

et difficile ; au contraire, un peu plus au nord, le port d'Antivari est presque aménagé. Antivari est une ville, tandis que Saint Jean de Medua n'est qu'un groupe de baraques. Mais Antivari est en territoire monténégrin, et il se pourrait que le gouvernement ottoman imposât comme condition que le chemin de fer aboutit dans un port turc, soit à Saint Jean de Medua, soit à l'embouchure de la Bojana. Il est certain qu'en tout cas un embranchement sera fait, par Scutari d'Albanie, pour rejoindre Antivari qui deviendra par la force des choses le principal terminus du chemin de fer ; les Monténégrins viennent d'en faire leur capitale.

Ce tracé ne pénètre pas sur le territoire du Montenegro si ce n'est par l'embranchement d'Antivari ; la malheureuse principauté, entourée par les nouveaux chemins de fer, ne serait traversée par aucun ; elle verrait sans en tirer profit les courants du trafic international s'établir à côté d'elle ; son existence déjà si précaire deviendrait presque impossible ; elle en serait réduite peut-être à se donner quelque puissant et riche protecteur. Un chemin de fer lui apporterait la vie, la relierait avec les frères serbes du royaume ; aussi les Monténégrins préconisent-ils un tracé qui, de Kourchoumlié, se dirigerait tout droit sur Ipek après avoir coupé à Vucitrn, un peu au sud de Mitrovitza, la ligne des Chemins de fer orientaux. Ipek, l'ancienne métropole religieuse des Serbes, terrorisée par les Albanais musulmans, est aujourd'hui à peu près inaccessible aux étrangers ; la voie ferrée franchirait par un tunnel de six kilomètres la haute barrière du Delick Mokra pour aboutir à la première station monténégrine, Andrievitza, et de là, par la vallée de la Moraca et les rives du lac de Scutari, à Antivari. Ce tracé a des avantages : il est plus court