

stali, risultando quasi sempre assai redditizii. Ad essi terrebbe dietro, lungo le stesse strade, la ferrovia.

Graduando per tal modo le difficoltà dell'impresa, si potrebbe in una seconda fase, e coi benefici del primo limitato esercizio, affrontare il traforo dello spartiacque fra il mare ed i bacini superiori dei fiumi paralleli ad esso, come il Drin Bianco, il Nero, la Vojussa ed il suo affluente Drynos, che costituirebbero degli ottimi corridoi per un riallacciamento interno, nel caso che si intenda partir contemporaneamente da due capilinea, anzichè da un solo.

L'avanzata nel bacino del Vardar e il collegamento con Monastir o con Usküb, e magari con ambedue questi centri, verrebbe riservato ad un'ultima fase; quando le naturali correnti d'interessi avranno riconquistato l'Albania all'intera Balcania, persuadendo essa ed i suoi vicini ad abbandonare una politica di rappresaglia e di odio, della quale la ferrovia potrebbe ora diventare lo strumento e la vittima insieme. Le questioni tecniche ed economiche in questa materia presentano con quelle politiche delle strettissime interferenze.

L'opportunità di anteporre ad ogni altro criterio quello dell'allacciamento interno dei diversi centri albanesi fra loro e col mare vicino è apparsa evidente anzitutto agli albanesi stessi.

I quali, lungi dall'essere misoneisticamente ostili alla ferrovia per sè stessa, come si è detto e ripetuto, opponevano sempre alla ferrovia di penetrazione serba dal Danubio all'Adriatico ed alle ferrovie militari dello Stato Maggiore turco un progetto loro di ferrovia puramente economica. Consisteva essa in un sistema ben concatenato di due linee rannodanti a Monastir: l'una per Ocrida ed Elbassan seguendo la vallata dello Scombi scendeva a Tirana ed al porto di Durazzo, costeggiando poi l'Adriatico verso Nord