

per essere predominante. Nel qual caso la ferrovia Caifa-Bagdad avrebbe anche una diramazione per Mossul.

La ferrovia Caifa-Bagdad non solo avrà importanza strategica per l'Impero ed economica per l'Iraq meridionale, ma servirà anche il commercio con la Persia.

È noto che la Persia ha deciso la costruzione della ferrovia transpersiana, destinata a collegare il Mar Caspio col Golfo Persico, ed anzi i lavori sono già stati inaugurati. Il tracciato, partendo da Kor Musà nel Golfo Persico segue la riva sinistra del Karum fino ad Avaz, poi dirige per Dizful, Hamadan, Téhéran, Bander Giaz nel Caspio, con diramazione ad Enzeli; il tratto Caspio-Hamadan sarà costruito da un Sindacato tedesco; quello Golfo Persico-Hamadan da un Sindacato americano con partecipazione franco-britannica.

Il costo della ferrovia è previsto in quindici milioni di lire sterline, e mettendo in programma quindici anni la somma occorrente è di un milione di sterline all'anno; somma che il Governo si è assicurata imponendo il monopolio sullo zucchero e sul thè.

Ma questa ferrovia non potrà servire le provincie occidentali della Persia, Luristan, Ardelan, Curdistan, che parzialmente appartengono al bassopiano confinante con l'Iraq, e che continueranno sempre a gravitare verso Bagdad. Non solo, ma anche il traffico delle regioni dell'altopiano persico occidentale a ponente di Hamadan è probabile che trovi convenienza economica a prendere la strada che attraversa le porte di Zagros e giungere direttamente al Mediterraneo per Bagdad, piuttosto che compiere il complicato e disagiavo giro a traverso la ferrovia transpersiana, il Golfo Persico, l'Oceano Indiano e il Mar Rosso, o l'altro più aleatorio a traverso il Mar Caspio, l'Azerbaijan, la Georgia ed il Mar Nero.

Le relazioni fra l'Iraq e la Persia tendono a migliorare ma non sono buone a causa di contestazioni relative ad importanti territorî; si tratta dei confini della ricca regione petrolifera del Karum il cui sfruttamento,