

d'entrepreneurs français ; les lignes de navigation de la Mer-Noire y font escale. La Bulgarie a même une marine de guerre : un petit croiseur et trois torpilleurs, commandés, jusqu'à ces derniers mois, par un officier français. Les ports du Danube ont été améliorés. La Principauté possède actuellement 1.600 kilomètres de chemins de fer dont 1.209 appartiennent à l'État : le reste est la propriété de la Compagnie des Chemins de fer orientaux, dont l'administration est surtout austro-allemande. Elle avait construit, avant la guerre de 1877, le tronçon de ligne entre la frontière méridionale de la Roumélie et la station de Sarambey (entre Sofia et Philippopoli) ; les tentatives du gouvernement pour racheter cette fraction si importante du réseau bulgare n'ont pas abouti. Il suffit de jeter un coup d'œil sur une carte pour y voir les chemins de fer actuellement ouverts<sup>1</sup> : la grande ligne Nisch-Sofia-Philippopoli-Andrinople avec embranchement sur Bourgas ; la ligne de Sofia à Tironovo et Varna, dont deux embranchements atteignent le Danube à Nikopoli et à Routschouk. Il est plus intéressant d'insister sur celles qui vont être prochainement ouvertes ou commencées, à cause de leur grande importance politique et stratégique. Avant la fin de l'année 1908, la petite ligne de Sofia à Pernik et Radomir sera inaugurée jusqu'à Kustendil et à la frontière : c'est la direction d'Uskub où une vallée conduirait le rail sans grandes difficultés. Un vieil iradé turc concède la construction de cette ligne, mais le gouvernement s'est opposé jusqu'ici aux travaux. Il redoute qu'une invasion bulgare ne descende trop facilement par cette voie vers Uskub et Salonique.

1. Voir notre carte des chemins de fer balkaniques à la fin du volume.