

Die Entwicklung der deutsch-türkischen Wirtschaftsbeziehungen.

In dem letzten Vortrage über dieses Gebiet führte der Vortragende, Herr Dr. Krauß, die Geschichte des Orienthandels bis zur Gegenwart fort. Am Beginne der zweiten Periode, die von 1830—1870 reicht, war der deutsche Orienthandel in der Hauptsache noch Ueberlandhandel; doch konnte er sich im Wettbewerbe gegen die aufkommende Dampfschiffahrt nicht behaupten. In der Handelschiffahrt nach dem Orient fehlte die hanseatische Flagge anfangs noch ganz. Das findet seine Erklärung in dem verschiedenartigen Charakter der hanseatischen und der übrigen deutschen Reedereien. Während die preussischen, mecklenburgischen usw. Reedereien ihre Beschäftigung in fremdem Handel suchten, waren die hamburgischen und bremischen selbständig und beruhten auf dem eigenen Handel. Ein Blick auf den Warenanstrich zwischen Hamburg und dem Orient zeigt, daß dieser in jener Zeit noch recht gering war. Die hamburgischen Kaufleute hätten die deutschen Waren gern nach dem Orient gebracht; aber sie mußten beklagen, daß der Export vernachlässigt war, über den Kopf der hamburgischen Exporteure hinwegzuarbeiten.

Mit dem Sieg des Dampfschiffs über das Segelschiff und mit der Einigung des Deutschen Reiches beginnt die dritte Periode des deutschen Orienthandels. Dampferexpeditionen aus Deutschland nach der Levante finden wir zum erstenmal im Jahre 1881 durch eine hamburgische Firma. Eine zweite Firma folgte im Jahre 1882 und suchte sich Smyrna als Arbeitsgebiet aus. Aber dem Aufkommen dieser Reedereien stand noch die Tatsache im Wege, daß das Expeditions-gewerbe die Ladungen lieber über England leitete, als sie den hiesigen Schiffen zulassen zu lassen. Eine gute Förderung der deutsch-türkischen Wirtschaftsbeziehungen schuf einmal das Ereignis, daß im Jahre 1888 einem württembergischen Bankier die Konzeption und der Betrieb der Anatolischen Eisenbahn übertragen wurde, dann aber auch die Orientreise des Kaisers im Jahre 1889, an die sich die Entsendung zahlreicher deutscher Offiziere, Beamte, Ingenieure nach der Türkei knüpfte. Die preussische Eisenbahnverwaltung gab in Hamburg die Anregung zur Schaffung einer regelmäßigen Dampfschiffverbindung mit dem Orient und versprach Förderung durch billige Tarife. Es entstand die Deutsche Levante Linie. Das Wesen eines kombinierten Tarifs zwischen Seefracht und Eisenbahn besteht aber nicht nur in der Billigkeit, sondern auch in der Einfachheit. Von jeder Eisenbahnstation kann nach jeder Station des Orients Ware direkt versandt werden. Im Jahre 1891 hatte die deutsche Levante Linie vier Schiffe, im Jahre 1914, beim Ausbruch des Krieges, 64, die den Verkehr kaum bewältigen konnten. Im Jahre 1906 richtete auch die Hamburg-Amerika Linie einen regelmäßigen Dampferdienst nach den persischen und türkischen Häfen des Persischen Golfes ein.

Wenn auch auf dem Wege der Handels-gesellschaftsgründungen in der Förderung der deutsch-türkischen Wirtschaftsbeziehungen bisher nichts Wesentliches erreicht wurde, so ist doch der Warenanstrich durch die Entwicklung der Schifffahrt und der Eisenbahnen bedeutend gewachsen. Im Jahre 1880 belief sich die gesamte deutsch-türkische Handelsbewegung auf 8 Millionen Mark, im Jahre 1900 auf 64 Millionen, im Jahre 1912 auf 190 Millionen Mark. Noch springender sind die Ziffern des hamburgischen Handels. Die Einfuhr aus der Türkei betrug 1881—90 2,7 Millionen, 1891—95 16 Millionen, 1900 17 Millionen und stieg 1913 auf 40 Millionen Mark. Die hamburgische Ausfuhr nach der Türkei belief sich 1890 auf 1,6 Million, 1895 auf 8,1 Millionen, 1900 auf 12,8 Millionen und 1913 auf 51,8 Millionen Mark.

Vielen Leuten ist aber in der Türkei noch lange nicht genug erreicht. Sie knüpfen an die deutschen militärischen und kulturellen Einflüsse auf die Türkei die selbstverständliche Forderung, daß die wirtschaftlichen Beziehungen in gleicher Weise wachsen müßten. Das ist falsch. Der Konsum der Masse wird von politischen und nationalen Bewegungen nicht beeinflusst. Wenn wir wirtschaftlich in der Türkei etwas erreicht haben, so ist das der besseren Schiffsahrtsverhältnisse, dem größeren Interesse der Kaufmannschaft am Orient und ihrer besseren Kenntnis der orientalischen Verhältnisse zu

denken. In der heimischen Erzeugung, in der Intelligenz, der Energie und der Ausdauer der deutschen Handelswelt liegen die Faktoren für die Steigerung der deutsch-türkischen Wirtschaftsbeziehungen.