

e di ferrovie per allacciare i grandi centri fra loro ed alle ferrovie della Monarchia; e si accinse subito all'opera. Ma le operazioni militari costrinsero più volte a sospendere i lavori e ne ritardarono il compimento. Com'è noto, l'Impero dovette sostenere una lunga campagna contro le popolazioni maomettane. Per questa campagna, che costò alla Monarchia grandi sacrifici di vite e di denaro, furono impiegati due corpi d'esercito. Uno, quello posto sotto il comando del maresciallo Jovanovich, risalendo il Narenta marciò su Mostar, mentre l'altro, agli ordini del maresciallo Philippovich, marciò su Serajevo risalendo la Bosna: seguendo cioè la stessa strada già percorsa, quasi due secoli prima, nel 1697, dal principe Eugenio, che, di vittoria in vittoria, infliggendo gravi perdite agli eserciti ottomani, arrivò fin sotto le mura di questa città e ne incendiò i sobborghi. Nel 1882, principalmente a causa della leva militare, alla quale il Governo di Vienna volle assolutamente assoggettare anche queste popolazioni, scoppiò una nuova rivolta — e questa volta iniziata dai Serbi dell'Erzegovina — la quale rese necessarie nuove e lunghe operazioni militari.

Eppure, malgrado tante difficoltà, le strade e le ferrovie — quest'ultime esercitate fino a tre o quattro anni fa con personale esclusivamente militare — furono assai rapidamente costruite. La linea principale che congiunge Brod a Serajevo e Mostar fu aperta all'esercizio nel 1884. Cosa tanto più notevole inquantochè, scomparse da secoli, anche le ultime tracce delle strade aperte in queste regioni, all'epoca della conquista romana, i turchi non si sono certo occupati di farne delle altre, per cui mancavano dappertutto.