

Les Turcs se montrent plus disposés à autoriser une ligne qui descendrait sur Serès par Djuma-Ibala. Il semble que l'intérêt bien compris du gouvernement ottoman serait de favoriser la construction immédiate des deux lignes ; elles contribueraient plus efficacement que des soldats et des gendarmes à la pacification du pays¹.

A Sofia, en mars dernier, a eu lieu l'adjudication de la ligne de Mezdra (au nord de Sofia) à Vidin, qui va desservir toute une partie de la Principauté encore privée de chemins de fer. Enfin une seconde ligne traversant le Balkan va être entreprise entre Tirnovo et Nova-Zagora par Borouchtitz ; elle desservira le district carbonifère et tracera la voie terrestre la plus courte de Bucarest à Constantinople, si toutefois, comme on l'espère, les négociations engagées pour relier enfin, par un pont sur le Danube, le réseau bulgare au réseau roumain ne tardent pas à aboutir. Tous ces chemins de fer contribueront à rendre plus faciles et plus étroites les relations de la Bulgarie avec le reste du monde, et il est permis d'en attendre un heureux résultat. Les Bulgares ont en effet les défauts de leurs qualités : nationalistes intransigeants, ardents patriotes, ils sont souvent, surtout en affaires, hostiles à tout ce qui vient du dehors ; qu'un étranger cherche à établir chez eux une industrie, une entreprise commerciale dont leur pays profiterait cependant tout le premier, il se heurte à d'étranges mauvaises volontés, qui ne fléchissent qu'au moment où le gouvernement a besoin de faire un emprunt. Il est presque impossible de faire des affaires en Bulgarie si l'on ne se résigne pas à passer par l'entremise d'un intermédiaire ou d'un

1. Voyez ci-dessus, chapitre vi, p. 290.