

Radujevatz a Nisch, vi è già in esercizio una piccola ferrovia di circa 70 chilometri della *Società Generale di Bruxelles*, che serve per portare al Danubio il carbone delle miniere che essa possiede in Serbia; giacchè la Serbia, come la vicina Bulgaria, ha la fortuna d'avere del carbone in quantità, sufficiente, non solo per i servizi delle sue ferrovie, ma che permette anche una piccola esportazione. Sebbene la ferrovia belga sia destinata ad uno scopo speciale, tuttavia fa servizio anche per viaggiatori; un servizio che però ha tutta l'aria di essere un servizio abusivo — un servizio *sui generis* — perchè, sui biglietti, l'amministrazione ha cura d'avvertire come non sia responsabile, nè possa essere chiamata a pagare indennità per qualsiasi accidente che vi possa capitare. Ma insomma, buona o cattiva, una ferrovia c'è: ed è sul tracciato che, necessariamente, dovrebbe seguire la transbalcanica del quale tanto si discute.

Da Nisch, attraversando la Vecchia Serbia e intersecando la ferrovia austro-tedesca per Salonico un po' più al sud di Mitrovitza, e toccando Pritzrend, un gran centro di popolazione albanese, e anche Pristina, secondo un tracciato che passerebbe un po' più a Nord, la linea si dirigerebbe attraverso l'Albania a Scutari; e quindi da Scutari a S. Giovanni di Medua sul mare, secondo il vecchio progetto, o ad Antivari, secondo un progetto che, spontaneamente, ora è messo innanzi da molti, poichè non sono nemmeno discutibili gli enormi vantaggi di uno sbocco come quello di Antivari, in un gran porto, suscettibile d'essere continuamente migliorato con una spesa relativamente minima, anzichè quello di San Giovanni di Medua, dove un porto non esiste, e dove sarebbe costosissimo il costruirlo.

Questa ferrovia assicurerebbe veramente la indi-