

terminées, *on* invite instamment les Allemands à aller trafiquer dans ces régions ; afin de leur faciliter les choses *on* a dressé un intéressant atlas économique du pays (1). Mais le but qu'*on* poursuivait avec le plus d'ardeur était d'obtenir la concession de la voie ferrée qui doit aboutir au golfe Persique.

Depuis plusieurs années déjà, les ambassades de Constantinople soutenaient chacune leur tracé. Les Anglais appuyaient un projet qui, partant d'Alexandrette, atteignait la vallée de l'Euphrate par Alep, et la suivait ensuite jusqu'à Bagdad. Le syndicat russe formé par le comte Wladimir Kapnist, cousin du représentant du Tsar à Vienne, voulait Tripoli de Syrie comme tête de sa ligne, qui, après un embranchement sur Kerbela, aboutissait à Koueit sur le golfe Persique. Les Allemands, eux, rêvaient de prolonger la ligne d'Angora, par Kaïserieh-Sivas-Malatia-Diarbékir, jusqu'à Bagdad, mais pendant longtemps ils ne purent trouver de combinaison financière assez sûre pour proposer la réalisation de ce vaste programme. Leur tâche pendant cette période dut se borner à être négative et à empêcher que les compétiteurs n'obtinsent la concession. Les Allemands d'ailleurs ne renonçaient nullement à leur projet ; avec leur ténacité bien connue ils poussaient au contraire les études à fond. Elles démontrèrent les difficultés techniques d'un prolongement par Angora. Une commission d'étude, composée du consul général, conseiller de légation Stemrich, de l'ingénieur en chef prussien Mackensen, fut chargée d'examiner si l'entreprise ne serait point plus facilement réalisable en partant de Konia. En même temps, le major Morgen, attaché militaire près de l'ambassade allemande à Constantinople, recevait de l'empereur Guillaume l'ordre de se rendre à Erzeroum et à Bagdad pour y étudier la valeur stratégique du chemin de fer à construire. Enfin le

(1) *Handels-und Produktenkarte von Kleinasien*, par le Dr Ernst-Friedrich STERNKOPF. Halle, 1898.