

Ma con un tracciato piuttosto che con un altro, la linea intorno alla quale tanto si discute oggi è la famosa ferrovia slavo-latina destinata a controbilanciare la Serajevo-Mitrovitza-Salonicco, che vien chiamata la ferrovia tedesca. Mentre questa sbocca nell'Egeo, l'altra dovrebbe portare, invece, prodotti della Rumenia e delle regioni jugo-slave nell'Adriatico; ed appunto perchè comincerebbe in terra latina per finire ad un mare latino attraverso territori slavi, è designata col nome delle due razze che è destinata ad avvicinare.

Pochi giorni prima della truce tragedia, Re Alessandro, in un lungo colloquio che ebbe la bontà di accordarmi per discorrere appunto di questioni balcaniche, mi parlava con entusiasmo di questa linea, che, secondo i primi progetti, avrebbe dovuto avere il suo sbocco sulla costa albanese, a San Giovanni di Medua. Negli ultimi mesi del regno degli Obrenovich, il Re si era occupato moltissimo della questione. Aveva capito che il successo d'una tale iniziativa avrebbe giovato moltissimo alla Dinastia ed al Paese. Ma già molti anni prima, e con lo stesso concetto, se ne era occupato suo padre; e le cose erano state così bene avviate, che un accordo personale era intervenuto fra i due Sovrani, re Milano e re Carlo di Rumenia, per il ponte sul Danubio che avrebbe dovuto allacciare le ferrovie serbe alle rumene fra Radujevatz e Gruja.

La linea, secondo tale progetto, dovrebbe partire dal Danubio, ossia da Radujevatz, vicinissima al confine bulgaro e di fronte a Gruja sulla sponda Rumena, o da Kladovo, per arrivare fino a Nisch che è il nodo della rete ferroviaria della Macedonia occidentale, per proseguire poi da Nisch fino all'Adriatico. Nel primo grande tronco di questo trasbalcanico, da