

*
* *

Pochi cenni rimangono ancora a proposito delle linee ferroviarie ungaro-croate. Il porto di Fiume è in diretta comunicazione con l'interno della Croazia e con l'Ungheria, le cui linee di Stato ne alimentano quasi unicamente il transito. La grande arteria ferroviaria croata tende a nord-est, e mette capo a Buda: ad essa si ricollegano le diramazioni di Uj-Dòmbóvár, di Fünfenkirchen e di Zagabria.

Verso l'Austria e Trieste, il movimento di terra ferma è disimpegnato dalla Südbahn, con molte diramazioni a San Peter, una delle quali mette capo in Italia per via di Nàbresina.

Causa il nuovo tronco Gabéla-Gravosa, di cui è cenno più sopra, il quale annoda comodamente e direttamente il centro del commercio lignario e delle segherie bosniache, cioè Zavidovich, al mare Adriatico, il porto di Fiume ha perduto alquanto della floridezza e dell'importanza dei traffici che aveva un tempo in questa materia. Basti la notizia che i prodotti forestali bosniaci commessi a questa linea, di solo nolo ferroviario, risultano più cari di 5 corone per metro cubo di quelli spediti da Metkovich o da Gravosa.

Di conseguenza, il mercato lignario affluisce oggidì alla costiera dalmata, e di più affluirà ancora quando sarà attivata la via di Spalato.

Ad ovviare codesta critica situazione economica, la quale ridonda a danno della Croazia litoranea ed interna, il Governo Ungherese studia al presente di attivare una nuova linea ferroviaria da Bihacz ad Ogulin, ciò che avvicinebbe in modo assai sensibile il porto di Fiume alla Bosnia.

Oltre a ciò, per agevolare gli sbocchi della Croazia, è di questi giorni in lavoro un'altro tratto di linea ferroviaria, da Sissek, per Verginmost ad Ogulin, con risparmio notevole di percorso sull'arteria principale di Buda-Pest a Fiume. La navigabilità tra la Kulpa e la Sava è destinata oltre a ciò a completare la rete di codeste comunicazioni