

1. auf der Strasse nach Täbris:

1906	526 545,
1907	1 030 215,
1908	1 348 442;

2. auf der Strasse Enseli-Teheran:

1900	5 780 914,
1901	6 570 185,
1902	6 590 000,
1903	8 151 925,
1904	7 187 095,
1905	6 286 315,
1906	7 881 860,
1907	8 982 840,
1908	11 340 715.

Wenn man die vorstehenden Ziffern betrachtet, so findet man, dass ein eigentlicher Rückgang der Warenbewegung nur während der Jahre der russischen Wirren stattgefunden hat. Demgegenüber dürfte jedoch in Betracht zu ziehen sein, dass es sich bei dem Verkehr auf den beiden Strassen nur um einen Teil des Warenverkehrs zwischen Russland und Persien handelt, und dass sich die Wirkung der Wirren auf den laufenden Warenverkehr naturgemäss erst nach einer bestimmten Zeit äussern kann, da zunächst die laufenden Engagements ausgeführt werden müssen.

Dass die Wirren in Persien in der Tat bedeutende materielle Verluste sowohl auf russischer wie auch persischer Seite zur Folge gehabt haben, ist von dem russischen Generalkonsul in Aserbeidschan, der sich zu der Frage geäussert hat, ohne weiteres zugegeben worden. Die Unsicherheit auf den Strassen hatte namentlich ein grosses Anwachsen der Waren in den Zolllagern zur Folge. Unrealisierbarkeit der Waren auf der einen Seite stand somit dem Fehlen der Waren und dem ganz bedeutenden Anwachsen der Preise auf der anderen Seite gegenüber. Mit der Besserung der Lage soll aber jetzt schon nach den Mitteilungen des obengenannten russischen Generalkonsuls ein Abfliessen der Waren aus den Zolllagern und ein Sinken der Preise bemerkbar sein.

Nach den neuesten Nachrichten hat das letzte Jahr auf dem Handelswege über das Kaspische Meer und die Wolga einen fast 100prozentigen Aufschwung gegenüber dem Handel des Vorjahres gezeigt und damit alle Erwartungen bei weitem übertroffen. Das Vertrauen der russischen Handelswelt zum persischen Geschäft ist damit wieder sehr gefestigt. — Grossen Einfluss auf die Zunahme des russischen Exportes nach Persien hatte übrigens die Tätigkeit der „Russisch-persischen Bank“, die auf Waren, die nach den persischen Märkten befördert wurden, hohe Darlehen gewährt hat.

Die Türken am persischen Golf.

Neuere Meldungen berichten von zunehmender Unsicherheit im Vilajet Basra, das als eines der Gebiete, die von der Bagdadbahn durchquert werden sollen, ein spezielles Interesse verdient. — In der kürzlichen Debatte im türkischen Parlamente ist auch wieder von dem seinerzeit vielgenannten projektierten Endpunkt der Bagdadlinie am persischen Golfe, Kuwait, die Rede gewesen, der nominell zur Türkei gehört. Kuwait nun liegt in dem bisherigen Vilajet Basra, das aber vor kurzem administrativ geteilt worden ist, und zwar in ein verkleinertes

Vilajet Basra und ein neues Mutessariflik (eine Art Provinz) El-Hasa, die sich ungefähr von der Mündung des Euphrat und Tigris an der Küste des persischen Golfes entlang bis nach Oman erstreckt.

Die Zugehörigkeit von Kuwait zur Türkei ist bekanntlich früher von englischer Seite bestritten worden, doch lässt die Umwandlung von El-Hasa in ein eigenes Verwaltungsgebiet darauf schliessen, dass die Türken ihre Autorität in diesen Regionen zu befestigen suchen oder schon wiederhergestellt haben.

Schiffsverkehr Persiens.

Häfen	Schiffsverkehr in den Häfen des Persischen Golfs			
	1906/07		1907/08	
	Schiffe	Tonnen	Schiffe	Tonnen
Buschir	593	354 798	505	450 729
Lingeh	342	155 720	383	204 836
Bender Abbas	262	245 946	233	269 986
Mohammerah	180	183 243	166	171 008

Schiffahrt der persischen Häfen des Kaspischen Meeres 1907/08: 1991 Schiffe mit 555 192 Tonnen.