

Zeitung

1704

und gelehrten Sachen

Stück 8 Mark bei tägl. zweimaliger Zustellung. Durch die Post monatlich 40 M. ohne Bestellgebühr. Anzeigen: 80 Pf. die Zeile, Stellengesuche 30 %. Keine Verbindlichkeit für Aufnahme in eine bestimmte Nummer. Berlin SW 68, Kochstr. 22-26, und in allen Geschäftsstellen des Verlages.

2.26

Fernsprech-Zentrale: Ullstein & Co., Moritzplatz 11 800, 11 801, 11 802 bis 11 850, sowie 15 280, 15 281, 15 282 bis 15 291.

Naas und Mosel.

Die Türkei in unserer Zukunftsbilanz.

Wir beginnen in nachstehendem mit einer Darstellung der deutsch-türkischen Wirtschaftsbeziehungen und ihrer Zukunftsaussichten aus der Feder eines guten Kenners der Türkei:

Vielleicht ist es kühn, aber doch so weit wahr, als eben charakterisierende Verallgemeinerungen überhaupt wahr sind: der Gegensatz zur Real-Außenpolitik ist deutsche Politik. Man mag das immer mit der idealen Veranlagung unseres Volkes entschuldigen oder gar rühmen, praktisch ist es nicht. Und die endlose Reihe von Enttäuschungen, die uns die Kriegsjahre gebracht haben, angefangen bei England über Japan, Italien, Rumänien bis zu Mexiko und den südamerikanischen Staaten, sollten uns endlich darüber belehren haben, daß man politische Beziehungen weder diktieren noch suggerieren kann, sondern daß sie wirtschaftlichen und volkspolitischen Gesetzen unterliegen, die so arg schwer nicht zu begreifen sind. Der Taumel unserer Mitteleuropa-Begeisterung ist ein wenig vererbt, es scheint doch die Erkenntnis durchgedrungen zu sein, daß eine durch Rußland von Königsberg bis Konstantinopel bedrohte Wirtschaftsfront nicht den allernotwendigsten Forderungen einer gesunden Wirklichkeitspolitik entspricht. Die Idee des Kontinentaleuropa beginnt zu dümmern, wenn auch da zulezt, wo es am dringendsten wäre. Die Türkei ist ein nicht unwichtiger Faktor in der alten Rechnung: Mitteleuropa, wie in der neuen: Kontinentaleuropa. Wir haben alle Ursache uns eine möglichst genaue Kenntnis vom Wert dieses Faktors zu verschaffen. Unterschätzungen werden der Bilanz ebenso gefährlich sein wie schimmernde Bahnvorstellungen.

Man wird mit solchen Erörterungen der Türkei nicht zu nahe treten, denn gesunde Bündnisse entstehen nur auf der Grundlage möglichst genauer gegenseitigen Kennens. Auch ist der Türke viel mehr Realpolitiker als wir, man scheut sich in der Türkei durchaus nicht, klar und deutlich zu sagen, was man von Deutschland erwartet und was es nicht geben kann, und nicht minder deutlich, was man ihm gewähren will, und woran es kein Rühren gibt. Man wird es in der Türkei sehr gut verstehen, wenn wir in Deutschland eine offene und ehrliche Sprache reden.

Von diesem Gesichtspunkte aus soll verücht werden, die deutsch-türkischen Wirtschaftsbeziehungen und ihre Entwicklungsmöglichkeit einmal ohne hoffende oder zweifelnde Vorurteile zu betrachten. Für diese Entwicklungsmöglichkeit ist bestimmend, außer den bestehenden Beziehungen erstens der Bedarf und das Angebot des deutschen Marktes, zweitens die Entwicklungstendenz der Wirtschaft der Türkei und drittens die volkspolitischen Momente.

Die bestehenden Wirtschaftsbeziehungen zwischen Deutschland und der Türkei basieren nicht auf irgendwie wesentlichen deutschen Kolonien in der Türkei. Das deutsche Element ist nirgends so stark vertreten, daß es irgendwie geprägegebend auf den türkischen Volksharakter einwirken könnte. Ganz abgesehen von den als Volksstämmen vertretenen Griechen, Armeniern, Persern und Arabern, erreichen die deutschen Kolonien nur selten die Stärke der englischen, französischen und anderer. Die deutsch-türkische Seeschifffahrt ist verglichen mit der englischen sehr jung und war vor dem Kriege noch sehr bedeutungslos für beide Kontrahenten. Die Zahl der unter deutscher Flagge in türkischen Häfen eingelaufenen Registertonnen steht, soweit die sehr schlechte türkische Einfuhrstatistik das anzugeben vermag, an letzter Stelle hinter England mit einem etwa fünf- bis sechsfachen Vorprung, hinter Oesterreich-Ungarn, Frankreich, Rußland, Italien und vielleicht auch Griechenland. Bei der großen Unrentabilität des übermäßig langen und daher wenig benutzten Landweges, muß das Bild der deutsch-türkischen Seeschifffahrt ein ungefähres Abbild des deutsch-türkischen Warenaustauschs sein, da die Selbständigkeit und Leistungsfähigkeit der deutschen Seeschifffahrt den Umweg über ein fremdes Land unnötig macht. Der deutsch-türkische Warenaustausch entbehrt wieder des geprägegebenden Einflusses auf die türkische Volkswirtschaft, da es der deutschen Ausfuhr nach der Türkei an einem Artikel fehlt, für den sie allein oder doch wenigstens wesentlich in Frage kommt, wie das bei Rußland mit dem Zucker, bei England mit der Kohle der Fall ist. Unsere Hauptausfuhr nach der Türkei sind alle Arten von Textilwaren, bei denen wir überall die scharfe Konkurrenz Englands gegen uns haben. Unsere Lieferung von Eisenindustrieprodukten hat sich in den letzten Jahren vor dem Kriege recht erfreulich

9
153