

tado di Andrijevitza e la regione ricca di pascoli e di foreste dei Dukagini.

Ma il deciso e preponderante ufficio che può, a suo tempo, disimpegnare la linea ferroviaria trasversale di penetrazione della Vecchia Serbia, sta anzitutto, e soprattutto, in una specie di *equilibrio* o di *valvola* di sicurezza dei traffici e dei commerci dell'Occidente dei Balcani, quando sarà costrutta la linea austriaca da Sarajevo a Mitrovitza. I traffici della Bosnia, dell'Erzegovina si rivolgerebbero allora, di preferenza, direttamente alle vie del Vardâr su Salonico, trascurando gli sbocchi al littorale dalmata tra Spalato e la frontiera montenegrina; le cui ferrovie attuali sono d'altronde ostacolate in un'attivo e continuo transito, come si richiede per le grandi linee commerciali, dalle difficoltà del profilo e del tracciato di montagna.

*
* *

I pregi di questa grande linea serba sono così descritti dal Loiseau nel libro sopra citato: « Collegherebbe per via
« della magnifica arteria del basso Danubio, l'Adriatico al
« Mar Nero, ossia due mari tra i quali la natura, oltre al
« formidabile ponte della penisola balcanica, ha interposto
« degli stretti spesso difficoltosi, quali i Dardanelli ed il
« Bosforo. Codesto collegamento reca vantaggio non sola-
« mente alle regioni meridionali dell'Europa e del Mar
« Nero, ma eziandio alla vallata del Rodano. Essa apre
« infatti al commercio russo, rumeno, bulgaro, serbo, monte-
« negrino e musulmano un diretto sbocco ai paesi latini.

« Da parte loro, la Francia, l'Italia e la Svizzera, si tro-
« verebbero disimpegnate dal far capo alle vie dell'Europa
« centrale, o di compiere delle lunghe diversioni per il
« Mar Nero ed il Danubio, affine di smaltire i loro pro-
« dotti nell'interno della penisola balcanica.

« In sostanza, è un nuovo mercato che si schiude in una re-
« gione nuova, che per lungo tempo ancora avrebbe fatto in-
« vano appello ai soccorsi ed alla iniziativa dell'industria
« forestiera.