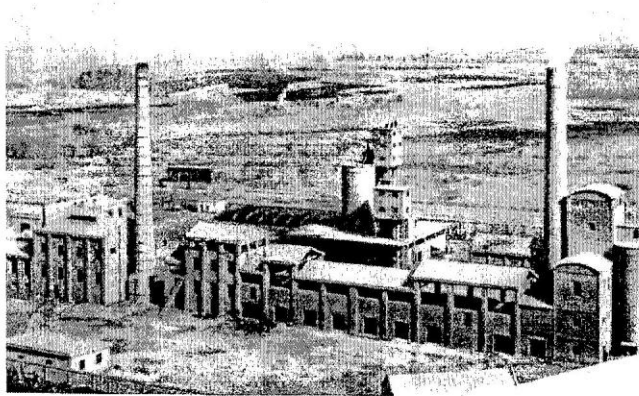


Die Südpersischen Häfen

Persien hat jahrhundertlang wenig am Weltverkehr teilgenommen, und es wurde daher auch wenig Wert auf eine Entwicklung der persischen Häfen gelegt. Besonders prägt sich dieses bei den Häfen des Persischen Golfs, Bender Abbas, Lingah und Buschir, aus, die für den modernen Warenumsatz nicht eingerichtet sind. Die Küste ist flach, die Überseedampfer liegen weit draußen, und die Güter werden mit kleinen Segelfahrzeugen an Land gebracht und dort mit Menschenkraft entlöst. Die Häfen sind von dem Hinterland durch hohe Gebirgszüge getrennt, die nur schwer übersteigbar und im Winter fast völlig verschneit sind.

Die größte Bedeutung für den Güterverkehr hat der Hafen Mohammera im Schatt el Arab, da von hier die beste Verbindung mit dem fruchtbaren und bevölkerten Norden Persiens und der Hauptstadt Teheran besteht. Aber auch Mohammera ist keineswegs ein moderner Hafen. Kaianlagen für die Überseedampfer sind nicht vorhanden, und die Entlöschung der Güter muß, wie in den offenen Seehäfen, in Leichter und Segelfahrzeuge erfolgen. Aus diesen werden die Säcke und Kisten durch Menschenkraft an Land gesetzt. Es kommt hinzu, daß der Schatt el Arab vertraglich zum Irak gehört. Die Landesgrenze liegt am persischen Ufer, so daß eine fremde Macht den Verkehr auf dem Fluß jederzeit sperren kann. Mit der wachsenden Bedeutung des persischen Außenhandels konnte dieser Zustand nicht befriedigen, und man fand daher einen Ausweg, um für Persien einen Hafen zu schaffen, der an einem offenen Meer liegt, und in dem die großen Überseedampfer gleichzeitig direkt am Kai löschen und laden können. Es wurde an der Khor Musa Bucht der neue Hafen Bender Schahpur geschaffen. Die Bucht ist auch für die größten Frachtschiffe tief genug. Die Schiffe liegen an einem zunächst aus Holz errichteten Kai und entlöschten ihre Güter direkt in Eisenbahnwaggons. Am Lande wurden Schuppen für die Unterbringung der Ladung errichtet; Gebäude für

den Zoll, die Hafenverwaltung und die dabei angestellten Beamten wurden aufgeführt, und allmählich wird dort eine Hafenstadt entstehen mit allem, was dazu gehört. Mit dem wachsenden Verkehr wird der Kai weiterausgebaut werden, und für später sind sogar große Hafenbecken vorgesehen, die allen modernen Ansprüchen genügen werden.

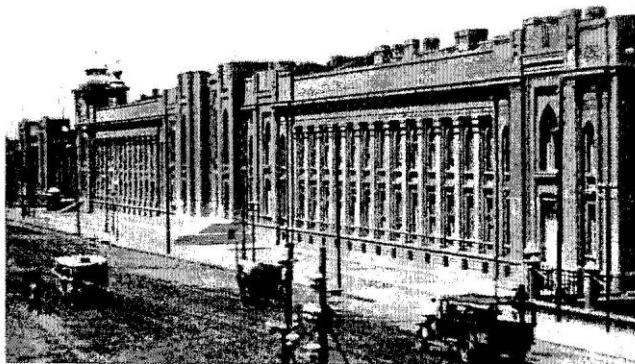


*Modernes Industrierwerk
in Persien*

Der Wert und die Bedeutung eines Hafens hängen ab von seinem Hinterland und der Verbindung dorthin. Um von vornherein eine günstige Entwicklung für Bender Schahpur zu sichern, hat man den Hafen als Endpunkt für die seit 1928 im Bau befindliche große transpersische Bahn bestimmt, die von Bender Schahpur über Teheran nach Bender Schah am Kaspischen Meer führt. Diese Bahn ist jetzt von Bender Schahpur auf eine Strecke von 290 km ins Innere Persiens in Betrieb genommen, und schon heute kann man sagen, daß die Bahn nach endgültiger Fertigstellung in einigen Jahren die wichtigste persische Verkehrsstrecke sein wird. Damit wird gleichzeitig Bender Schahpur der wichtigste persische Hafen werden. Der größte Teil des Verkehrs nach und von den persischen Häfen wurde in früheren Jahren durch eine englische Reederei von Indien aus durchgeführt. Gleichzeitig bestand ein direkter Dienst einer englischen Reederei von englischen Häfen, Amsterdam und Antwerpen nach dem Persischen Golf.

Die wachsenden Handelsbeziehungen zwischen Persien und

Deutschland veranlaßten im Jahre 1924 die Deutsche Dampfschiffahrts Gesellschaft "Hansa" in Bremen, neben den englischen Linien einen direkten Dienst von Bremen, Hamburg, Amsterdam und Antwerpen nach sämtlichen persi-



*Repräsentative Bauten
des modernen Persiens.
Das Postverwaltungsbau in
Teheran.*

schen Häfen aufzunehmen. Zunächst fuhr in jedem zweiten Monat ein kleiner Dampfer, doch, bereits im Jahre 1929 wurde die Anzahl der Abfahrten infolge des wachsenden Verkehrs wesentlich vermehrt, und heute fährt in jedem Monat ein großes, modernes Frachtschiff der Hansa Linie von Deutschland nach Südpersien und umgekehrt. Die Schiffe sind für die Unterbringung einer kleinen Anzahl Fahrgäste eingerichtet, und wer die Reise nach Persien mit einer Seefahrt verbinden will, ist auf diesen Schiffen wohl aufgehoben. Die weitere Entwicklung des persischen Wirtschaftslebens wird eine vermehrte Schifffahrt im Persischen Golf und im Zusammenhang damit eine größere Bedeutung der persischen Häfen nach sich ziehen. Persien ist ein Land der Zukunft und wird eines Tages großen Anteil an der Weltwirtschaft nehmen. Darin werden die Haupthäfen Südpersiens, die heute noch wenig bekannt sind, ebensohäufig genannt werden wie jetzt die großen Häfen aller anderen Länder.