

D. — DA AGRAM A SERAJEVO.

(Agosto-Settembre 1886).

Note di viaggio del socio ANTONIO ANNONI di Milano.

(continuazione).

Sulla Sava. — Quanto noiosa è la navigazione, sopra un fiume lento, tortuoso, limaccioso, dalle sponde basse, franose, senz'alberi, senza case, senza abitanti! — Il battello era stracarico di mercanzia e di viaggiatori. Militari d'ogni arma, tedeschi, croati, serbi, bosniaci, montenegrini, turchi,

(1) *Revue de Géographie*, Juillet, 1884. *Les premiers voyages des Néerlandais dans l'Insulinde* (1595-1602) par M. le prince ROLANDO BONAPARTE.

rumeni, istriani e dalmati, e per di più uno stuolo di monache, col capo coperto da un elmo gotico di tela amidata, *popi* greci ortodossi dalla lunga barba nera, e dal nero *kalpan* o cilindro di seta senza tese, frati francescani, venditrici di fazzoletti e coralli, ragazzi chiassosi e allegri ed una ventina di famiglie triestine, friulane e polesi, che andavano a Costantinopoli in una vetreria a lavorarvi lastre e conterie.

Il paesaggio è monotono; sempre deserto: le rive basse, d'una terra nera, che allo sbattere delle onde sotto le ruote del battello franano a larghi tratti: qua e là isole con pochi salici, canali tortuosi che nel venturo anno saranno scomparsi per portarsi altrove, a seconda della quantità e forza delle piogge autunnali: raramente incontri qualche mulino natante tra due barcacie, legate con piuoli e corde a qualche alberello nano della riva: più frequenti i rimorchiatori che salgono a Sissek, lasciando enormi barconi carichi di grano, legnami e carbone di legna: cumuli enormi di travi, assi, traversine per ferrovie e doghe per botti dirette a Trieste per Marsiglia e Londra, ci dicono chiaramente a qual punto sia giunta la febbre del diboscamento nella Croazia, nella Bosnia e nella Serbia: in pochi anni enormi ricchezze forestali sono sparite, e già se ne sente l'effetto disastroso nelle più frequenti inondazioni dei numerosi fiumi della penisola balcanica.

A Jasenovac comincia la frontiera turca, il deserto aumenta: sin qui a destra ci accompagnò il telegrafo, i cui alti e sottili pali si profilavano sul cielo terso e azzurro. Jasenovac sta alla imboccatura del Fiume Unna, che qui gettasi nella Sava; come questa, esso è melmoso, lento e largo assai. Nasce sul versante orientale delle Alpi dinariche tra Pehula e Preodai, ha un percorso lungo e tortuoso verso N.: sino a Bihać serve di frontiera, poi piega a destra nel cuore dell'ultima provincia croata-turca e a Zut ripiglia (presso Novi) le sue funzioni di confine sino a Jasenovac.

È questo un misero villaggio dalle case di legno, sostenute da alte palafitte o pilastri in muratura: qui il terreno è soggetto due o tre volte per anno alle inondazioni: sulla riva turca sorge un altro ammasso di case, ancor più misero, e porta lo stesso nome. Succede l'egual cosa anche pel seguito: quasi ad ogni villaggio croato, fa fronte all'opposta parte del fiume un altro villaggio bosniaco, così Gradisca-Berbir — Svjinar-Serbac, i due Kobas, i due Dubovac, i due Brod. — Se ne toglie la croata Gradisca, gli altri sono miseri villaggi, senza pontile; per accedere o uscire dal battello servono rozzi scalini tagliati nella creta della riva; ho veduto calare nel battello alcuni sacchi di grano legati ad una fune che scorreva tra l'erba, tenuta da due uomini!

A Gradisca troviamo sul pontile molta gente: soldati e ufficiali in

gran numero, chè Gradisca è fortezza molto importante, anzi la fortezza è l'unica cosa importante di quella contrada acquitrinosa, ove la febbre e il tifo hanno preso stabile domicilio. La città era occupata dai Turchi sino al 1685, nel qual anno fu presa dagli Imperiali, che vi costruirono la fortezza per dominare, oltrechè il passaggio del fiume, anche e più la strada che conduce a Banjaluka, che in allora era la capitale delle provincie turche tra l'Adriatico ed il Danubio. La città non ha nulla che la faccia ricordare al viaggiatore; due o tre campanili, un po' di folla al pontile, uno scambio di soldati e di poche merci, ecco quanto rammento della breve fermata.

Si ripiglia cammino sotto un sole di fuoco, fra un paesaggio monotono, triste, senz'alberi, senza case: quà e là a sinistra alcuni vecchi *Blockhaus*, o fortini staccati, anzi meglio, luoghi d'osservazione, allorchè c'erano ancora i così detti *Confini Militari*, aboliti nel 1871 e 1873. Questi *Blockhaus* sono una specie di casa quadrata, piccola, sorretta da massicci pilastri, onde porla al sicuro dalle inondazioni: il tetto molto sporgente copre una specie di balcone, che gira tutta la casa: su questo balcone stavano sempre delle sentinelle a sorvegliare la frontiera e i poco pacifici Turchi d'oltre fiume, gente dedita al brigantaggio ed alla rapina, e che ancor pochi lustri fa, nelle notti nebbiose, oscure, avevano il coraggio di scendere il fiume su silenziose zattere e fare bottino di bestiame, grano, donne e fanciulli, fuggendo tosto nei canneti e nelle pericolose paludi, ove le flottiglie austriache non giungevano pronte al castigo.

Con un ex-colonnello austriaco discorsi a lungo dei vecchi *Confini Militari*. La narrazione del Perrot egli la trovava esatta: ora però tutta la zona già militare è passata al regime civile, e colla dotazione di estesi boschi e dominî si comincia già a costruire strade, qualche ferrovia, abitazioni più salubri, canali di scolo, argini, terrapieni. — Molto ancora resta a fare per difendersi dall'ingordigia del fiume: sulla riva bosniaca, manco a parlarne, il Governo turco non fece mai nulla a salvaguardia dei pochi e miseri rivieraschi: dall'altra parte il Governo austriaco riconosceva troppo bene l'importanza strategica della Sava, per volerla canalizzare e prosciugarne i terreni lungo la riva; appunto perchè la natura acquitrinosa del suolo era un impedimento naturale e formidabile a qualunque tentativo turco d'invasione; e nelle due sole parti un po' rialzate di Gradisca e Brod, naturale e antico passaggio tra riva e riva, si affrettarono gli Austriaci a costruire due importanti fortezze, non appena i Turchi passarono al di là del fiume.

Ed ora restano unicamente i solitari e cadenti *Blockhaus* a ricordare l'antica istituzione dei *Confini Militari*, immaginata dal principe Eugenio di

Savoja, e che rese infatti grandi servigi. Ora però essi erano un anacronismo in mezzo alla civiltà e nella necessità di coltivare più vaste estensioni di terreno a nutrimento della cresciuta popolazione. Dopo il 1848 i Croati non cessarono dal reclamare la cessazione di uno stato di cose ibrido e dannoso alla pubblica salute e più alle finanze. Ma il partito militare, così onnipotente a Vienna, non volle cedere coi suoi privilegi quelle provincie, che erano come un suo appannaggio, e fu necessario il diretto intervento dell'Imperatore per ottenere giustizia a vecchi e giusti reclami.

La Sava dovrebbe essere tosto canalizzata, onde abbreviarne il corso da 1062 km. a soli 907, secondo gli studi di Dutzman, Nicolajevic, Warrel, Blum, Scholz e Beyer, giusta quanto mi diceva un ingegnere dello Stato, addetto ai lavori di studio: il fiume, a mezzo di trenta tagli, sarà rettificato e liberato dai bracci laterali e morti, costruendo argini e terrapieni, approfondito e risanato con piantagioni d'alberi, specie di salici. Pare che *ab antiquo* siasi tentato simile lavoro, perchè sussistono tracce di un canale di scolo a S. della Fruska-gora, che porta il nome di *Probo* (dal generale romano che nel terzo secolo tentò quel lavoro). Esso fu ora rimesso in istato da servire di scolo, ma insufficiente, a parte delle paludi.

Il servizio della ferrovia, solo da pochi mesi aperta al pubblico in generale, è fatto dal Genio militare. I capistazione sono ufficiali, i cantonieri soldati e caporali, i cassieri tenenti, i macchinisti e fuochisti sergenti e caporali: tutti vestono la divisa con sciabola e fucile. È bello vedere i guardiani presentare la banderuola verde o rossa col fucile a tracolla, o il capostazione impartire ordini come in una caserma!

Questo sistema fu usato per due motivi: il primo, a scopo politico, si fu quello di rendere rispettata la ferrovia dagli attentati dei Bosniaci, musulmani fanatici, e si sa bene che le popolazioni orientali venerano sopra tutto la forza, ben sapendo che il minimo danno recato alla ferrovia od ai suoi esercenti veniva tosto punito dalla legge militare, che vige nelle due provincie occupate. In secondo luogo sarebbe stato ben difficile, ad onta delle altissime paghe, il trovare fra i borghesi il personale che si assoggettasse ad una specie di esiglio fra popolazioni ostili, e che avesse il coraggio e la forza necessaria per vivere senza il minimo agio delle nostre città e borghi occidentali: per cui il Genio militare, che a scopi strategici aveva costrutta la strada e che per i primi anni l'aveva usata solo per sè, non volle che la stessa sfuggisse al suo controllo: lo stato delle due provincie è ancora troppo irregolare per toglierne o diminuirne le numerose guarnigioni, ed il Ministero della Guerra vuole avere sotto mano tutti i mezzi di comunicazione: infatti anche la posta, il telegrafo, le diligenze sono tutte esercitate dal Genio militare, e gli era con un saluto militare che al mat-

tino nell'albergo di Serajevo il caporale-portalettere mi faceva firmare le ricevute!

Questa ferrovia giunge ora solo a Serajevo: ma dovrà continuare, quando avrassi danaro, per Mitrovitz, testa di linea per Salonicco, passando per Focà, Plevlje e Novi Bazar; d'altra parte la ferrovia raggiungerà l'Adriatico fra pochi mesi passando per Konjicà a Mostar, da cui parte già, costeggiando la destra della Narenta, un tronco di 43 km. compiuto la scorsa estate, che adduce a Metkovic, ove approdano i battelli del Lloyd austro-ungarico.

Era questa la via da me prescelta per tornare in patria; ma proprio durante il mio soggiorno a Serajevo scoppiò a Metkovic un violento colera e un tifo mortale, che fece sospendere le corse ferroviarie da Mostar e l'approdo dei battelli per Ragusa.

Altre linee ferroviarie nelle provincie occupate sono: quella da Sissek per Doberlin a Banjaluka (102 km. sul suolo turco), la prima costrutta in questi paesi e che doveva proseguire sino a Salonicco, ma da più anni interrotta; quella da Doboi (stazione tra Brod e Serajevo) alla frontiera serba (Zwornik); quelle in costruzione Mostar-Serajevo, Mostar-Nevesjinje e Foinicà; quelle in progetto da Banjaluka per Travnich a Serajevo, e da Serajevo a Mitrovitz, più sopra citata.

Oltre la rete ferroviaria, il Genio austriaco costruì e fa costruire una perfetta e completa rete di strade carrozzabili in tutte le direzioni: si sa da tutti quanto sia celebre il detto Genio militare nella costruzione di strade: anche nella Lombardia e nel Veneto hanno lasciato a noi un vero patri-monio di viabilità, che forma l'ammirazione di chiunque. Le strade in Bosnia ed Herzegovina fanno onore ai reggimenti che le costrussero: le pietre miliari e le fontane portano a buon diritto il nome di ufficiali e soldati, gloriosi non solo sui campi di battaglia, ma anche nelle più pacifiche lotte contro un terreno erto, fiumi impetuosi, boschi impraticabili. Un perfetto servizio di diligenze, sotto il controllo militare, ha oramai reso un viaggio nella Bosnia-Herzegovina tanto facile, sicuro ed a buon mercato, quanto da noi; mentre dieci anni sono il Kiepert poteva dire ad alta voce, che non si conoscevano quelle contrade più dei deserti africani, e che la costruzione di una buona carta topografica era un'impresa ardua come la scoperta del polo nord! Ora invece il catasto procede regolarmente, eseguito da ufficiali e topografi militari, con quella minuzia, accuratezza e sicurezza, che è una caratteristica del Governo austriaco in simili lavori. (1).

Prima dell'occupazione austriaca, la posta arrivava a Serajevo solo una volta alla settimana da Brod, ma per cura del console austriaco, che la faceva scortare da trenta gendarmi; le merci ed i viaggiatori dovevano provvedere

(1) Vedi il cenno su questi lavori di rilievo nel BOLLETTINO di agosto, 1886, pag. 669. (N. d. D.).

da sé al loro trasporto, angariati e derubati in mille guise. Anni sono il Governo turco aveva stabilita una posta mensile da Serajevo a Costantinopoli, attraverso tutta la penisola: ma pochi mesi dopo dovette sospenderla, perchè i briganti la svaligliarono più volte, e qualche forestiero vi perdettesse vita e averi, causando numerose noje al Governo turco, che dovette pagare forti indennità.

Gli è davvero da augurarsi, pel bene della civiltà, che la temporaria occupazione austriaca diventi definitiva; ciò che sarà certo probabile, perchè giammai il Governo turco troverà i milioni necessari per pagare le ferrovie, le strade, i telegrafi, i palazzi, le caserme, i ponti, i viadotti, i terrapieni, e tutti gli altri immensi e costosi lavori fatti dal Governo d'occupazione.

Su questi e simili argomenti si aggiravano i discorsi nostri durante il lungo viaggio; ben 14 ore dura la traversata di quei 269 km. (20 km. all'ora) in piccoli *wagons*, con un cielo di fuoco ed una sola corsa al giorno! Buon per noi, che il panorama ci compensava di tutte le noje; il treno lasciò presto le pianure paludose della Sava e salì dolcemente fra folti boschi. A Derwent comincia la valle della Bosna, larga, ricca di acque, di pascoli, ma non di abitatori; tranne presso le vecchie fortezze protettrici, non veggonsi gruppi di case; la sicurezza personale fu sempre un mito in quelle provincie, ove i pascià erano troppo lontani da Costantinopoli per essere sorvegliati o puniti. Sonvi là delle foreste, ove l'uomo non ha mai posto piede e che servono di rifugio a lupi, orsi, cani e gatti selvatici, oltre le aquile e gli avvoltoi; peccato davvero che sì bei luoghi siano quasi abbandonati! Presso ai villaggi veggonsi prati ubertosi, campi di grano turco e orzo magnifici, alberi di prugne colossali. Le acque non mancano; leggiadre cascatelle abbellano il fianco dei monti.

Costeggiammo sempre la Bosna e la strada carreggiabile; il fiume è largo, tortuoso, dalle acque chiare e dal letto ghiaioso, qua e là coperto di isolotti o di enormi macigni, ove le acque frangonsi in bianca spuma. Nessun villaggio un po' importante anima quel deserto; un po' di gente a Derwent, Doboi, Maglai e Janic: quivi attende la diligenza per Travnik, e di là vennero varie signore tedesche ad attendere parenti e amici. A Vranduk la valle si serra in una stretta gola, sì che la strada ha dovuto scavarsi un *tunnel*, sul cui frontone, a lettere d'oro, spicca il nome *Kaiser Franz Joseph, 1882*. La ferrovia ha dovuto disputare il letto al fiume con un muraglione enorme; sulla collina del *tunnel* havvi un vecchio e vasto castello, dall'aspetto guerresco e pittorico; alte torri, mura a zig-zag, una piccola moschea dal minaretto bianco e puntuto, qualche albero colossale ne fanno una bella veduta.

Durante le fermate è bello osservare le stazioni linde come casette di

campagna, con un bel giardino tutto in fiore ed un orto ampio e provvisto di viti, alberi da frutta e grasse verdure. È nota la passione dei Tedeschi pel giardinaggio, e quei poveri impiegati, lungi tanto dalla patria, trovano un lieto passatempo nel coltivare magnifici rosai, vivaci gerani, le belle e simpatiche fucsie, i variopinti tulipani, le odorose gardenie. Più bello e vario è lo spettacolo del pubblico, specialmente di quarta classe: questa è servita in carrozzoni senza sedili, colle inferriate agli sportelli; in quei cassoni si accatastano creature umane quante ce ne possono capire, alcuni poi portano seco un capretto, un agnello o qualche tacchino, oltre i numerosi marmocchi. Come mai tutte quelle persone arrivino vive a destinazione è davvero un po' difficile saperlo; con quel caldo d'agosto, in quegli stretti veicoli senz'aria, pigiati come acciughe, con tante bestie grandi e piccine indosso! È vero che il prezzo di passaggio è solo di *un centesimo* di fiorino per chilometro, ma muove a pietà il veder tanta gente pigiata in quel modo!

Alle fermate del treno, un'accozzaglia di vispi birichini corre su e giù offrendo acqua, pane e frutta, con salti, grida e capriole da far ridere un fegatoso: l'acqua portano in eleganti caraffe di rame, dalla capace pancia e dal collo lungo e stretto, e la si beve *alla marinara*, cioè versando dall'alto in bocca il fresco zampillo, proprio sulla gola — e la caraffa gira così di mano in mano, senza che niuno vi accosti le labbra. Pei forestieri non usi a simile sistema, porgono bicchieri di rame pulito o argentato di bellissimo lavoro, proprio del sito, e di fattura così squisita, che io ne compero tosto un campione, con meraviglia dello stracciato suo proprietario. In alcune stazioni vendesi lo *Spritzen*, specie di vinello bianco, un po' aspro, con acqua di seltz, molto gradito con questi calori.

I passeggeri sono tipi curiosi pel vestiario, pel colorito, l'andatura: sono per lo più Bosniaci e Turchi; trovi però di molti Serbi, Montenegrini, ed Erzegovini, oltre i Croati, Tedeschi, militari, commercianti occidentali ed ebrei.

Di questi ne aveva due nella mia vettura: sono di origine spagnuola, come tutti, o quasi, quelli della Turchia, e cacciati di Spagna dopo l'espulsione dei Mori e lo stabilimento dell'Inquisizione. Essi sono numerosi a Serajevo, e come ovunque, si sono accaparrato tutto il commercio e la Banca. I miei due compagni, padre e figlio, vestono però il costume bosniaco, molto elegante e ricco e tra loro usano la lingua spagnuola, che scrivono ancora, benchè con caratteri arabi.

Altro compagno un ufficiale del catasto, in bassa tenuta, che mi favorì molte utili indicazioni; un altro giovinotto, figlio d'un medico di Losanna e d'una Italiana di Costantinopoli, ritorna in famiglia a Serajevo dall'Università

di Graz, ove studia medicina: egli è il mio mentore, la mia guida in questo soggiorno bosniaco, a lui devo una collezione tale di note, appunti, schiarimenti da formare un grosso volume.

Aveva con me il volume recente dell'illustre statista belga Emile de Laveleye, dal titolo: *La péninsule des Balkans*, un libro d'oro sotto ogni rapporto: quel libro fu come il mio passaporto, perchè laggiù esso non era ancora arrivato, benchè i giornali ne avessero discorso a lungo, e qualcuno anzi portato degli estratti. Cito questo caso per far comprendere, come anche laggiù la istruzione e l'amore al sapere vadano diffondendosi. Varie persone mi chiesero a prestito quel libro e mi dissero di poi che mai avevano letta una relazione più vera sopra la loro città e provincia.

Anche la *Nuova Austria* del nostro Mariotti è laggiù conosciuta. Al mio ritorno in Italia ve ne mandai una copia, ma con mia somma meraviglia il dotto e piacevole libro non ottenne accesso negli Stati austriaci!

Seppi che molti Italiani vivono a Serajevo, ma quasi tutti quali operai braccianti e muratori: a questi ultimi però reca grave concorrenza l'arrivo di molti Dalmati della costa, che lavorano a miglior mercato, sicchè quelli vanno ora in Serbia e Bulgaria, con maggiore profitto. Tuttavia il Governo ne impiega molti ne' suoi lavori, ed ora la costruzione del nuovo penitenziario (o *arresti*, come mi diceva un friulano), poco lungi da Serajevo a Ilidce, è affidata a cottimisti italiani.

Poco dopo l'occupazione scoppiarono in Serajevo due terribili incendi che distrussero centinaja di case: quello del 1883 poi abbruciò un intiero quartiere, perchè quasi tutte le case sono in legno. Ora però si ricostruiscono in muratura. Per la partenza dei funzionari e proprietari turchi, le loro case furono acquistate a vil prezzo dagli ebrei, che le affittano ai funzionari austriaci; ma costoro non possono facilmente adattarsi a quelle casupole senza alcuna comodità, sicchè gli ebrei trovarono il loro tornaconto nel far costruire nuove case secondo le nuove esigenze.

A tal uopo si rivolgono di solito a qualche cottimista italiano, dicendogli: *Ecco l'area: io voglio una casa così e così: quanto volete?* Pattuito il prezzo, il cottimista si mette subito al lavoro, i suoi connazionali lo aiutano, presso Serajevo trovasi buona calce, le pietre non fanno difetto in quei luoghi montuosi.... Ecco spiegato come i nuovi quartieri portino l'impronta dei nostri grossi villaggi prealpini, colle piccole casette cinte di bei giardini, con davanzali, scalinate, parapetti, stipiti di porte e finestre, terrazze, il tutto simile alle villette civettuole che abbellano i nostri laghi.

Fa proprio meraviglia il vedere fra un mucchio di catapecchie col

tetto di legno, colle piccole finestruole difese dai graticci, coi balconcini scoperti a strapiombo sulla via, ergersi nuove e fresche case in muratura, alle cui finestre affacciassi qualche bel viso di Tedesca dai capelli biondi fluenti sulle spalle, o udire il suono del piano, o lo scorgere tendine e fiori, il lusso di Vienna in pieno Oriente!! Ho parlato con vari operai italiani, e tutti si mostrarono soddisfatti delle commissioni governative e degli ebrei; molti di loro fecero buoni affari, e i capimastri del Varesotto e del Friuli sono ancora ricercatissimi come fabbri e come falegnami.

(continua).
