

hongrois. On peut supputer encore bien moins les rectifications que l'Autriche fera subir, d'ici quelques années, à son réseau intérieur, pour accélérer les communications entre Vienne et Serajevo. Et — puisqu'enfin c'est de concurrence qu'on parle, et d'une concurrence qui pourrait être établie au plus tôt vers 1905 — nul ne peut prévoir la vitesse des trains rapides à cette époque, quel pays en détiendra le record, quel sera même le mode de traction préféré. Est donc prématuré, ce nous semble, tout calcul de distances réelles ou virtuelles, et, à plus forte raison, de vitesses. Mais ne l'est certainement pas la constatation qu'un principe de concurrence, entre Salonique et Brindisi, est dès à présent posé, dans des termes inquiétants pour les intérêts franco-italiens.

Salonique — cette Salonique encore endormie, sur les bords de la mer Égée, de tous les narcotiques que distille le régime ottoman — peut se réveiller demain, investie d'une fonction de premier ordre, dans l'organisme continental. Elle a cet inappréciable privilège d'être le grand port européen le plus rapproché d'Alexandrie d'Égypte et