

Altre linee intanto sono in progetto per collegare le ferrovie del sud coi nodi vitali dell'Adriatico e del nord-ovest.

Contemporaneamente ai lavori ferroviari si procede alla sistemazione di strade, di camionabili, di ponti, viadotti ecc.: lavori tutti che accusano al primo esame delle caratteristiche prettamente militari. La articolazione stradale in Macedonia con direzione verso la Bulgaria e l'Albania, quella in Dalmazia verso la frontiera italiana, il rafforzamento delle linee macedoni, la costruzione in cemento armato e in metallo dei magazzini militari lungo la via di Salonico, ne sono una chiara prova.

Allo scopo poi di favorire una rapidità di mezzi coi paesi della Piccola Intesa, si vanno attivando delle grandi comunicazioni con la Rumenia, come la Posaravez-Prakovo, l'imponente ponte sul Danubio Belgrado-Pancevo, il raccordo reintegrato Belgrado-Posaravez, ecc. (1).

Alla fine del 1928 la Jugoslavia disponeva di 10.000 chilometri di ferrovie, di 1301 locomotive e di 40.065 vagoni per ferrovie a scartamento ordinario, di 389 locomotive e 8594 vagoni per ferrovie a scartamento ridotto, di 8 grandi officine per costruzione e riparazione di materiale ferroviario, di 70.000 uomini di personale.

---

(1) Apprendiamo ultimamente che ha avuto luogo l'inaugurazione della linea ferroviaria Kursoiumlja, che fa parte della linea transbalcanica Prahovo-Cattaro, congiungente la Rumenia con l'Adriatico. L'intera linea che si congiungerà con Belgrado-Cattaro sarà pronta nella primavera del 1931.

Questo nuovo tronco della transbalcanica mira anche ad assicurare, attraverso la Jugoslavia, uno sbocco adriatico alla Russia oltrechè alla Rumenia.