

bien qu'un groupe de financiers français y participe pour 40 pour 100. La banque allemande (*Deutsche Bank*) de Berlin est à la tête de l'affaire. On sait qu'elle administre financièrement les chemins de fer d'Anatolie et qu'elle leur a assuré un développement économique et politique considérable.

« L'idée de ce chemin de fer a été conçue par l'intelligence allemande; des Allemands ont fait les études préliminaires; des Allemands ont écarté tous les obstacles qui en empêchaient l'exécution. Ils étaient très grands. Nous devons d'autant plus nous réjouir de ce succès, que les Russes et les Anglais se sont ardemment employés à la Corne d'Or pour empêcher l'adoption du projet allemand. Les Anglais ont joué leur dernier atout en se déclarant prêts à construire le chemin de fer de Bagdad sans aucune garantie fournie par le gouvernement turc. S'ils ont échoué, c'est que derrière l'entreprise de chemin de fer, la Porte a vu les desseins politiques du gouvernement anglais.

« Le Sultan possède dans les pays traversés par le chemin de fer de grandes propriétés particulières. Au début, il était peu favorable à l'entreprise, puis il consentit à ce que le chemin de fer fût construit et administré par des Allemands, à la condition qu'il restât une propriété turque. A ce moment, l'influence personnelle de notre empereur a écarté les derniers obstacles et a ouvert à l'esprit d'entreprise des Allemands un champ d'action qui promet infiniment. Le nouveau chemin de fer se joint à Konia à la ligne d'Anatolie et par Bagdad et Bassorah aboutit au golfe Persique, à environ cent kilomètres de l'embouchure du Chat-el-Arab.

« Sur une longueur de plus de 3,400 kilomètres, la ligne traverse des régions qui, jadis, furent le siège d'un commerce florissant et d'une riche agriculture. Elle établit une nouvelle communication entre l'Europe et les Indes; elle rouvre entre ces pays lointains, la Syrie et le Levant, la