

Un altro progetto che incontrò non poco favore subito dopo la guerra greco-turca nel 1897, proponevasi la costruzione di una ferrovia da Monastir a Jánina e Prévesa, con una diramazione secondaria su Valona. Infine, taluni progetti addizionali che divennero oggidì principali, proponevano l'apertura di una ferrovia diretta da Monastir a Durazzo, o da Monastir a Valona ed adiacenze.

Tre anni or sono, la *Deutsche Bank* iniziò degli studi in quest'ultimo senso, ma furono presto abbandonati per difficoltà di rendimento pratico.

Un Sindacato italiano, composto della Società generale di credito mobiliare, dei fratelli Allatini e del signor Almagià, raccolse codesta idea e proseguì gli studi tedeschi con il compito di proporre al Governo ottomano un tracciato più breve, e soprattutto più economico del prescelto dalla *Deutsche Bank*.

La Commissione di ingegneri italiani constatò infatti che l'intero tracciato da Durazzo al lago di Ocrida aveva carattere di assoluta obbligatorietà, dovendosi forzatamente ricalcare, con le guide della ferrovia, le orme dell'antica strada *Egnatia* dei Romani; la più facile e la più breve ancora oggidì, dalla costa alla regione dei grandi laghi macedoni ed al golfo di Salonicco, l'antica Tessalonica. Non fu quindi possibile di allontanarsi, in questa prima tratta di linea, dalla vallata dello Scombi e di seguire un tracciato diverso da quello che tocca Kavaja, Pekinij ed Elbassan; il grande centro geografico, geometrico e commerciale della Albania di mezzo il, nodo più importante delle comunicazioni trasversali albanesi dal bacino inferiore dell'Adriatico alla via della Maritza.

*
* *

Grandi e sensibili vantaggi di economia di tracciato e conseguentemente di migliore rendimento della linea proposta, furono invece realizzati dalla Commissione italiana nella regione dei grandi laghi macedoni.