

Ma questa volta, non è l'insurrezione in qualche distretto macedone, nè l'eccidio di una banda bulgara, o lo scoppio di qualche bomba di dinamite che è venuto a rompere il sonno della diplomazia. A queste cose, ormai, l'Europa si è abituata, e non dà più che una importanza relativamente molto scarsa, lieve che, con questa scusa delle riforme, si seguiti ad andare avanti giorno per giorno, rimandando ad epoca indeterminata la soluzione di tutte le questioni che agitano l'Oriente europeo. Questa volta l'allarme nelle Cancellerie è stato gettato dall'annuncio del vasto programma ferroviario dell'Austria. Ma soprattutto e specialmente per quel piccolo tronco da Uvac a Mitrovitz che l'Aehrenthal ha dichiarato urgente di costruire, e per il quale è già stata chiesta — e pare ottenuta — dal Sultano l'autorizzazione a fare gli studi necessari.

Con la costruzione di questo tronco, l'Austria intende allacciare le sue ferrovie bosniache a quelle dell'Impero turco, e, attraverso il Sangiaccato di Novi-Bazar, mettere in comunicazione diretta Vienna con Salonicco, destinata ad essere, secondo le idee del Pangermanismo, il gran porto Austro-Tedesco nell'Egeo. Il trattato di Berlino, che ha dato all'Austria-Ungheria il mandato di occupare e di amministrare le provincie della Bosnia e dell'Erzegovina, ha dato pure all'Austria-Ungheria il diritto di tener guarnigione nel Sangiaccato di Novi-Bazar, che divide come un cuneo i due rami della razza serba: il Montenegro e il Regno di Serbia.

Che lo scopo di questa situazione specialissima creata per il Sangiaccato di Novi-Bazar sia stato quello di dividere i Serbi e di permettere all'Austria di prendere così una posizione di minaccia verso i due Stati slavi, e, nel tempo stesso, quello di tenersi