

cingeva a beneficiare dei traffici e delle comunicazioni aperte con le nuove province aggregate all'Impero e dei rapporti con l'Albania. La Bosnia e l'Erzegòvina ricevevano infine leggi ed ordinamenti che, curanti soprattutto e rispettosi delle tradizioni locali e del variopinto spirito nazionalista, tendevano a dare impulso al risorgimento agricolo ed industriale di quelle terre ed a propagare i prodotti di codesto benessere con opportuni mezzi di comunicazione, all'Adriatico da una parte ed al Danubio dall'altra.

È pregio dell'opera, annoverare codeste comunicazioni costrutte in breve lasso di tempo: la ferrovia commerciale, da Brod, Sarajevo, Mostàr e Metkovich al litorale Adriatico; quella militare di Doberlin-Banjaluka; quella infine ungherese di Gunja-Breka. Buon impulso ebbero anche le linee fluviali commerciali, sulla Drava, sulla Drina e lungo il corso del Danubio, coordinate allo sviluppo delle strade ordinarie e ferroviarie.

Su questa via del progresso economico ed industriale, la Bosnia e l'Erzegòvina hanno così realizzati vantaggi di grande rilievo. Lo spirito nazionalista, sempre in fermento sotto il governo musulmano, ha trovato il proprio equilibrio adescato da questi interessi.

Sintomo del fenomeno è questa circostanza di grande rilievo. Mentre i Tedeschi, gli Italiani, i Cèchi, gli Slavoni, lottano tra di loro ad oltranza per decidere in quale lingua si debbano inscrivere i nomi sulle piazze e sulle strade; in Bosnia, a Sarajevo, la capitale, come a Mostàr ed a Travnik; questi nomi sono scritti in tre lingue, o più esattamente nelle tre scritture usate nelle due province: la turca, in lettere turche per i Maomettani, la serba in lettere cirilliane per i Serbo-Ortodossi; la croata, con lettere latine, per le popolazioni di fede cattolica (1).

---

(1) OLIVIER. — *La Bosnie et Herzégovine*. — Paris, 1902.