

F. — DA AGRAM A COSTANTINOPOLI PER BELGRADO E BUCAREST.

(Ottobre e Novembre 1887).

Notizie del socio ANTONIO ANNONI di Milano.

Fra le varie strade che d'Italia conducono alla città dei sultani prescelsi quella per Belgrado e Danubio, Bucarest e Varna, perchè la meno frequentata da Italiani, meno nota, e passante per Stati e popolazioni che in questi ultimi anni tennero desta la pubblica opinione europea.

La via è assai lunga, incomoda talvolta a percorrersi, ma interessante di molto: io mi sono trovato ben lieto della mia decisione: raccolsi ampia messe di notizie ed appunti, che mi parvero degni essere conosciuti dai nostri soci, alla benevolenza dei quali mi volgo.

Ho riveduta con piacere Agram, la bella ed allegra capitale della Croazia, ove lo scorso anno feci lieto soggiorno, e che ho descritto nel nostro BOLLETTINO.

Il raccolto dell'uva fu abbondante e poco tarderà che i vini di Croazia faranno seria concorrenza a quelli ungheresi; la coltivazione delle viti va vieppiù estendendosi; lo ricordino gl' Italiani, cui il vino è largo e ricco prodotto d'esportazione: non si lascino vincere da popoli più giovani alla civiltà ed alle lotte commerciali.

La strada più breve da Agram a Costantinopoli passa per Banja-luca-Serajevo-Novi Bazar e Sofia, ma in questo lungo percorso le ferrovie sono ancora un mito, e poi io conosceva già la Bosnia e la Erzegovina, e scelsi quindi la più lunga via di Belgrado.

Le ferrovie in Croazia, come già ho notato lo scorso anno, sono scarse d'assai, fanno giri viziosi, si arrestano alle rive del Danubio e della Sava, e non sono percorse da treni celeri: ciò è grave danno al commercio ed alle industrie. Giornali ed associazioni varie hanno da poco intrapresa una vera campagna a favore del completamento delle ferrovie locali; speriamo che la forte e tenace propaganda approdi fra poco a lieto fine.

Da Agram a Belgrado è più breve la via della Sava coi battelli a vapore; ma avendola già percorsa in parte pochi mesi prima, mi decisi per la ferrovia, facendo il più vizioso giro che immaginar si possa.

In quelle sterminate pianure non era nè difficile nè costosa una razionale rete ferroviaria: invece si preferì costruire tronco per tronco a misura del bilancio e dei concorsi delle città e delle provincie.

La vasta e paludosa *putzta* croata è triste in questa avanzata stagione dell'anno. Ho percorso l'Europa in lungo ed in largo: ma neppure nelle solitudini di Castiglia o della Maremma nostra ho trovato tanta mancanza di abitati e abitatori; in Croazia ed in Ungheria, ed anco in Bulgaria le stesse stazioni sono perdute in mezzo al deserto verdeggiante, i cui confini si confondono coll'orizzonte: le stazioni sono miseri ammassi di magazzini e poche case basse, per lo più in legno, con zoccolo in muratura. Il paesaggio è raramente animato da qualche gruppo di ontani, pioppi o salici; le rinomate foreste croate del Danubio e della Sava, sono da anni molti sparite sotto la scure del boscajolo; enormi cumuli di travi ed assi si ergono nei pressi delle stazioni o sulle

rive dei fiumi, aspettando di essere caricati per Trieste o Marsiglia. È vero che le foreste servirono in parte a costruire strade, ferrovie, canali di scolo, scuole, abitazioni più umane pei contadini, ma questa fonte di ricchezza fu uccisa sul bel principio, ed ora la cultura dei cereali che vi subentrò, soffre spaventose crisi per le importazioni d'America.

La ferrovia attraversa il Danubio a Erdöd, non già sopra un ponte, ma per mezzo di una chiatta, barcaccia in ferro, che trasporta il treno completo, salvo la macchina ed il tender; la barcaccia è mossa da una speciale macchina, che sta ad uno de'suoi capi, la quale avvolgendo sopra un cilindro una corda metallica continua, va e viene tra le due rive: queste scendono dolcemente nell'acqua coi rails, sicchè a qualunque altezza delle acque il treno può facilmente continuare la propria via. Questo sistema fa perdere, è vero, molto tempo, ma risparmia le enormi somme necessarie alla costruzione di ponti e viadotti, costosissimi in quei terreni paludosi. Com'è noto, è introdotto un simile sistema sul Lago di Costanza tra Romanshorn e Friederichshafen: mi parve degno di nota, e gli ingegneri ferroviari dovrebbero applicarlo in più larga scala; di barcaccia simili, ad Erdöd ve ne sono due, e sono sempre in moto.

La pianura ungherese non fa certo invidia alla sorella croata: lo stesso deserto verdeggianti, ricco di stagni, di betulle, di pioppi e salici. Le strade fangose, a perdita d'occhio: quà e là la lunga antenna dei pozzi di campagna, colla quale si estrae l'acqua a mezzo di contrappesi. Poche e misere capanne di pescatori e di pastori, qualche gruppo di cavalli, bovi e bufali rompono la monotonia del paesaggio.

Maria Theresiopel. — A tarda ora arriviamo a Maria Theresiopel, detta dagli ungheresi Sabadca, estesissima, ma poco abitata. Le strade sono larghe, mal tenute, con pochi edifici ragguardevoli: solo la cattedrale merita un ricordo per la svelta sua architettura, stile italiano. Le piazze sono ricche di alberi, che su quella del Teatro formano un bel passeggio. Oggi conta circa 60,000 abitanti, di cui gran parte ebrei; la città ha un avvenire commerciale, posta com'è a metà strada tra il Danubio e la Theiss (Tibisco), e tra Buda-Pest e la Serbia: ora le ferrovie vi si incrociano e danno un discreto movimento al lontano sobborgo, ove sorgono i vasti magazzini da grano, principale ricchezza della contrada; i mulini però sono pochi e non possono sostenere la concorrenza di quelli di Pest, più vasti e ricchi di macchine d'ogni sorta.

A pochi chilometri sorge, o meglio risorge Szegedin, distrutta dalla inondazione della Maros che ivi si getta nella Theiss. La città nuova fu costrutta più in alto, e poderose dighe frenano le onde impetuose dei

due fiumi, che dopo averle dato ricchezza le diedero morte. La nuova città è più regolare, con belle strade ove fu introdotto il sistema olandese di selciarle con speciali mattoni messi a spina-pesce; quivi le pietre sono rare ed il nuovo sistema fa buona prova; le vie principali portano i nomi delle nazioni, che soccorsero la derelitta città nel 1882: anche l'Italia vi brilla dell'aureola di carità.

Queste contrade abbisognano di persone volonterose e capaci, che vi impiantino qualche industria: se ne toglie la fabbricazione quasi casalinga dello *slivovitz* o acquavite di prugne, consumata in enormi quantità, ben poco si produce in paese: gli ebrei vi esercitano la più feroce usura, ed in questi ultimi anni l'antisemitismo è divenuto una questione ardente, gravida di pericoli per l'avvenire; il contadino vende all'ebreo le future raccolte per pochi fiorini, che consuma alla *gastiuna* (osteria) ubbriacandosi ed indebitandosi.

Le celebri *zadrughe* o corporazioni cooperative agrarie vanno perdendo terreno: esse dovrebbero adattarsi ai nuovi tempi, ai nuovi bisogni, in luogo di lasciarsi uccidere lentamente; in esse havvi tale elemento di vitalità, prosperità e ricchezza, che bene dirette ed incoraggiate darebbero larghi frutti morali; mentre vediamo la cooperazione sotto le più svariate forme di consumo e produzione estendersi dall'Inghilterra e dalla Germania alla Francia, alla Svizzera, all'Italia, ove fa miracoli, quivi, quasi sua antica patria, va morendo a poco a poco.... niuno ha capitali, energia, influenza per combattere l'usura, la miseria, i vizi.... Se invece le forze si unissero a formare piccole banche agrarie cooperative, piccole società di produzione, di vendita, di consumo, l'ebreo dovrebbe a poco a poco abbandonare la contrada e dedicare i suoi capitali alle grandi industrie, essendogli chiusa la fonte maledetta dell'usura.

Mi sono dilungato un po' su questo argomento, perchè ivi forma il tema dei comuni discorsi e perchè anche in Rumania udii gli stessi lamenti.

Da Maria Teresiopoli a Belgrado il terreno non si può dire, se sia più sotto o sopra l'acqua; gli stagni abbondano, le paludi ancor più; la vite disputa terreno al grano, alberi fruttiferi abbellano un po' il mesto panorama. Il « Canale Francesco » che unisce il Danubio alla Theiss è un'opera colossale ed ha già prosciugato vaste estensioni di terreno; più in là si scorgono gli imponenti avanzi di trincee romane, che i nostri antichi padri vi costrussero, parte come opere strategiche, parte come canali di scola, alcuni dei quali furono riattivati in questi ultimi anni.

Fra i Serbi d'Ungheria. — Eccoci a Neusatz, sul Danubio, di

fronte a Petervaradino (Peterwardein) che occupa le prime pendici dei Monti Vrdnik, che sembrano alti assai, perchè si elevano isolati nella vasta pianura: più in là sorge Karlovitz. Queste tre città ebbero sempre una gran parte negli avvenimenti e nei fatti di guerra tra Ungheresi, Croati, Austriaci e Turchi.

Peterwardein è un'ampia fortezza, anzi una vera città militare: le caserme, i fortini, le trincee si seguono l'una sopra l'altra fino alla sommità della collina, che domina tutto il corso del Danubio e la vasta pianura tutto attorno; qui fuvi sempre una fortezza e recentemente furono scoperte antiche costruzioni, delle quali non si sa precisare l'età. La popolazione civile è di 4,000 abitanti, la maggior parte di religione greca: la popolazione militare deve essere tre o quattro volte tanto; ovunque veggonsi soldati alle manovre e lunghi treni del genio. La collina è tutta un ridente vigneto: il vino che se ne ha, è molto apprezzato e si vende molto lontano; gioverebbe assai una vera scuola di viticoltura e un metodo meno empirico nella fabbricazione e conservazione dei vini; finora il terribile flagello fillosserico non è venuto dalle rive del Danubio; si attribuisce ciò alle frequenti piogge ed alle nebbie intense che per lunghi mesi avvolgono la vite.

Il principe Eugenio di Savoia vinse qui i Turchi nel 1716, e da allora la potenza militare turca ricevette un colpo tale da non più rialzarsi.

La città di Neusatz è molto commerciale ed alcun poco industriale, come lo dicono i numerosi comignoli delle sue fabbriche; conta oltre 8,000 abitanti, tedeschi, ungheresi, serbi, sicchè la città porta anche i nomi di Uj-Videk (ungherese) e Novisad (serbo). Gli abitanti professano in gran parte la religione greca ed hanno un vescovo primate con larghe prerogative.

In queste contrade le razze sono molto commiste; le frequenti invasioni, le guerre, i commerci, le immigrazioni vi hanno tutti portato popolazioni d'ogni parte, ed ora fra di esse ferve viva la lotta di predominio.

Un ponte di barche unisce Neusatz a Petervaradino, un altro serve per la ferrovia, la quale passa sotto l'enorme fortezza con un tunnel; poco più là ecco Karlovitz, celebre pe' suoi vini, le belle donne, e più ancora pel trattato di pace, che vi fu sottoscritto nel 1699 tra la Porta e le potenze cristiane (Austria, Venezia, Polonia e Russia) e che cominciò la decadenza della monarchia ottomana. Con quel trattato (26 gennaio 1699) essa cedette all'Austria l'Ungheria turca, meno Temesvar e Belgrado, e le sue pretese alla sovranità della Transilvania: alla Polonia

cedette Kaminiec, la Podolia e l'Ucrania di quà del Dnieper: a Venezia la Morea, l'isola d'Egina e parecchie città della Dalmazia: alla Russia la Crimea e Azoff.

Karlovitz è la capitale religiosa e scientifica dei Serbi ungheresi: vi sono numerose e celebri scuole, seminari, giornali, *citaoniche*; le chiese sono ricche, eleganti: havvi la cattedrale cattolica, la greco-unita e la greco-scismatica; anche la sinagoga ebraica sta con esse in buona compagnia. La città ha ricchi istituti, musei, giardini e passeggiate: conta circa 8,000 abitanti, dediti alle lettere, alle scienze, alla politica, al giornalismo, all'istruzione: vari suoi figli sono oratori molto noti, e fanno attiva, tenace propaganda a favore de'propri compatriotti. Già il 1/13 marzo 1848 il patriarca Masierević e Giuseppe Rejacić promossero e presiedettero a Karlovitz la grande assemblea serba, la quale, esasperata dall'intrattabile orgoglio magiaro, decretò il ristabilimento dell'antica *woiwodia* serba come Stato distinto ed indipendente dalla corona d'Ungheria.

Queste tre città Karlovitz, Peterwardein e Neusatz formano un centro serbo croato per le idee, le aspirazioni e per la lingua: in esso si tiene alternativamente l'assemblea generale con Belgrado ed Agram di tutte le *citaoniche*, (riunioni), sparse in Croazia, in Serbia ed in questa parte d'Ungheria; qui risiede la potente Società *Matica* (madre delle api) che ha per iscopo lo studio della storia e della lingua serba. Le *citaoniche* tengono concorsi, congressi, aprono scuole e ginnasî, premiano libri e studî, promuovono scavi, raccolgono antichità e memorie patrie, purgano la lingua da ogni barbarismo straniero, danno norma e tono ai giornali ed alle Società. Qui si fondò la Società *Omladina* (Giovane Serbia) tanto temuta dai Magiari per le sue audaci tendenze politiche separatiste.

I Serbi che si trovano in Ungheria, secondo il Reclus, abitano specialmente il Banato e i territorî sul Danubio; essi però non invasero il paese a poco a poco come i loro parenti del nord (slovacchi e ruteni) ma si stabilirono addirittura come vere nazioni sul suolo magiaro. Sin dal principio del medio-evo qualche gruppo di Serbi, avanzi di antiche tribù, provenienti dalle pianure della Sarmazia pei Carpati, si trovano già al nord del Danubio, e la storia fa menzione delle loro spedizioni guerresche, ma la loro importanza nei paesi danubiani era allora ben poca cosa, a paragone di ciò che divenne dopo la distruzione del potente impero serbo fatta dai Turchi, giacchè fu in quest'epoca che un gran numero di fuggiaschi si stabilirono sulla riva nord del Danubio, nel Banato sino alla Tisza, e sin nell'isola di Csapol, sotto Pest. Alla fine del secolo XVII, nel 1690 cominciò un vero esodo; allora più di 36,000 famiglie o *sadbrughe* di Rascii, composte da 300 a 400 mila

persone (secondo Picot) passarono il Danubio condotti dal patriarca d'Ipek in persona, Arsenio Czarinojewic, chiamati dall'imperatore Leopoldo I, che loro prometteva una nuova patria dopo averli eccitati alla rivolta contro i Turchi loro padroni: secondo lo storico Ranke, il patriarca si presentò, non già sotto l'aspetto d'un fuggitivo implorante pietà, ma come un vero capo nazionale. Per alimentarli si dovette ripartirli dapprima non solamente nei territori lungo il Danubio, ma anche attorno alle città nel centro e nel nord dell'Ungheria sino a Györ e Nagy-Varad; fu loro poi assegnato il territorio spopolato di Bácska che occupano tutt'ora e furono quindi ordinati in reggimenti, perchè difendessero la frontiera contro i Turchi. Attesero però lungamente, che Leopoldo mantenesse la promessa di « ricondurli nella patria antica » e non si decisero se non dopo lunghe esitazioni ad abbandonare le loro tende per più solide costruzioni (secondo Hunfalvy). Ma le vicine e confinanti popolazioni magiare e tedesche li oppressero sempre in mille guise, specialmente le prime: anche oggidì tentasi con ogni mezzo di magiarizzarle, ed esse con ogni mezzo eludono e vincono gli sforzi nemici.

La scissione provocata dal patriarca Rejacić nel 1848 non aveva altra causa che la mancanza a sacre promesse e alla concessione di privilegi accordati e riconosciuti da tempo.

A Titel la Theiss si getta nel Danubio e vi scarica le acque ungheresi. Quivi il terreno è molto basso e paludoso, ed il deserto incomincia di nuovo. Sul fiume sono curiosi ad osservarsi i grandi barconi di fieno, che sembrano montagne galleggianti; il timone è formato da una lunga trave, che porta di traverso una tavola quadrata di abete e larice, tale e quale si veggono figurate nella colonna Trajana! I rivieraschi sono molto noti come abili marinai, e tra di loro è reclutato il reggimento dei *caicchi* per la flottiglia dello Stato. Da lungi boschive alture chiudono l'orizzonte: sono le montagne serbe al di là della Sava: eccoci al fiume croato per eccellenza, ecco i campanili, le torri, i tetti di Semlino, che i Magiari chiamano *Zimony* ed i Serbi *Zemun*. Sorge essa sul confluente del Danubio e della Sava proprio di fronte a Belgrado. La città è vasta assai e la sua nuova stazione ferroviaria è imponente per ampiezza ed architettura. La città è ricca, elegante, con strade dritte, regolari, ornate di belli edifici, di vaste piazze arborate. L'ungherese Giovanni Huniade vi eresse un castello, le cui rovine sono mèta di belle passeggiate. La popolazione, in continuo aumento, sorpassa ora le 15,000 anime: sonvi Tedeschi, Croati, Serbi, Magiari, Ebrei; ogni culto ha proprie chiese, scuole, ginnasi, se-

minari; vi ha sede un arcivescovo greco, un archimandrita, un gran rabbino, un vescovo cattolico: Semlin è molto prospera, ha molte fabbriche, banche, istituti diversi; lungo i fiumi sorgono opifici, magazzini, mulini, segherie; tutti gli scambi colla Serbia passano per le sue vie, ed i suoi abitanti, molto attivi, ricchi e tenaci hanno già un vero monopolio del commercio. Negli ultimi anni essa era il rifugio di tutti i cristiani serbi che fuggivano le inaudite crudeltà dei pascià turchi; essa si formò a spese di Belgrado, cui ora sorpassa in speranze di prospero avvenire.

I governatori militari di Semlino erano pei Turchi una spina nell'occhio e più volte essi minacciarono di bombardare Belgrado: molte e molte volte la flottiglia austriaca trasse in salvo i fuggitivi!

Tra Semlino e Belgrado ora corre la ferrovia sopra un ponte che traversa la Sava: esso è in ferro, lungo 400 metri, ben costruito e che fa onore agli ingegneri austriaci.

Dopo un lungo giro, eccoci all'imponente stazione di Belgrado, vastissima, con ampie tettoie a vetro, larghi marciapiedi, magazzini e parchi di vetture da bastare ad una grossa capitale commerciale: il servizio ferroviario in Serbia è fatto da una Società francese e quindi il forestiero si cava facilmente d'impaccio; del resto noi vi troviamo di molti Italiani.

Con uno splendido sole facciamo il nostro ingresso nella capitale della Serbia: da molti anni desiderava visitare questa città, che attraversò tanti avvenimenti tumultuosi e che sembra chiamata ad uno splendido avvenire.

Belgrado. — La città merita davvero il suo nome di *Beo-grad* (città bianca) che le danno i Serbi; e quello di « forte » o « squillo di guerra » datole dai poeti turchi, perchè essa comanda il passo del Danubio, e della Sava e della Temes. La sua posizione era indicata come forte piazza di guerra: sorge sopra una lingua di terra, circondata dalle acque del Danubio e della Sava, e la sua punta porta la famosa fortezza, causa di tante dispute e trattati.

Appena vistati i passaporti, entriamo in città. Si vede tosto che essa è in trasformazione: ovunque nuove strade tracciate attraverso i campi, mucchi di materiali, case in costruzione, magazzini di calce, pietre e ferramenta rigurgitanti.

La città vista da Semlino si presenta proprio bene e fa tosto il miglior effetto sul forestiero. Una lunga ed alta collina è completamente coperta di case bianche come neve, con terrazzi e giardini fioriti: la bianchezza delle sue case valse il nome alla città; a sinistra la collina porta la fortezza, aggregato immenso di varie costruzioni di varie epo-

che; proprio sotto l'enorme muraglione che s'innalza dall'acqua, la Sava si getta nel Danubio formando quasi un angolo retto; nel mezzo delle due correnti evvi una vasta e bassa isola, con poche piante e molti stagni; quest'isola è chiamata « La guerra » perchè essa fu sempre disputata tra Turchi, Serbi ed Austriaci; essa non ha case, ma per ora solo un posto di guardie doganali costruito come un *blockhaus* su alti pilastri; l'isola è come uno sprone contro le acque dei due fiumi, ma nei nuovi lavori di canalizzazione e rettilineo progettati, essa forse scomparirà o cambierà di forma. Ora appartiene all'Austria.

Belgrado è divisa in vari quartieri: « la fortezza » colle caserme, i palazzi dei comandanti, l'arsenale, le torri da segnale; « la città dell'acqua » sulla Sava; « la città alta » sulla collina; « la città nuova » sul Danubio. Le strade sono strette, ripide, fiancheggiate da case basse, con larghi balconi a strapiombo sulla via, tutti ingratricolati, avanzo degli usi turchi; solo nella città alta si veggono strade ampie, qualche bella piazza arborata e belle case, all'uso di Agram, piccolette, eleganti, ad un sol piano, che danno ricetto ad una sola famiglia; sulle finestre molti vasi di fiori e dietro la casa un verde orticello. Non mancano belli e sontuosi palazzi: il reale vecchio detto *Konak*, quello nuovo con ricca facciata sui giardini e magnifiche terrazze, scalinate e cupole dorate; l'Università col Museo, nuova costruzione in stile gotico-tedesco, cui è annesso un piccolo Orto Botanico; il Teatro Nazionale, i vari Ministeri, l'Accademia Militare. L'architettura però è molto barocca e mostra la mancanza di buoni studi artistici, e farebbe bene il Governo a promuovere con premi delle costruzioni degne di una grande capitale, come sarà fra pochi anni questa piccola città. Fra le chiese primeggia la Cattedrale greca, solo perchè l'alto suo campanile nel bel mezzo della facciata si erge maestoso su tutte le case e lo si vede da lungi biancheggiare nell'azzurro del cielo; la chiesa però è di meschina apparenza e più ancora lo è il palazzo del patriarca, che sorge di fronte. Ho veduto una sola moschea, avanzo della dominazione turca, ma rovinata, in mezzo ad un'ortaglia piena d'immondizie e di rottami; il minareto era decapitato, e tutto minaccia una prossima completa rovina. Nuno si prende briga dei restauri; peccato, chè essa sarebbe stata, se non altro, un ricordo da rispettare, sia dal lato artistico, che dal religioso e storico.

Un superbo monumento adorna la piazza del Teatro: quello del principe Michele, sculto dal nostro Pazzi a Firenze e fuso da Müller a Monaco di Baviera. Esso fu inaugurato nel 1880 fra immense feste nazionali. Il fondatore della Serbia libera e indipendente è a cavallo,

nel costume artistico nazionale. Lo zoccolo del monumento porta vari altorilievi di squisito lavoro: rappresentano varie scene della vita del valoroso principe, sia in guerra che in pace; festoni di fronde portano il nome delle vittorie e delle battaglie per l'indipendenza.

I Serbi hanno conservato l'uso turco delle fontane sulle vie e piazze: havvene una molto graziosa nella via Dubrowatska, e le donne nel loro elegante costume vi attingono acqua tutto il giorno, trasportandola in lucenti vasi di rame che portano sulla testa come le *canefore* greche.

I dintorni della città sono graziosi; il parco Topchiderè è a giusta ragione un orgoglio pei belgradesi, i quali ridussero a passeggio bellissimo anche la spianata della fortezza, detta *Kalimegdan*: su questi spalti scorre assai di frequente il sangue, e le mura della fortezza portano ancora gli arpioni di ferro ove venivano conficcate, or sono pochi anni ancora, le teste dei ribelli.

La fortezza è davvero imponente, benchè semi-ruinata, come fu imposto dai trattati di pace: gli avanzi del castello del Principe Eugenio sono ancora formidabili, benchè la pacifica ellera gli intrecci verdi festoni.

Belgrado ha perduto da tempo ogni aspetto orientale: sino da cinquant'anni e più essa abbattè gli inutili spalti che la serravano, e le sue case costrutte in muratura ebbero tosto aspetto europeo; i Turchi che ancora vi rimanevano per commercio o per possesi, se ne andarono a poco a poco, lasciando soli quelli della fortezza fino al 1868; la vicinanza di Semlino le era di sprone a migliorarsi, ed oggi non si può più dire con Victor Hugo, quando cantava la rivalità delle due città:

Allons! la turque et la chrétienne!
Semlin! Belgrade! qu'avez vous?
On ne peut, le ciel me soutienne!
Dormir un instant sans que l'on vienne
Vous éveiller d'un bruit jaloux,
Belgrade ou Semlin en courroux!

Anche i costumi e gli usi orientali sono totalmente spariti: per le piazze, per le vie, ai passeggi, incontri una folla uniforme nel vestire; solo le belle ed appariscenti popolane, dalle lunghe treccie e dal *fez* o calottino rosso in testa, ed i contadini che vengono al mercato, hanno serbato molto del costume nazionale. Le brache corte, la fustanella, il giubbetto ricamato in oro la sciarpa in vita, carica d'armi, i lunghi fucili intarsiati, le pistole ed i pugnali sono oramai un ricordo lontano lontano; tutti tendono ad europeizzarsi il più presto possibile. Già Vienna

detta legge non solo politica ed economica, ma anche nella moda di vestire e di vivere. Un solo uso ho constatato che fa a pugni colla nostra civiltà occidentale, e sono le lunghe schiere dei forzati, che con una palla al piede ed una lunga catena sono occupati a spazzar le vie della capitale, a gruppi, sorvegliati da guardie con *revolver* e *fucile*; quelle schiere composte della féccia della popolazione, coperte di luridi cenci, tutti col viso sbarbato, ove il vizio, il delitto, la ferocia hanno lasciato profonde tracce, rattristano assai il forestiero. Perchè la Serbia non ha ancora adottati i nostri penitenziari a sistema cellulare, molto più moralizzatori, che i lavori forzati, fra libere popolazioni?

La città ha poche industrie, tra cui primeggia la fabbricazione della birra; l'opificio Weifert è un piccolo paese, tanto è vasto; pure Bacco non la cede a Gambrino, ed ovunque si veggono estesi vigneti indorati dal sole. I vini di Belgrado, Jupa e Negotina sono molto noti anche fuori di Serbia. Belgrado è molto commerciante ed oltre ad essere deposito delle merci per uso della capitale e della numerosa guarnigione, è l'emporio di tutte le mercanzie da e per la Serbia, la quale non comunica coll'Europa che per mezzo del Danubio. Essa a destra ha la Bulgaria, paese povero e di pochi bisogni, a sinistra l'Erzegovina e la Bosnia, ove l'Austria comanda politicamente e commercialmente; quindi solo a Belgrado e un po' a Semendria si concentra tutto il commercio del Regno. Belgrado ora conta 40,000 abitanti, e va viepiù estendendosi in abitati, persone e ricchezze: è la città più popolosa del Regno; le piazze europee colle quali è maggiormente in relazione sono: Vienna, Trieste, Manchester, Londra, Parigi, Amburgo, Berlino, Francoforte, Costantinopoli, Napoli, Brindisi, Venezia, Pest, Bucarest. Gli stabilimenti di credito sono numerosi, e vi tengono un posto importante nei pubblici scambi: la Banca Nazionale Serba, Istituto di Credito Serbo, Banca di credito generale, Associazione dei risparmi, Cassa mutua di soccorso e sovvenzione, e molte succursali di banche austriache ed ungheresi che sono le vere padrone del paese, essendo in loro mano tutte le forze vive pecuniarie: ferrovie, carte-valori, tabacco, bevande spiritose. Sotto questo aspetto la Serbia è un vero appannaggio dei banchieri di Vienna e Pest. Gli Italiani vi brillano per la loro assenza: essi dovrebbero porvi una filiale di qualche potente nostra banca; quivi il denaro è caro, le imprese lucrose, se bene condotte, la popolazione scarsa, le industrie poche e nascenti. Di italiani, vidi solo molti muratori, ferrovieri, sterratori ed i biglietti della Croce Rossa Italiana a premî; questi biglietti sono assai diffusi e ricercati in Oriente: a Belgrado, Buca-

rest, Varna, Costantinopoli, si veggono ovunque ; sotto il nome *promessen*, laggiù le lotterie d'ogni genere fanno sempre ottimi affari.

L'istruzione pubblica è assai curata a Belgrado e in generale in tutta la Serbia : quì havvi la grande Università colle Facoltà di diritto, filosofia e politecnica, un ginnasio completo di sette classi, una scuola reale di arti e mestieri, due ginnasi inferiori, una scuola superiore professionale femminile, il seminario teologico, una buona scuola di commercio frequentata anche dai semlinesi. Varie società scientifiche fanno onore al carattere serbo : esse curano la diffusione della istruzione, delle scienze, delle arti, hanno musei, biblioteche ricchissime e curiose, diffondono nuove culture agricole, curano gli scavi archeologici, hanno fondata l'Accademia di Medicina, che è già riputata in tutta la penisola balcanica. I giornali sono numerosi e le botteghe di librai più numerose ancora ; lo studio del francese è molto diffuso e tiene testa al tedesco ; anche la musica ha molti cultori : ho veduto vari magazzini di pianoforti, istrumenti vari e le musiche del nostro Ricordi.

Quasi tutte le nazioni hanno rappresentanti a Belgrado : la legazione italiana occupa una piccola palazzina sulla grande strada arborata di Topchiderè quasi di fronte al palazzo reale.

La fortezza merita una visita speciale, tanto dal lato tecnico che dallo storico : la più curiosa parte è la torre detta *Neboischia* (o uomo intrepido) perchè vi si tennero prigionieri molti patrioti, dove secondo il detto popolare, l'acqua tocca il ginocchio, abbondano i serpenti e le ossa umane arrivano fino alle spalle. Dalla spianata godesi una bella vista sulla città bassa, sui fiumi, sulle numerose imbarcazioni, sui piroscafi che vanno e vengono sulle placide acque. Sembrino distende a perdita d'occhio la lunga fila della sue case : i vaporini passano fischiando da sponda a sponda carichi di merci e passeggeri.

Il soggiorno di Belgrado è assai allegro : noi vi capitammo quando essa era in festa pel compimento delle ferrovie, che la devono unire a Costantinopoli ed a Salonico. La rete serba è compiuta, e tocca il confine turco a Vranja e quello bulgaro a Zari-brod. Una delle clausole principali, imposte alla Serbia, dal trattato di Berlino, ha avuta piena esecuzione : lo Stato, non badando a sacrifici, ha compiuta una rete ferroviaria che fa onore ai costruttori ; la ferrovia parte da Belgrado e da Semendria e si unisce in una sola linea a Velica-Plana, di qui attraversa tutto lo Stato per la valle della Morava sino a Nisza (Nisch), e quì si bipartisce : per Lescovač giunge a Vranja e di là per la catena del Skara-dagh dovrebbe toccare Uscub, la quale è già unita a Salonico. Da Nisch la ferrovia prosegue per Pirot e pel passo di Dragoman e

Slivinitza, illustrati dall'ultima guerra, giunge a Sofia, la capitale bulgara; da Sofia a Sarembej corrono pochi chilometri, compiuti i quali, Belgrado sarà unita a Costantinopoli, e da Parigi si potrà andare al Bosforo senza cangiare treno! Oltre la gran linea citata, evvi il tronco Lapovo-Kragujevac, l'antica capitale, sede dell'assemblea, ed in costruzione il grande tronco da Obrez alla grande vallata della Morava serba e dell'Ibar.

Queste ferrovie porteranno con sè il risorgimento economico della Serbia, attraverso la quale passeranno ora tutte le merci che prima prendevano la via di mare: a ragione Belgrado festeggia questo grande avvenimento, che sembra doverle dare tanta ricchezza ed influenza su tutti i mercati d'Oriente.

Lunghezza delle linee ferroviarie (ottobre 1887): Belgrado-Nisch, 244 chilom.; Nisch-Vranja, 122 chilom.; Vranja-Ack Palanca, 44 chilometri; Ack Palanca-Pirot, 48 chilom.; Velica Planina-Semendria, 44 chilom.; Lapovo-Kragujevac, 29 chilom.. In totale 531 chilometri.

In questo paese montuoso le ferrovie sono certo costose assai, ma la rapidità della loro costruzione varrà ad affrettare il tempo in cui daranno larghi frutti: tutto il servizio è francese, ed il viaggiatore non ha quindi timore di incontrare le difficoltà del linguaggio.

Vorrei parlare un po' della storia di Belgrado che ebbe tempi gloriosi, ma essa è un po' lunga; accennerò solo le date principali. La sua fondazione è incerta; i Romani la chiamarono *Alba græca*, *Taurum* e *Singidunum* a seconda dei secoli, fu sempre luogo molto importante per strateghi e commercianti. Fu conquistata da Romani, Unni, Avari, Bulgari, Serbi, Ungheresi, Tedeschi e Turchi. Gli antichi re serbi Nemagniti la resero una città piacente, ricca e forte; l'ungherese Uniade riportò nel 1456 una segnalata vittoria sui Turchi, i quali fecero grandi sforzi per impadronirsi della città; nel 1521 essi furono respinti in venti assalti e se ne impadronirono perdendo la miglior parte delle proprie truppe. Nel 1712 il principe Eugenio di Savoia la prese dopo sanguinoso assedio; l'Austria vi profuse tesori a fortificarla ed abbellirla, ma dovette restituirla nel 1739 dopo averne distrutte le fortificazioni, che i Turchi eressero di nuovo più formidabili, smantellando gran parte della città; nel 1789 fu ripresa da Laudon, ma resa ai Turchi nel 1791; nel 1804 i Serbi sollevatisi, la presero, la perdettero, la ripresero nel 1812; i Turchi si vendicarono della sconfitta con orribili carneficine, che commossero tutta l'Europa: essi furono costretti ad evacuare la Serbia tenendo solo poche guarnigioni in sei fortezze: sino al 1862 le cose bene o male camminavano di comune accordo: ma allora,

in seguito ad una rissa, il pascià turco bombardò la città: tale atto commosse tutta la nazione e l'Europa intera: le potenze intervennero e la Turchia dovette togliere tutte le guarnigioni; con grande apparato il 6 aprile 1867 la fortezza fu consegnata dal pascià turco al principe Michele; da allora la città risorse a nuova vita, si abbattono molti bastioni, si lastrarono le vie, si costrussero nuovi palazzi, e fra pochi anni essa rivaleggerà colle più cospicue città dell'Occidente, rievocando i bei tempi dei grandi *Tzars*: Duncano il potente, Lazzaro il vittorioso, e Stefano il forte. Così, come la fenice, risorse sempre Belgrado dopo i bombardamenti, gli incendi e le distruzioni; il francese Lancelot, che la visitò nel 1860 e la descrisse con la penna e colla matita così bene, non la riconoscerebbe più, e certo cangerebbe tutta la descrizione che ne fece; e ben pochi anni sono trascorsi!

Sul Danubio. — Di buon mattino lasciamo la cara città: prendiamo imbarco sul piroscapo, che scende da Buda-Pest.

A bordo è tosto intavolata la questione, se si potranno sorpassare le « Porte di ferro » a Orsova; le acque basse del fiume non ce lo promettono: quest'anno le piogge autunnali furono scarse ed il Danubio convogliava poche acque. Il piroscapo è pieno zeppo di gente d'ogni nazione: ha imbarcato anche tutti i passeggeri provenienti dalla Sava: quindi a bordo il viaggiatore, benchè un po' pigiato, ha campo di fare gli studî più svariati: già lo scorso anno ho descritto in queste pagine un piroscapo sui fiumi orientali, quindi non voglio ripetermi; basterà dire, che il nostro battello era un piccolo caleidoscopio umano e che un professore di etnografia avrebbe potuto fare la più pratica delle sue lezioni; anche vari Italiani vi ho incontrato, frammisti a Tedeschi, Austriaci, Ungheresi, Croati, Serbi, Rumeni, Bosniaci, Dalmati, Turchi, Russi, Inglesi, e qualche raro Francese: il servizio è in ungherese perchè la compagnia di navigazione ha la sua sede a Pest: pure ogni lingua bene o male vi è parlata o per lo meno compresa. Il battello scorre rapido sulle onde e fa brevi e rare fermate; è un treno celere, e per sopraplù in ritardo di molte ore in causa della magra delle acque.

La costa ungherese a sinistra è bassa, paludosa, scarsa di piante e molto più di case; come sulla Sava, sono frequenti i vecchi *blockhaus*, unico avanzo della antica istituzione dei confini militari, aboliti nel 1871 e 1873 e che ho già descritti lo scorso anno.

La riva destra è dirupata, le colline boschive salgono dritte e nascondono dietro di sè i rari villaggi; stupendi vigneti abbellano il fianco delle colline e le pendici degradanti mollemente al piano. Sul fiume molte barche, rimorchiatori, con carichi enormi di fieno, mercanzie,

travi, lunghe zattere scendono lentamente il fiume ; nel mezzo di queste una capanna di assi ricovera le poche persone d'equipaggio ; un lungo remo a spatola serve di timone. Il fiume è molto pescoso ed ovunque si veggono capanne di pescatori sorgere sopra palafitte.

Semendria (Smederevo), la seconda città della Serbia, ha **perduto** l'aspetto guerriero di vent'anni fa ; la sua fortezza quadrata munita di ventisette torri fu smantellata ed al suo posto sorge la città nuova, che scende fino al Danubio ; dietro la collina ergonsi i campanili della vecchia città ; alberi fronzuti, pruni colossali e festoni di vite danno al paesaggio un **ridente** aspetto.

Comincia qui la vallata della Morava, ridente di pascoli, acqua, ricca di abitanti, il vero cuore della Serbia. La Morava attraversa per intero la Serbia sino a Vranja : se il paese fosse meno accidentato, questo fiume sarebbe la vera via maestra dello Stato, e vaporiere lo percorrerebbero per centinaia di chilometri. A Warwarin, circa a metà del suo percorso, riceve un poderoso affluente, la Morava serba, e questa per la vallata dell'Ibar comunica col lontano pascialato di Kossovo ai confini della Macedonia : per questa vallata deve prolungarsi la ferrovia per Salonico, che ora tocca sino a Mitrovitza : in allora questi paesi semi-sconosciuti, ritorneranno a novella vita, arricchendo i nuovi abitatori.

Più innanzi le rive si stringono : a sinistra i Carpazi protendono sul fiume : siamo al famoso Passo o Gola di Kasan ; in niuna parte il Danubio presenta un così magnifico spettacolo ; il passo comincia a Rama, le rovine colossali del cui castello allietano l'occhio ; esso è un vero nido di falchi, e sostenne molti assedi contro Turchi, Serbi, Austriaci, e pochi anni or sono serviva di riparo a pericolosi banditi e briganti, l'ultimo dei quali, Borucians, divenne il terrore della contrada, e per ucciderlo ci volle un piccolo esercito. A Bazias fa capo la ferrovia per Temesvar e l'alta Ungheria : la città è linda e pulita. Le rive si sono strette d'un tratto e navighiamo in un placido lago, che sembra non aver uscita : tutto all'ingiro aspre colline dirupate chiudono l'orizzonte : rovine di castelli, di torri, di conventi rammentano il Reno prima di Colonia ; in certi punti le pareti rocciose s'innalzano a picco ; la strada laterale ungherese fu costrutta con grande dispendio e difficoltà.

Questa strada porta a ragione il nome del Conte Szecheny, il magnate e patriota ungherese, che dedicò vita, averi, influenze, intelligenza somma, alla rigenerazione economica della patria, dopo essere stato uno dei fondatori di quella politica. Banche, strade, ferrovie, canali, argini, prosciugamenti, navigazione, scuole, musei, tutto sorse per incanto sotto la sua mano possente, sotto la guida del suo genio : a giusta ragione

gli Ungheresi lo venerano, e la sua memoria è nel cuore di tutti: l'impulso da lui dato al commercio ed alle industrie produsse i più splendidi frutti.

Se mirabile è la strada testè descritta, più mirabili sono a destra gli avanzi dell'antica strada romana, costrutta dalle legioni di Trajano. La è opera meravigliosa per la sua arditezza e pei mezzi coi quali fu costrutta, e cioè la semplice piccozza del minatore. La strada è interamente scavata nella dura roccia a pochi metri sul livello dell'acqua: è larga tre metri o poco più; verso il fiume, tratto tratto, scalette tagliate nella roccia conducono al pelo dell'acqua; a destra e sopra il capo la parete liscia, dura, rosso-nera: la strada segue il fiume in tutte le sue sinuosità. Il pensiero resta attonito davanti a quest'opera colossale: i nostri padri costrussero ovunque acquedotti e circhi, lunghe strade militari, dighe e porti, le cui rovine formano l'ammirazione dei presenti nipoti: ma laggiù nella lontana Dacia questa strada tagliata per chilometri e chilometri nel duro macigno, in un'epoca in cui la polvere da mina e le meccaniche invenzioni erano un mistero, questa strada strappa un grido d'ammirazione, e con vero orgoglio noi Italiani potemmo ad alta voce parlare degli antichi nostri padri. La feroce resistenza dei Daci contro la romana invasione dovette cessare davanti a tale spettacolo: per essi un popolo che tagliava la via dove la natura impediva persino alle acque di estendersi, doveva essere un popolo superiore, invincibile.

Per molti secoli questa strada, come pure le colossali rovine di quattro spalle di ponte, rimasero ignote all'Europa: solo da pochi lustri esse furono conosciute, misurate, studiate; si scoperse infissa sopra la roccia, presso una caverna, ricovero di pastori serbi e valacchi, annerita dal fumo e molto guasta una tavola di marmo coll'iscrizione:

*Imp. Caes. D. Nervae
filius Nerva Trajanus
Germ. Pont. Max.*

Al disotto veggonsi scolpite le figure di due delfini con la coda attorcigliata, circondanti l'aquila romana: il tutto però molto guasto, talchè altri dotti invece dell'aquila vollero ravvisarci due Vittorie alate. È questa la famosa Tavola di Trajano, che gettò ampia ed improvvisa luce sopra le guerre in Dacia e la colonizzazione di quelle lontane contrade a mezzo di famiglie di coloni militari, tratte d'ogni parte d'Italia, e che valse al paese occupato la nuova denominazione di Romania, o piccola Roma, che serbò di poi.

Quest'opera si fa rimontare all'anno 100 dell'era volgare, perchè

un'altra epigrafe la dice « costrutta da Trajano nel terzo suo consolato e nella quarta potestà tribunizia: tagliati i monti e vinti i fiumi ».

Sulla Colonna Trajana di Roma sono figurate in bassirilievi varie vicende di queste guerra, gloriosa al nome romano: il tipo dei vinti Daci è così bene scolpito, che anche oggi giorno sulle rive del Danubio dell'Aluta, del Pruth si veggono contadini coi medesimi tratti. Sulla Colonna sono figurate le guerre, i trofei, le fortezze, le stragi, le armi, i cavalli, i feriti, e più specialmente il gran ponte in legname su pile di pietra che Trajano qui costruì.

Il nome di Roma è così radicato qui, che ognuno fa i Romani autori di qualunque lavoro, di cui non sa le certe origini. Per questi contadini ogni antica costruzione è romana, ogni vecchia torre sul Danubio, fosse costrutta dagli ospodari valacchi contro le incursioni turche, è per essi un rudero romano: e le danno il nome di Torre di Severino (Turn-Severinu), Torre di Marco Aurelio (Turn-Margureli), Costanza (Kustendgie, ove fu pochi mesi fa eretta una statua al poeta romano Ovidio, opera del nostro Ferrari, ecc.). Ed ora i patrioti rumeni, gli scienziati, la gioventù colta e studiosa amano imporsi nomi romani ed hanno intrapresa la grandiosa opera di purgare la propria lingua da qualunque barbarismo o parola che le lunghe e le straniere dominazioni vi hanno innestato: a mio credere è questa la più gran prova della vitalità di un popolo. Nel corso della storia vedemmo sempre che quando un popolo vinto impose la propria lingua ai vincitori, poco tardò a nuovamente vendicarsi a libertà.

Con questi discorsi percorremmo il lungo tratto da Bazias ad Orsova. A Bazias dovemmo prima cangiare battello, e entrare in un battellino microscopico, a elice, che pesca pochissimo, e dove eravamo pigiati, uomini e merci come acciughe; fortuna che il tempo bellissimo e la mite temperatura ci tenne sempre sul ponte.

Non potemmo sorpassare le *Porte di ferro* essendo scarsa l'acqua: anche questo battellino dovè arrestarsi a Orsova: si discorre a lungo di questo fatto che si rinnova ogni anno per quattro o cinque mesi di seguito, con grave danno della navigazione e dei commerci.

Le rive sono sempre strette, talvolta a picco: rovine di torri e castella, coronate dell'ellera verde a fiore rosso cupo.

Duolmi che la ristrettezza dello spazio mi vieti di narrare varie leggende udite su queste secolari rovine o sulle grotte e caverne, che talora si veggono a fior d'acqua.

Il percorso da Bazias ad Orsova è di oltre cento chilometri, ed il fiume è sempre serrato e l'occhio non vede che roccie, cielo e acqua.

Già a Treben le onde si fanno furiose sopra i nascosti scogli; il pilota deve stare bene attento. Il fiume salta capricciosamente dalla larghezza di un chilometro a cento o centocinquanta metri, e così pel lungo percorso, sicchè si passa da un lago all'altro, e ad ogni svolta si ha un nuovo panorama.

A Orsova comincia il passo più pericoloso; la piccola città è assai animata: la ferrovia di Transilvania, che qui sbocca, le dà molto movimento di merci e passeggeri: la città è molto antica e le nuove bianche costruzioni, i lunghi magazzini, il gran parco ferroviario le promettono splendido avvenire; la popolazione sua è molto mista, trovandosi al confine di tre stati, Ungheria, Serbia e Rumania.

Più avanti, ove il fiume si allarga un poco in una graziosa curva, ergesi la Nuova Orsova sopra un isolotto roccioso, fortificato; quivi ebbe sede lungamente un pascià turco, quello di Ada Kalè, o « dell'acqua, » che aveva l'incarico di sorvegliare il fiume. Di fronte all'isola sorge a destra un'altra fortezza, irta di cannoni, di spalti, di torri: quasi non bastasse la natura a vietare il passo del fiume, volle l'uomo rendere più difficile una invasione, e gli Austriaci, maestri sommi nell'arte di erigere fortezze e di sceglierne i luoghi meglio adatti, fecero di questo punto una delle porte più difese dell'immenso loro stato. In questi luoghi scorre sovente il sangue musulmano e cristiano: eccoci ai pericolosi scogli che barrano completamente il fiume, e che ad acqua bassa arrestano anche le piccole barche a remi. È tanta la disuguaglianza del corso delle acque in questo pericoloso passaggio, che nel principio si trova appena un piede d'acqua corrente, mentre alla terza cateratta la profondità del letto raggiunge cinquanta metri, vale a dire un livello inferiore di 11 metri a quello del Mar Nero. Nel 1846, dodici anni dopo l'introduzione dei battelli a ruote sul basso Danubio, si arrischiò per la prima volta di lottare a forza di vapore contro la violenza dei vortici: sulla strada alzaja di costa vedemmo noi fino a cinquanta uomini attaccati come bestie alla corda di una piccola barca. Il livello medio del Danubio alla Porta ungherese sul mare è di 132 metri, alle Porte di ferro di 39, ha quindi un dislivello di un metro ogni 10 chilometri. La differenza tra le piene e le magre va da 4.50 a 6 metri e la portata media del Danubio a Orsova è di 10,220 metri cubi.

Scendiamo dal battello alla piccola stazione di Verciorova; in attesa del treno giriamo i dintorni e ci rechiamo ai famosi scogli: essi si susseguono per oltre un chilometro, talvolta raggruppati; l'acqua vi si frange con fragore e la bianca schiuma ricade in mille gocce, dorate dal sole morente: essi sbarrano tutto il fiume in linea sinuosa, la-

sciando tra essi stretti passaggi, ove l'acqua scorre colla velocità di una freccia. Il banco più considerevole, quello di **Prigrada**, sta presso la riva serba ed alza il capo minaccioso anche nelle piene; più lungi due altri scogli, **Baleni** e **Sip**, sono i più ampi, ed intorno ad essi gli audaci pescatori costrussero grandi steccati che da lungi pajono carcasse di navi naufragate. Gli storioni sono molto numerosi qui, e nei salti sugli **scogli** si lasciano facilmente ingabbiare, la loro carne è squisita assai e se ne fa un attivo commercio. Da lungi le colline serbe sono coperte da **estesi** boschi di quercie, ma il paesaggio è semideserto. Presso **Orsova** visitammo la **Kron-kapelle**, piccolo edificio costruito sul luogo ove fu ritrovata la Corona d' Ungheria, che **Kossuth** vi aveva nascosta e sepolta nel 1849.

Ho interrogato più persone, sia in viaggio che a **Bukarest**, sul perchè gli Stati confinanti sul Danubio non hanno mai pensato a togliere simile ostacolo alla navigazione: da **Bukarest** i giornali, in quest' epoca dell' anno, alzano sempre la voce, e vidi annunciata pel corrente anno un' interpellanza in proposito alla Camera rumena.

È certamente vergognoso per l' Europa civile, che ha tagliato istmi e traforato monti, il lasciar sussistere simile intoppo sopra una delle sue più importanti vie commerciali: furono solo distrutti i più pericolosi scogli, causa terribile di frequenti naufragi. Molti e molti progetti furono studiati sia in Austria, in Ungheria che in Rumenia. Nel 1832 l'ingegnere **Vasarhely** proponeva un canale laterale: l' opera non è difficile e vari ingegneri dello Stato ne valutarono la spesa a dieci milioni di franchi al massimo. Ma le rivalità, le ambizioni, i timori delle Potenze interessate hanno impedito finora di por mano a tale lavoro urgente, malgrado ch' esso formi un articolo speciale del Trattato di Parigi del 1856. I Serbi erano lieti d' essere separati dalle flotte turche: i Turchi erano felici di avere questa barriera naturale contro gli Austriaci, questi e gli Ungheresi hanno sempre riguardato le Porte di ferro come comoda stazione doganale ed insuperabile fortezza: a ciò sacrificarono il loro commercio, sebbene essi sieno gli arbitri assoluti dei mercati bulgari, turchi e rumeni.

Anche il progetto di far saltare colla dinamite gli scogli incontrò le stesse difficoltà. Gli sforzi tenaci del conte **Szecheny**, di cui ho già discorso, si fransero contro le contrarietà austro-ungheresi; egli che viveva solo per dotare la patria dei più rapidi e comodi mezzi di comunicazione vide le proprie idee inabissarsi come le onde in questi scogli formidabili; ma ormai che la Turchia fu scacciata dal Danubio, che la sua potenza militare e politica è annientata, che in suo luogo sorse un novello Stato, la Bulgaria, che ha uno splendido avvenire politico e

commerciale, giova sperare che tutte le opposizioni cesseranno e che Serbi, Bulgari, Austriaci, Ungheresi e Rumeni si uniranno per togliere questo ostacolo ai loro commerci ed a quelli dell' Europa centrale ed occidentale. A tale scopo tutte le Potenze dovrebbero imporre di comune accordo tale lavoro agli Stati danubiani e, come a Galatz evvi già la Commissione internazionale del Danubio, si dia alla stessa, o ad altra consimile, il mandato di sorvegliare di poi il passo, sia per iscopi militari che politici ed economici.
