante sulle pratiche fatte per tale ferrovia; e scrivo queste note illustrative della questione avendo, per l'appunto sott'occhi, una carta col tracciato di massima fatto segnare dalla Direzione generale delle ferrovie a Belgrado, aderendo cortesemente ad un mio desiderio.

Disgraziatamente, gl'interessi della Serbia e della Bulgaria sono in conflitto a proposito della Ferrovia Transbalcanica. Come si può facilmente rilevare, dando un'occhiata alla carta, la ferrovia che sarebbe rumeno-serbo-albanese, o turca che si voglia dire, taglierebbe completamente fuori la Bulgaria. Quindi, non solo la Bulgaria non può avere entusiasmi per una linea di questo genere; ma, considerandola come dannosa ai suoi interessi commerciali e poli-