

getto. Si assicura anzi che qualche diplomatico austro-ungarico abbia detto addirittura, in modo molto chiaro, che non vi era nessuna ragione di opporsi alla costruzione di una ferrovia che non si farà mai... Ma, vera o no che sia questa frase, è certo che la linea Slavo-Latina non può essere veduta con piacere dalla politica Austro-Ungarica.

La linea, con entrambi i tracciati proposti, passa per un lunghissimo tratto in territorio albanese. E gli Albanesi, specie da quella parte, non hanno mai avuto fino ad ora delle grandi simpatie per questo mezzo per essi troppo moderno, di locomozione. In molte occasioni, e non più tardi di qualche anno fa, all'epoca della grande insurrezione, quando fu assassinato il console russo di Pritzrend, gli Albanesi hanno creduto di sentirsi incoraggiati in quell'atteggiamento ostile alle riforme e all'intervento europeo dalla politica Austro-Ungarica. Per poco che indovinino lo scarso entusiasmo dell'Impero per tale ferrovia, o si credano incoraggiati da una mezza parola di qualche console zelante, non sarebbe più possibile nemmeno di fare gli studi sul terreno. Altro che mettere le rotaie! A meno, naturalmente, di affrontare chi sa quali complicazioni.

Ma, lasciando da parte tali ipotesi che però si fanno, e delle quali bisogna pure tenere qualche conto, esaminando la questione di questa ferrovia, vi sono altre difficoltà politico-finanziarie, e non lievi, da superare, anche per la questione del tracciato. La ferrovia che da Nisch — il gran nodo delle attuali ferrovie balcaniche, dove incrociano la linea che va da Vienna a Costantinopoli e quella che dal Danubio scende a Salonicco — dovrebbe andare fino a un porto dell'Adriatico, passa per circa 300 chilometri in territorio turco. Una linea di questo genere non