

était naturel que le jour où ils en croiraient le moment venu, les Autrichiens cherchassent à réaliser une jonction qui était la suite logique de leur politique. Le baron d'Æhrenthal s'est donc mis d'accord avec le gouvernement d'Abd-ul-Hamid, puis, l'accord une fois conclu en principe, il a annoncé au monde, dans le discours qui a eu tant de retentissement, la prochaine réalisation de la grande voie de pénétration autrichienne vers la mer Egée. L'iradé impérial a été signé trois jours après.

Déjà une commission d'études est nommée et s'est rendue sur le terrain ; tout fait supposer que, contrairement à leurs habitudes dilatoires, les Turcs ne mettront pas d'obstacle à la prompte exécution des travaux. Le chemin de fer traversera une région accidentée mais ne présentant pas cependant de très grandes difficultés techniques. Il n'y trouvera certainement pas les éléments d'un grand trafic ; le pays est pauvre, peu peuplé, peu sûr ; les récoltes qu'il produit ne sauraient fournir à l'exportation un aliment de quelque importance. La ligne sera à voie étroite (75 centimètres) ; elle se reliera d'une part au réseau bosniaque qui est également à voie étroite et, d'autre part, à la ligne Mitrovitza-Salonique qui est à voie normale, en sorte que les marchandises qui descendraient de Vienne, et, à plus forte raison de Budapest, vers la mer Egée devraient subir deux transbordements, l'un à Brod (sur la Save, à la frontière nord de la Bosnie) et l'autre à Mitrovitza. Il est à remarquer d'ailleurs que, de Vienne et, à plus forte raison, de Budapest, la voie kilométriquement la plus courte pour atteindre Salonique restera la ligne actuellement existante par Belgrade, Nisch et Uskub (180 kilomètres environ de moins). On peut donc prédire que, d'ici longtemps, un grand courant com-