

dans quelques semaines, avec Uskub, par Koumanovo. La ligne est courte (90 kilomètres), facile, et le gouvernement bulgare ne demande pas de garantie d'intérêt à la Turquie : on peut donc prévoir qu'il aura un jour gain de cause. Par Uskub, les marchandises bulgares pourront soit descendre vers Salonique, soit, plus tard, gagner un port de l'Adriatique par l'une des lignes projetées. Un autre tracé qui aurait, dit-on, les préférences du gouvernement ottoman à cause de son intérêt stratégique, partirait de Radomir, au sud-ouest de Sofia, et se dirigerait par Djuma-Ibala sur Sérès et la mer Egée. De toute façon la Bulgarie serait en communication avec la Méditerranée et c'est ce qui importe à son développement économique.

Il faut encore mentionner deux autres projets : l'un consisterait à prolonger jusqu'à Durazzo, par Okrida, le chemin de fer à voie large de Salonique à Monastir qu'exploite la Compagnie des Chemins de fer Orientaux (allemande); il serait l'achèvement de la grande voie transversale de Constantinople à l'Adriatique. Le tracé qui partirait d'Avlona (Vallona), le meilleur port de la côte adriatique, et qui, remontant la vallée de la Vojuza et descendant celle de la Vistritza, aboutirait soit à Karaferia (Veria) sur la ligne Salonique-Monastir, soit à Salonique même, remplirait à peu près le même rôle. L'Italie est directement intéressée à l'ouverture de l'une de ces voies qui favoriseraient le commerce de ses provinces centrales et méridionales. Le mur opaque que l'âpre Albanie dresse entre l'Europe latine et l'Orient ottoman serait enfin percé; l'influence italienne s'exercerait sans obstacles jusque sur le grand port de Salonique.

L'initiative du baron d'Æhrenthal aura eu un résultat inattendu; dans tous les pays, on s'est mis à