

di fare anche l'allacciamento ferroviario fra Spizza e Pristan.

Il Governo Montenegrino malgrado tale correzione non accettò questa proposta ed allora il Ministro austriaco la sostituì con un'altra. Propose cioè al Principato di fare subito un'altra linea ferroviaria che da Antivari, passando per Pristan Antivari, avrebbe dovuto proseguire per Dulcigno, offrendo nel tempo stesso di costruire — sempre a spese del Governo Imperiale — un gran porto ad Antivari. Ed evidentemente con l'intenzione di fare poi per proprio conto e con l'autorizzazione del Sultano la linea Dulcigno-Scutari.

Ciò che produsse una grande impressione — e mi pare avrebbe dovuto farne una grandissima pure in Italia — fu il modo con cui la proposta (o le proposte, perchè ne furono presentate anche delle altre, come si dice, in via subordinata) venne fatta apertamente e ufficialmente dal Governo Austro-Ungarico per mezzo del suo Rappresentante. Finora in simili casi i Governi avevano sempre cercato di dissimulare la loro iniziativa mandando avanti una Banca, una Società o qualche speculatore privato. Questa volta il Governo di Vienna non si curò nemmeno di salvare le apparenze.....

Un semplice sguardo dato alla carta fa vedere come con questa ferrovia, Spizza-Antivari-Dulcigno, la quale con un altro tratto da Spizza a Castelnuovo verrebbe collegata alle ferrovie strategiche costruite di recente nella Dalmazia meridionale e con l'altra linea, che sarà fra breve ultimata, da Serajevo a Salonico per Uvaz, Mitrovitz e Uskub, l'Albania sarebbe investita da due parti, stretta da due ferrovie Austro-Ungariche, entrambe in diretta comunicazione con le linee