

föras på den andra vägen, sedan Tyskland anmält sin konkurrens där medelst järnvägsföretaget till Bagdad; närmare därom skall meddelas nedan på Tysklands geografiska kapitel. Under tiden har England äfven varit betänkt på "reservvägar" bredvid Suez; en sådan är färdigställd uppför Nilen och ut till Oceanen via Ugandabanan 1901, en annan har omtalats i samtrafik med Ryssland genom Persien, där från kaspi-turanska sänkan en tredje naturlig väg drager mot Indien (WÜTSCHKE i *Grenzboten* 1915, n: r 37). Men den egentliga striden står om den ännu icke af England besatta hufvudvägen och har utvecklats sig till en uppenbar engelsk pretention på den turkiska provinsen Mesopotamien.

Detta anspråk har först framträdt på det ekonomiska området. Det var en berömd man, William Willcocks, Assuan-dammens byggmästare, som 1903 började intressera sina landsmän för Babylonien: det kunde bli "ett andra Egypten eller Pendschab" om man återställde de gamles vattenverk och kanalsystem ("the restoration of the Chaldea", *The geogr. Journal*). Den politiska konjunkturen i Konstantinopel 1909, då ungturkarna första gången kommit till makten, utnyttjades att bereda honom anställning på platsen; och året därpå föreslog han, till komplettering af det ekonomiska insteget, en järnväg från Bagdad rätt västerut öfver Palmyra till Damaskus och så