

sentazione del passaporto. Invece è una misura di polizia alla quale l'Austria-Ungheria non ha mai voluto rinunciare, malgrado i ripetuti inviti della Serbia, sebbene sia oramai abolita in tutta l'Europa. Infine è riuscito al Pascich anche di condurre in porto la legge ferroviaria e circa 500 chilometri di ferrovia sono ora in costruzione.

Due anni fa, ero stato dal Pascich precisamente per parlare con lui intorno ai progetti di ferrovie transbalcaniche, e specialmente della linea oramai designata col nome di linea slavo-latina, dal Danubio all'Adriatico, della quale si discorreva allora dai pochi studiosi di cose balcaniche, come di una idealità lontana, come di una cosa bella e simpatica teoricamente, ma della quale nessuno vedeva il modo come avrebbe potuto essere messa in pratica. Mai più immaginavo che, a così breve distanza di tempo sarei ritornato a Belgrado a discorrere col Pascich, presidente del Consiglio, di questa ferrovia, non più come di un vago progetto, ma come di una linea per la quale la Turchia non può più negare la concessione e la cui costruzione è appoggiata e incoraggiata da parecchie fra le grandi Potenze interessate nelle questioni balcaniche. Intendiamoci bene. Non bisogna credere che, per il solo fatto che la Serbia ne ha chiesto la concessione alla Turchia, si debba realmente mettere mano ai lavori, da un momento all'altro. Le difficoltà da superare, sia dal punto di vista politico, come dal punto di vista finanziario, sono molte. Tutto, come suol dirsi, è ancora molto in aria. E secondo alcuni, la premura con la quale il Governo di Vienna ha dichiarato di non avere alcuna intenzione di opporsi alla costruzione di questa linea, sarebbe spiegata dalla convinzione sua che, per un gran pezzo, rimarrà allo stato di pro-