

nologique, les premiers à protester furent ceux de l'Italie méridionale, et le premier effet qu'on crut devoir présager au tronçon Serajevo-Mitrovitz a c'est le détournement du passage et du trafic de la Malle des Indes, au profit de l'Europe centrale.

Dès le 23 novembre 1900, le *Don Marzio*, de Naples, et, à sa suite, *Il Commercio italiano*, de Rome, prévirent pour Brindisi, où la Malle passe depuis 1872, une irréparable *capitis deminutio* au profit de Salonique. D'après leurs calculs, le projet austro-hongrois permettrait d'établir de Londres à Port-Saïd, par Ostende, l'Allemagne, l'Autriche et la Bosnie, une ligne plus courte que celle qui emprunte aujourd'hui les rails français et italiens. Par cette ligne, ils n'évaluent pas l'économie de temps à moins de treize heures. Le *Pungolo parlamentare*, de Naples, dans une série de brillants articles de M. Sylvio Ghelli, et d'autres organes italiens, s'associèrent, en janvier et en février, à ces préoccupations.

Il est difficile de porter sur elles, dès aujourd'hui, un jugement technique. On ne connaît encore, dans le détail, ni le tracé ni les profils du projet austro-