

Ueber die Entwicklung der deutsch-türkischen Wirtschafts- beziehungen

unter besonderer Berücksichtigung der h a m - b u r g i s c h e n sprach Herr Dr. Krauß im Kolonialinstitut. Die Geschichte des deutschen Orienthandels spielte sich in den Perioden ab, deren erste bis zum Jahre 1830 reicht. Bis dahin waren die Beziehungen Deutschlands zum Orient unter allen Industrie- und Handelsstaaten Europas die geringsten; denn die deutschen Staaten konnten den billigsten Handelsweg, den Seeweg, nur schwer benutzen. Die Ursache war das Seeräubertwesen der nordafrikanischen Staaten, das den deutschen, insbesondere den hamburgischen Handel außerordentlich schädigte. Ernstliche Geschichtsschreiber behaupten, daß darin die nordafrikanischen Seeräuberstaaten Englands Bundesgenossen waren; die Policy der englischen Politik gibt dieser Ansicht viel Wahrscheinlichkeit. Diese Handelsschwierigkeiten schufen eine hamburgische Schiffahrtseinrichtung, das K o n v o i w e s e n. 1666 war die Türkengefahr so groß, daß kein hamburgisches Schiff nach den südwestlichen Ländern Europas ohne Konvoibegleitung fahren konnte. Der Rat erkannte wohl die Notwendigkeit des Schutzes für den hamburgischen Handel; aber über die Art des Schutzes konnte er sich nicht entschließen. Er versuchte es mit Verhandlungen. Er wünschte, daß Hamburg in den englisch-algerischen Traktat aufgenommen würde, erreichte aber die Erfüllung dieses Wunsches nicht. Ebenso waren die Verhandlungen mit den Generalstaaten vergeblich. Hamburg blieb auf sich selbst gestellt und mußte versuchen, durch eine eigene Konvoi-Organisation seinen Handel zu sichern. Die Kosten einer größeren Konvoiflotte standen aber zu dem Gewinn des Handels mit den südwesteuropäischen Ländern und dem Orient in keinem Verhältnis; so hat Hamburg im Jahre 1746 das letzte Konvoi ausgesandt.

Am 21. Oktober 1816 stellten die Kommerzdeputierten dem Senat die Schwierigkeiten des hamburgischen Handels erneut vor, und dieser wandte sich an den Bundesrat in Frankfurt, der bei den Londoner Konferenzen gegen die nordafrikanischen Staaten förmliche Klage erhob, ohne jedoch viel zu erreichen. Am 24. Oktober 1827 wandten sich die hamburgischen Assensurbeure an den Senat und 21. Needer an die

Kommerzdeputation und forderten den Abschluß von Verträgen mit den Barbarenellen. Frankreich erklärte sich bereit, die Sicherheit der hamburgischen Flagge zu garantieren und mit den Barbarenellen zu verhandeln, um einen Grund mehr zu haben, die nordafrikanischen Staaten zu erobern. Hamburg lehnte dies Anerbieten ab. Im Jahre 1830 schlug Frankreich die Barbarenellenstaaten entschieden auf's Haupt; damit schwand die Gefahr der Seeräuberei allmählich. Wie gefährlich sie war, geht daraus hervor, daß im Jahre 1830 Algier 22, Tunis 36, Marokko 24, Tripolis 6 Raubschiffe besaß, und das ganze Seeräubertwesen vortrefflich organisiert war.

Es begann die zweite Periode des deutschen Orienthandels, die bis zum Jahre 1870 reicht. Hamburgs Bemühungen, seine Flagge zu sichern, entsprangen zunächst dem Wunsche, den Verkehr mit Spanien, Portugal und Italien zu ermöglichen. Es dauerte bis zum Jahre 1839, bis das erste hamburgische Schiff, beladen mit Tran, Fellen, Drogen usw., nach dem östlichen Mittelmeer abgefertigt werden konnte. Aber die orientalische Angelegenheit betrachtete man mit dem lebhaftesten Interesse. Rußland hatte Gerufen dem Handel erschlossen, Griechenland war frei geworden, das Schwarze Meer wurde den Handelsschiffen eröffnet, Persien trat mit Deutschland und Hamburg in direkte Verbindung. Der hamburgische Gesandte schloß mit der Pforte im Jahre 1839 einen Handels- und Schiffahrtsvertrag ab, 1843 einen solchen mit Griechenland und bahnte ihn mit Persien an. Aber bis in die Mitte des vorigen Jahrhunderts blieb der Landweg über Wien der Haupthandelsweg nach dem Orient, und die traurigen Zustände des Seehandels nach jenen Ländern blieben bestehen.

Ein zweiter Vortrag wird die zweite Periode der Geschichte des Orienthandels zu Ende und dann bis in die Gegenwart führen. d.