

vention de puissantes influences, décidées à aboutir, pour obtenir du Sultan l'iradé accordant l'autorisation de construire le chemin de fer et la garantie d'intérêts nécessaire à l'entreprise. Sa résistance sera d'autant plus vive qu'il n'ignore pas que des germes de mésintelligence commencent à se glisser parmi les puissances ; les prétentions de l'Italie au sujet de la part qu'elle aurait à la direction et à l'administration de la Compagnie du chemin de fer ne sont pas de nature à faciliter les négociations. Si les finances ottomanes ont des ressources disponibles, elle seront affectées à une nouvelle section de la ligne de Bagdad pour laquelle on a annoncé le 22 mai que le baron Marschall venait d'obtenir la garantie d'intérêts nécessaire ? Resteront les difficultés matérielles : le Drin ne coule pas au fond d'une paisible vallée ; il dégringole à travers des gorges abruptes et sauvages dont les Albanais défendent les abords. Le chemin de fer du Danube à l'Adriatique se fera un jour ; mais nous ne sommes pas à la veille de l'inauguration ; d'ici là beaucoup d'eau bondira encore dans les roches du Drin pour venir se perdre dans les marais de Medua, beaucoup d'iradés seront accordés à Yildiz, beaucoup de paysans serbes tomberont sous la balle de l'Arnaut farouche.

Les Bulgares, de leur côté, rêvent depuis longtemps de faire de Sofia le nœud des chemins de fer balkaniques<sup>1</sup> ; le meilleur « Danube-Adriatique » serait, à leurs yeux, celui qui passerait par Viddin, Sofia, Uskub et aboutirait à Durazzo ; mais, en attendant leur heure, ils se contentent de demander à la Porte l'autorisation de construire le tronçon qui raccorderait Küstendil, où leurs locomotives vont arriver

1. Voyez ci-dessous le chapitre x, *La force bulgare*.