

tano stesso riconobbe assolutamente necessario di costruirla, mostrando di comprendere l'importanza commerciale e politica, ma soprattutto strategica di una linea da Monastir alla costa Albanese. Non fece che riprendere del resto un'antica idea già manifestata fino dal 1890, quando, degli studi ai quali s'è accennato, il Governo Ottomano incaricò la *Deutsch Bank* nell'atto in cui a codesto Istituto veniva data la concessione per la costruzione e l'esercizio della Salonico-Monastir. Il grande interesse strategico della Turchia per tale comunicazione è evidente quando si pensa che l'Albania, e soprattutto la bassa Albania, è ferroviariamente isolata nell'Impero. Le sue relazioni con Costantinopoli si svolgono sul mare ed è dal mare che bisogna mandarvi anche i soldati quando occorre.

L'ostilità della finanza e del commercio di Salonico, sono la prova più chiara della importanza e dell'averne serbato a questa ferrovia. La maggior parte del commercio albanese contro ogni ragione geografica, come osserva giustamente il Marchioro nella sua monografia su Durazzo, si svolge all'infuori dell'Adriatico. I porti Albanesi riceveranno certamente ancora un nuovo colpo dalla Serajevo-Mitrovitza, l'altra linea verso Salonico che deve essere presto ultimata. Non solo è tagliato fuori con questa ferrovia da e per Salonico tutto l'interno dell'Albania, ma finiscono per far parte della sua zona d'efficienza anche regioni non lontane dal mare, quando v'è la convenienza a trasportare la merce a un punto della ferrovia anzichè alla costa.

Del resto se il Governo di Costantinopoli ha dato alla *Deutsch Bank* l'incarico di fare gli studi per questa