

Handel und Industrie in der Türkei

Von Major du Bois

Konstantinopel, 22. Juni 1916.

War der Außenhandel der Türkei bisher schon bedeutend, so wird er sicherlich nach dem Kriege, sobald erst einmal wieder normale Verhältnisse eingetreten sind, einen großen Aufschwung erfahren. Es mögen zunächst einige Angaben über den türkischen Außenhandel der letzten Jahre mitgeteilt sein. Allerdings ist es schwer, sich darüber eine genaue Statistik zu verschaffen, da eine vollständige Zusammenstellung nicht erhältlich ist und die von der türkischen Regierung veröffentlichten Zahlen im allgemeinen erheblich unter den Angaben der nach der Türkei exportierenden Staaten bleiben. Die offizielle türkische Statistik gibt für 1911/12 folgende Zahlen: Ausfuhr ungefähr 450 Millionen Mark, Einfuhr ungefähr 800 Millionen Mark.

Ausfuhrartikel sind: Getreide, hauptsächlich Gerste, Wolle, Angoraziegenhaar; Seide, Feigen und andere Früchte — d. h. fast ausschließlich landwirtschaftliche Erzeugnisse, da außerdem nur noch Smyrnatheppische ausgeführt werden. Zur Einfuhr gelangen Baumwollgewebe (ungefähr für die Hälfte des Gesamteinfuhrwertes), Wollgewebe (10 Proz. des Gesamtwertes), Seidengewebe in großer Menge, Maschinen, Metalle, Kohlen usw.

Für den Außenhandel, und zwar für Import und Export, kamen bisher in der Hauptsache die Engländer in Betracht, die für gewisse Artikel gerabzu ein Monopol besaßen; auf sie entfielen 175 Millionen Mark von der Einfuhr und 105 Millionen Mark von der Ausfuhr. An zweiter Stelle folgt Oesterreich-Ungarn mit einer Ausfuhr im Wert von 120 Millionen und einer Einfuhr von 60 Millionen. In den letzten Jahren hat der Export von Baumwolle aus dem Wilajet Adana beständig zugenommen; er ist bereits auf über 100.000 Ballen jährlich gestiegen. Der türkische Außenhandel erfolgt größtenteils auf dem Seeweg; Hauptstapelplatz ist Konstantinopel, von hier aus werden die Waren nach den Hafenplätzen des Schwarzen Meeres weitergeleitet. Jedoch ist die Bedeutung Konstantinopels seit dem ersten Balkankriege zurückgegangen, da die Balkanstaaten den Handel der eroberten türkischen Provinzen an sich gezogen haben und auch die Frachtschiffe aus Westeuropa in letzter Zeit immer häufiger direkt nach den kleinen Häfen des Schwarzen Meeres fahren und nicht mehr in Konstantinopel (die Ladung) löschen.

Warenverkehr

Zurzeit freilich, da die Schifffahrt von und nach dem Ausland eingestellt werden mußte, ist der Seehandel Konstantinopels völlig stillgelegt; einzig der Binnenverkehr auf dem Marmarameer ist noch möglich, da letzteres vor feindlichen Unterseebooten vollkommen sicher ist. In der ersten Zeit der Blockade hatte der Handel im großen ganzen noch nicht so sehr unter dem Krieg gelitten, weil er über große Vorräte verfügte; diese aber gehen jetzt aus und können nur auf dem unzulänglichen Landwege ergänzt werden. Tatsächlich steht der Türkei nur eine einzige Bahnlinie für den Verkehr mit den verbündeten Zentralmächten zur Verfügung, nämlich die Strecke Konstantinopel-Adrianopel, an welche sich die Bahn Sofia-Belgrad-Wien anschließt; von dieser zweigt in Bulgarien eine Linie nordwärts zur Donau und nach Rumänien ab. Immerhin hängt die Leistungsfähigkeit dieser Linien von derjenigen der türkischen Bahnstrecke Konstantinopel-Adrianopel ab, welche gegenwärtig den Bedürfnissen der Militär- und Verwaltungsbehörden zu dienen hat; auch verkehrt auf dieser Strecke der Balkanschnellzug, sowie ein täglich fahrender Personenzug Wien-Konstantinopel und vice-versa. Es hält daher schwer, gleichzeitig auch den privaten Ansprüchen zu genügen. Der private Güterverkehr ist rechtens zulässig, praktisch aber kaum durchführbar; er wird via Ungarn und Rumänien gestattet, jedoch bezüglich der Einfuhr nach der Türkei nur mit Ermächtigung der deutschen Gesandtschaft in Bukarest und betreffend Ausfuhr nur mit Genehmigung des türkischen Kriegsministeriums. Der Transitverkehr wurde letzthin insofern erleichtert, als Deutschland zum Zweck der Getreideeinfuhr leere Güterwagen in großer Zahl nach Rumänien schickt, die bis dort anderweitig benützt werden dürfen. Es ist ferner eine trefflich organisierte österreichische Schifffahrtsgesellschaft gegründet worden, welcher die ausschließliche Fahrtbefugnis auf der Donau übertragen wurde; es ist dies die „Erste k. k. privilegierte Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft in Wien“; leider fällt sie für Einzelspeditionen kaum in Betracht, da sie sich in erster Linie mit dem Massentransport befaßt.

Zur Verhütung der Spekulation haben sowohl Deutschland wie die Türkei für den Handel besondere Bestimmungen erlassen. Türkische Ware darf nur unter bestimmten Bedingungen angekauft werden, und zwar für gewisse Artikel nur durch Vermittlung von „Einkaufsstellen“, welche darauf zu achten haben, daß die angekauften Erzeugnisse für den Staat entbehrlich sind. So können insbesondere Wolle und Rohleder nur durch ihre Vermittlung angeschafft werden.

Seit einigen Monaten ist dem Handel eine weitere Erleichterung eingeräumt worden, indem nun der Transit gewisser leichter Waren-gattungen in Form von Postsendungen zulässig ist; dieser Transit hat bereits eine ansehnliche Steigerung erfahren, hauptsächlich für pharmazeutische Artikel, Seidengewebe, Kaffee usw. nach der Türkei und für Rohseide aus diesem Lande.

Förderung der Industrie

Die neue türkische Staatsleitung ist eifrig bemüht, im Außenhandel ein günstigeres Verhältnis herbeizuführen; man hat eingesehen, daß ein Land, dessen Einfuhr die Ausfuhr jährlich um die Hälfte übersteigt, dem Ruin ent-

gegengeht, und daß seine Finanzen immer mehr vom Auslande abhängig werden. Diesem Uebelstande läßt sich unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Nachfrage der Bevölkerung nach in der Türkei bisher nicht erzeugten Artikeln nur dadurch begegnen, daß die türkische Industrie auf die entsprechende Höhe gebracht wird; das wird um so eher zu ermöglichen sein, als die Bedingungen hierfür nicht ungünstig sind und Rohstoffe in Menge aus der Türkei ausgeführt werden und dann verarbeitet wieder zur Einfuhr gelangen.

Bisher stand freilich der industriellen Entwicklung der Türkei ein Zolltarif entgegen, durch den jedes Erzeugnis gleichmäßig mit einer Last von 13 Proz. ad valorem belastet wurde; ein solcher Tarif reichte natürlich nicht aus, um gewisse in ihren Anfängen noch des Schutzes bedürftige Industrien vorwärts zu bringen. Eine Reform dieses der Türkei äußerst nachteiligen Zolltarifs war nicht durchführbar, weil es hierzu der Zustimmung der Mächte bedurfte, die sich wohl hüteten, darauf einzugehen, weil ihr eigener Ausfuhrhandel dadurch geschädigt worden wäre. Erst die Abschaffung der Kapitulationen gestattete der Türkei die Aufstellung eines neuen Zolltarifs, welcher je nach den Warengattungen wechselnde Zollgebühren vorsieht, die im Verhältnis zur Möglichkeit der Eigenproduktion entsprechend höher angesetzt sind.

Wirtschaftskommission und der neue Zolltarif

In einer Unterredung mit dem Minister für Landwirtschaft und Handel, Reschmi Bey, erhielt ich Aufschluß über sämtliche Maßnahmen, welche die Regierung in der Absicht einer möglichst raschen industriellen Entwicklung des Landes getroffen hat. Eigens zu diesem Zwecke wurden Kommissionen eingesetzt, die das ganze Land bereisten und seine Mineralische, seine Entwicklungsfähigkeit in landwirtschaftlicher Richtung, seine Wasserkräfte und dergleichen feststellten. Eine andere sachmännische Kommission widmete sich dem Studium der Frage, wie neue Industrien ins Leben gerufen werden könnten, deren Einführung dem Lande zu besonderem Gewinn gereichten. Auf Grund solcher Erhebungen wurde dann der neue Zolltarif aufgestellt, der im September dieses Jahres in Kraft treten soll.

Dieser Tarif ist vorläufig erst in türkischer Sprache erschienen; dank dem Entgegenkommen unseres ausgezeichneten Landsmannes Herrn E. Huguenin, des Direktors der Anatolischen Eisenbahnen, konnte ich mir eine Uebersetzung verschaffen. Aus dem Tarif ersieht der energische Wille der Regierung, alle entwicklungsfähigen Industrien, vorab die auf der Landwirtschaft beruhenden, kräftig zu fördern. So schützt z. B. die Gemüsekonserven der hohe Zoll von 100 Prozent des Wertes; da die Türkei das Gemüsebauland par excellence ist, so erscheint es verständlich, wenn kein Gemüse mehr eingeführt und die ausblühende Konservenindustrie geschützt werden soll. Für andere Artikel, mit deren einheimischer Fabrikation man einen Versuch machen will, ohne daß indessen die bezügliche Einfuhr unter Verbot gestellt wird, sind die Importgebühren weniger hoch, wie beispielsweise für Baumwollgewebe, für die der Zoll 30 Prozent vom Wert beträgt.

Dieser neue Tarif tritt zunächst auf die Dauer von drei Jahren in Kraft; die angeführten Zahlen stellen das Maximum dar und können durch Handelsverträge eine Herabsetzung erfahren.

Zölle, die die Schweiz besonders interessieren

Zum Schluß folge ein Ueberblick über diejenigen Zölle, welche in erster Linie die Schweiz interessieren: Auf Käse wird ein Zoll von Fr. 72.— pro 100 Kilogramm erhoben; früher betrug derselbe 13 Prozent, d. h. bei einem durchschnittlichen Preis von Fr. 2.50 per Kilogramm Fr. 33.50. Der Zoll für kondensierte Milch ist auf Fr. 80.—, für Schokolade auf Fr. 70.— und für Gemüsekonserven auf Fr. 160.— pro 100 Kilogramm erhöht worden. Im Abschnitt Stoffe beträgt der Zoll auf glatten Tüll Fr. 260.—, Stidereien Fr. 700.—, Leinenspitzen Fr. 1200.—, Seidengaze Fr. 2000.—, Seidenbänder Fr. 3000.— pro 100 Kilogramm. Der Zoll auf Maschinen ist verschieden; erwähnt seien elektrische Dynamos mit Fr. 76.— Zoll pro 109 Kilogramm. Goldwaren werden zu Fr. 90.— per Kilo, Golduhren zu Fr. 16.— das Stück verzollt. Diese Zahlen sind indessen noch keine endgültigen. Von unsern künftigen Unterhandlungen mit der Türkei wird eine Anpassung derselben auf unsere Bedürfnisse abhängen, auf daß sich unser Güteraustausch mit der Türkei entwicklungsfähig gestalte.