

communication, à travers la Roumanie, avec la Serbie et le groupe des pays jougo-slaves. Deux tracés ont été proposés et étudiés; le choix de l'un ou de l'autre n'a pas seulement un intérêt technique, mais aussi et surtout politique.

Dans toute la traversée de la Serbie, les deux projets se confondent; le gouvernement serbe a depuis longtemps fait commencer les travaux; une section de cinquante kilomètres est même déjà achevée. La ligne part de Radoujevatz, sur le Danube, un peu au nord de Negotin, à peu de distance en amont de la frontière bulgare; c'est là, entre Radoujevatz et Praovo, que l'on projette un grand pont sur le Danube qui permettrait la soudure avec le réseau roumain à Craïova. De Radoujevatz la voie remonte la vallée du Timok, franchit une chaîne de montagnes et arrive à Nisch où bifurquent déjà la ligne de Salonique et celle de Sofia-Constantinople. Nisch deviendrait ainsi un nœud très important de voies ferrées. De là le chemin de fer se dirigera vers le Sud et, par la vallée de Toplitz, arrivera à Kourchoumlié, près de la frontière turque. A partir de ce point les deux tracés diffèrent. C'est celui du Sud dont la concession est demandée à Constantinople par la Serbie et la Russie; de Kourchoumlié il se dirige sur Pristina, traverse la plaine de Kossovo, coupe à Ferizovic la ligne de Mitrovitz à Salonique, longe le flanc septentrional du Char-Dagh, atteint Prizrend, principal centre d'un grand bassin naturel dont la fertilité et la richesse seraient merveilleuses si la sécurité y régnait; puis, par l'étroite vallée du Drin, il arrive à l'Adriatique. A l'embouchure du Drin s'ouvre la baie de San Giovanni di Medua; c'est l'aboutissement naturel du chemin de fer; mais la baie est peu profonde, marécageuse et l'établissement d'un port y serait coûteux