

politiken har sökt andra utvägar för att undkomma det engelska greppet: Kor Abdallah, en annan vik, men den förklarades af England tillhöra sultanatet Kueit — den persiska hamnen Mohammera, men då aftvang den engelska regeringen Persien en koncession på järnvägsbyggen dit. Det syntes alltså intet annat återstå för järnvägsförvaltningen än att resignera. Banbyggnaden (definitiv koncession $\frac{5}{3}$ 1903) hade 1904 framskridit de 20 milen till Bulgurlu och därpå stått stilla i nära fem år; sedan fortsättningen finansiellt tryggats ($\frac{2}{6}$ 1908), befunnos Tyskland och Turkiet i fördrag af $\frac{21}{3}$ 1911 villiga att lämna slutstycket, från Bagdad till Viken, åt en internationell förvaltning (40 % turkisk, 20 % resp. tysk, engelsk och fransk del, enligt ЯАКН). Nu var vägen klar till en öfverenskommelse mellan Tyskland och England, och denna lär ha ingått i Afrika-öfverenskommelsen på sommaren 1914, som vi sågo på H. Johnstons karta. Villkoren skola ha varit, att England lämnade Tyskland fria händer ända ned till Basra, medan det förbehöll sig ensamt slutstycket Basra-Kueit.

När detta skedde, var äfven en annan tvistefråga klar, nämligen om banan skulle gå utmed kusten i Alexandrettebukten eller inne i landet. För det förra talade ekonomiska och tekniska skäl, och Deutsche Bank lär också ha hållit på den linjen; men det väckte