

rien moins que d'améliorer — en grand — le régime du réseau ferré *bosniaque* (*sic*). Ainsi présentée, du reste, l'affaire avait un caractère d'ordre intérieur. Raccord de Serajevo à Budapesth par une voie plus directe, Samatz-Essek; de Serajevo encore à Spalato, sur l'Adriatique, par Bugojno; de Knin à Laybach et à Vienne par Karlstadt, etc. — la construction d'une nouvelle ligne, dirigée vers la frontière orientale de la Bosnie, n'était, en quelque sorte, que le complément de cette œuvre, conçue et certifiée par le génie de M. de Kallay. Mais quelle serait la première ligne construite?

Cisleithans et Transleithans défendirent avec âpreté leurs intérêts. On put croire un instant à une répétition générale du conflit qui risque bien, en effet, de s'élever quelque jour entre l'Autriche et la Hongrie, chacune cherchant à attirer, aux dépens de l'autre, les provinces occupées dans sa sphère politique et économique. Mais, par enchantement, au bout de quelques semaines, le conflit s'apaisa. M. de Kriegshammer et M. de Kallay — la Guerre et les Finances — opinaient qu'au lieu de tant disputer sur la priorité on ferait mieux de