

l'Autriche-Hongrie, entre Vienne et Salonique, après la construction du tronçon Serajevo-Mitrovitza, ne serait pas plus sûre. L'objection est fondée en apparence, puisqu'enfin cette ligne se confond, à partir d'Uskub, avec la précédente. Mais, au fond, c'est supposer assez gratuitement que rien ne sera modifié, d'ici quelques années, dans la situation interne de cette partie de l'Empire ottoman. Or précisément l'initiative austro-hongroise a pour but premier et clair — sinon pour les ingénieurs, au moins pour la diplomatie — d'y changer quelque chose, en substituant, sous forme d'annexion ou d'occupation, l'ordre « à l'occidentale » au chaos albano-macédonien. S'il est bien entendu qu'elle répond *d'abord* à des intérêts stratégiques, et que, comme telle, elle ouvrira passage aux convois militaires plus tôt qu'à la clientèle internationale — par la suite, on n'aperçoit pas pourquoi un genre de services exclurait l'autre. Dans ces entreprises, qui sont à long terme, mais dont le génie allemand s'entend à hâter les premiers résultats, armée, administration, commerce et pionniers pacifiques s'éche-