

centriale del Banato e della Zeta, rimangono, dopo la conquista, completamente abbandonate, senza strade e sbocchi, mentre altre più sterili regioni, ma con più accentuata funzione militare, come Kossovo, la Macedonia, la Dalmazia, le regioni slovene e croate che fronteggiano il confine della Venezia Giulia, sono corse da una fitta e perfetta rete di ferrovie e di spaziose rotabili, costruite senza contare il denaro.

Ci basta qui elencare le linee ferroviarie di indubbio significato militare, attivate dalla costituzione del nuovo regno fino ad oggi verso il confine italiano. Sono: quelle di Zemun-Novska di 304 chilometri, con binario raddoppiato: di Ogulin-Knin di 208 chilometri, e di Buccari al porto di 10 chilometri.

Quì notevole ancora è la nuova rete stradale. Verso il confine italiano sono state costruite tre strade esclusivamente militari: quelle di Monte Blegos, del Ljublianski Vrh e del monte Krim — ma si può dire che quasi tutte le nuove costruzioni dal 1919 ad oggi abbiano il precipuo scopo di aumentare l'efficienza del sistema logistico-militare della Jugoslavia. Su due mila chilometri di nuove strade aperte in tutto il regno nell'ultimo decennio, più di mille chilometri si riversano sul confine albanese, in zone che non conoscono traffici economici e buona parte del rimanente verso l'Italia, con la quale, come s'è dimostrato, non si vogliono avere troppo larghi contatti economici.

Il mistero di un bilancio

Sarebbe utile, ma è impresa vana, rintracciare tutte le spese dedicate in Jugoslavia a questa frenetica quanto misteriosa preparazione militare. Le cifre ufficiali delle spese militari non ne rappresentano che una piccola parte. E' facile riconoscere il fatto, se non l'entità degli occultamenti. In nessun bilancio del ministero della guerra e marina sono, per esempio, mai comparsi stanziamenti superiori ai 45 milioni di dinari (poco più di 10 milioni di lire) per le costruzioni navali, mentre è noto che tra il 1927 e il 1929 sono stati varati quattro sommergibili e nel