

nouvelle ligne, l'Autriche le tourne complètement ; elle peut le prendre, en cas de conflit, par le Nord, par le Sud et par l'Ouest, elle peut couper toutes les communications qu'il tenterait d'établir avec la mer. Elle a désormais, bien à elle, à elle seule, une voie ferrée vers la Macédoine et Salonique.

Le nouveau chemin de fer rend aussi l'Autriche plus indépendante de la Hongrie : on n'a pas assez remarqué que le baron d'Æhrenthal a attendu que le renouvellement du compromis fût assuré avant d'esquisser le plan de sa politique de chemins de fer ; dans dix ans, si le divorce devient complet entre l'empire des Habsbourg et le royaume de saint Étienne, chacun des deux pays aura sa ligne de pénétration vers l'Archipel ; Vienne sera, pour ses transports de troupes ou de marchandises, indépendante de Budapest. On est quelque peu surpris, après cela, d'apprendre que, à la réunion des Délégations et dans la presse magyare, la politique du baron d'Æhrenthal a été généralement accueillie avec satisfaction.

En Macédoine, la ligne nouvelle donnera aux Autrichiens un moyen d'influence et, au besoin, de pénétration militaire, dont ils seront les seuls à disposer. Si la Macédoine devient jamais un État indépendant ou à demi indépendant, l'Autriche, seule de toutes les grandes puissances, se trouvera être sa voisine et sera en mesure d'y exercer une influence prépondérante. Mais son intérêt est que la domination turque s'y maintienne, tout en y restant faible, et que l'anarchie s'y perpétue. Par son chemin de fer l'Autriche aura aussi le moyen de devancer les Italiens en Albanie, de couper court à toute tentative de leur part sur la côte de l'Adriatique et de contrôler toutes les lignes de pénétration qui partiraient des ports pour s'enfoncer, à travers l'Albanie, vers la Macédoine ou la Serbie. On