



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

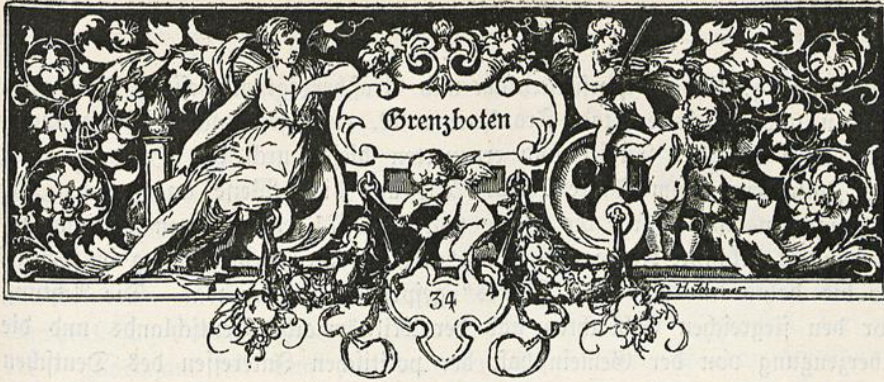
DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Loytoed, J.: Die Interessen Deutschlands in der Türkei im Vergleich mit
denen Frankreichs und Englands . 1

urn:nbn:de:gbv:46:1-908



Die Interessen Deutschlands in der Türkei im Vergleich mit denen Frankreichs und Englands

Skizze von Dr. J. Loytoed

1



Deutschland hat von den genannten europäischen Großmächten die jüngsten Beziehungen zu der Türkei.

Während Frankreich bereits im sechzehnten Jahrhundert seine Machtstellung im Orient anbahnte und hundert Jahre später England seine Vorherrschaft auf dem Mittelmeer begründete, fochten die deutschen Staaten ihre innern Kämpfe aus. Erst im Jahre 1761 ist Preußen unter Friedrich dem Großen behufs Abschlusses eines Freundschafts- und Handelsvertrages, der ihm freie Schifffahrt in den türkischen Gewässern, Handelsfreiheit, konsularische Gerichtsbarkeit und das Recht der Meistbegünstigung gewähren sollte, mit der Türkei in Verbindung getreten. Der Zweck dieses Vertrages war hauptsächlich ein politischer. Der große Friedrich wollte sich, Österreich und Rußland zum Troß, an die Seite der andern Großmächte stellen und mit ihnen an den Fragen der großen Politik, deren Schauplatz damals das Mittelmeerbecken war, teilnehmen. Die Türkei ihrerseits hoffte in Preußen einen Bundesgenossen gegen Österreich zu finden. Die gegenseitigen Beziehungen waren anfangs von geringer Bedeutung, sie entwickelten sich eigentlich erst im Anfang des vorigen Jahrhunderts mit dem Aufblühen der deutschen Industrie, der Zunahme der Verkehrssicherheit und der Vervollkommnung der Verkehrsmittel.

Zur Förderung und Sicherheit der neuen Handelsbeziehungen schlossen die Hansastädte im Jahre 1839 einen Freundschafts-, Handels- und Schifffahrtsvertrag mit der Türkei ab, der durch eine Nachtragskonvention vom Jahre 1841 ergänzt wurde, und dem im Jahre 1862 ein neuer Handelsvertrag folgte. Zugleich vereinbarten im Jahre 1840 Preußen, Bayern, Sachsen,

Württemberg, Baden, Kurfürstentum und Großherzogtum Hessen, Thüringen, Nassau und die freie Stadt Frankfurt a. M. eine gemeinschaftliche Handelskonvention mit der Türkei und erneuerten diese durch den Handelsvertrag des Zollvereins vom Jahre 1862. Die auf diese Weise angebahnten Beziehungen nahmen durch die Siege von 1870/71 einen neuen Aufschwung. Der wenig bekannte Name „Allemania“ erhielt einen neuen Klang im Orient, wo bis dahin nur von den „Frenks“ gesprochen worden war. Die Achtung vor den siegreichen Schlachten und der Militärmacht Deutschlands und die Überzeugung von der Gemeinschaft der politischen Interessen des Deutschen Reiches und der Türkei erweckten die Sympathien des Sultans und des türkischen Volkes für Deutschland. Das Vertrauen des Großherrn zu dem Deutschen Kaiser und Volke wuchs in dem Maße, daß er im Jahre 1880 den Entschluß faßte, die nach dem russisch-türkischen Kriege wieder begonnene Reformierung der Verwaltung und des Heeres sowie des Gesundheitswesens mit deutschen Beamten, Offizieren und Ärzten durchzuführen. Durch diese deutsche Reform und die seit Jahren erfolgte Absendung türkischer Offiziere und Studenten nach Deutschland haben sich die gegenseitigen Beziehungen immer freundschaftlicher gestaltet und sich durch die persönlichen Begegnungen der Herrscher beider Länder in den Jahren 1889 und 1898 befestigt. Deutschland hat seitdem der Türkei außer tüchtigen Männern auch deutsches Kapital und deutsche Arbeit zur Verfügung gestellt, ihr stets mit freundschaftlichem Rat zur Seite gestanden und durch Abschluß eines neuen Handelsvertrages vom 26. August 1890 sowie durch seine Befürwortung der im Jahre 1907 erfolgten Erhöhung der Einfuhrzölle von acht auf elf Prozent zur Hebung der türkischen Finanzen verhelfen wollen. Gegenwärtig arbeitet Deutschland an der Ausführung der großen Bagdadbahn zur wirtschaftlichen, militärischen und politischen Erstarbung der Türkei. Es ist ihr vor allem in den jetzigen schweren Zeiten der Evolution ein aufrichtiger Berater gewesen und wird es bleiben.

Die Verkehrswege

Die Verkehrswege zwischen Deutschland und der Türkei waren viele Jahre für die Anknüpfung näherer Beziehungen ungünstig. Die älteste Handelsstraße zwischen beiden Ländern ist die Donau, die noch im Anfang des neunzehnten Jahrhunderts als die wichtigste galt. Als im Jahre 1837 von Triest und 1851 von Marseille aus regelmäßige Schifffahrten nach der Levante eingeführt wurden, konnte bei der Billigkeit der Seefrachten die kostspielige Donauschifffahrt nicht mehr in den Wettbewerb treten. Aber auch diese fremden Verkehrsstraßen genügten auf die Dauer den deutschen Handelsinteressen nicht. Es wurde daher ein unmittelbarer Schiffsverkehr mit dem Orient in Erwägung gezogen. Ein solcher konnte, solange die Barbarenstaaten noch im Anfange des vorigen Jahrhunderts ihre Seeräuberei trieben, bei dem Fehlen einer

starken deutschen Kriegsflotte nur unter großen Gefahren stattfinden. Erst im Jahre 1881 wurde es möglich, eine deutsche Orientlinie durch die Hamburgische Firma Gläcke & Hennings mit einigen Dampfschiffen einzuführen. Im folgenden Jahre folgte bereits die Hamburger Reederei von A. C. de Freitas & Co. mit der Eröffnung eines Schiffsverkehrs zwischen Hamburg und Kleinasien. Im Jahre 1888 wurde dann der direkte Schienenweg zwischen Deutschland und Konstantinopel dem Betrieb übergeben. Ein Jahr später wurde die deutsche Dampfschiffahrtsaktiengesellschaft „Deutsche Levante-Linie“ gegründet, die seit 1906 gemeinsam mit dem Norddeutschen Lloyd einen Postdampferdienst zwischen Marseille, Genua, Neapel, Piräus und der Levante betreibt. Außerdem unterhalten die Aktiengesellschaften Atlantic (Bremen), die deutsch-russische Naphtha-Importgesellschaft (Hamburg), die Mineralwerke Albrecht & Cie. (Hamburg), ferner die Atlaslinie und die Reederei Menzell & Cie. (Hamburg) einen Schiffsverkehr in den türkischen Gewässern. Ferner hat die Hamburg-Amerika-Linie zwischen Hamburg und dem Persischen Meerbusen einen direkten Schiffsahrtsdienst eingerichtet.

Der Gesamtschiffsverkehr im ottomanischen Reiche betrug im Jahre 1903/04 144 072 Segelschiffe mit 2 605 704 Registertonnen, 50 547 Dampfschiffe mit 46 713 989 Registertonnen. Hiervon entfielen auf:

Länder	Dampfschiffe	Anzahl der Segelschiffe	Registertonnen
1. England	9372	168	15 101 137
2. Osterreich-Ungarn	5679	68	7 383 739
3. Türkei	12860	135 695	6 334 240
4. Griechenland	10871	6 286	6 230 535
5. Italien	3115	385	3 885 945
6. Rußland	3384	99	3 328 757
7. Frankreich	2151	338	3 100 549
8. Deutschland	1240	—	1 770 580

Der Handel

Der Handel zwischen Deutschland und der Türkei begann sich erst in der Mitte des vorigen Jahrhunderts mit der Verbesserung der Verkehrswege zu entwickeln. Zur Förderung des Handels wurde im Jahre 1880 der erste „Deutsche Handelsverein“ gegründet, zehn Jahre später bildete sich die Aktiengesellschaft „Exportverband deutscher Maschinenfabriken und Hüttenwerke“ und im Jahre 1898 die „Exportgesellschaft deutscher Industrieller“. Alle drei Unternehmungen zeigten sich nicht lebensfähig wegen der Schwierigkeiten, die für die Okzidentalen in dem Handel mit den an Sprachen, Sitten und Gebräuchen fremden Orientalen liegen. Zurzeit werden die Geschäfte in der Regel durch erfahrene Kommissionäre vermittelt, unter denen die deutschen zu den angesehensten gehören.

Nach der Statistik der türkischen Zollverwaltung betrug die gesamte Handelsbilanz im Jahre 1899/1900 (1. März)

Einfuhr der Türkei	20853 214 Ltq.
Ausfuhr der Türkei	14 589 030 "

Hieran beteiligten sich bei der

	Einfuhr	Ausfuhr	
Deutschland . . . mit	486 936 Ltq.	451 758 Ltq.	(1 Ltq. = 18,60 M)
Frankreich "	2 969 517 "	4 762 326 "	
England "	8 310 000 "	5 514 683 "	

Nach einer andern Statistik soll Deutschland

	1902	1903	1904	in Millionen Mark
für	43,3	50,2	75,3	nach der Türkei eingeführt,
für	36,5	37,5	45,3	aus der Türkei ausgeführt haben.
	6,8	12,7	30,0	

Die letztern Zahlen dürften der Wirklichkeit am nächsten kommen.

Industrielle Unternehmungen

Es gibt in der Türkei sehr wenig industrielle Unternehmungen. Die Hauptunternehmungen bilden die Eisenbahnen. An diesen hat sich das deutsche Kapital am meisten beteiligt. Die Deutsche Bank vor allem hat mit großer Energie und Umsicht den seit 1843 von den Engländern wiederholt angeregten Plan einer Bahnverbindung Europas mit dem Persischen Golf aufgegriffen und schon zum Teil ausgeführt.

Im Jahre 1888 erwarb das deutsche Syndikat, bestehend aus der Deutschen Bank und der Württembergischen Vereinsbank, von einer französisch-belgischen Gesellschaft die im Jahre 1871 gebaute Bahnstrecke Haïdar Pascha - İsmid von 91,28 Kilometern und im Anschluß hieran die Konzession für die Fortführung dieser Bahn bis Angora (485,56 Kilometer). Zur Ausführung dieser Konzession gründete das deutsche Syndikat eine Aktiengesellschaft unter dem Namen Société du chemin de fer ottoman d'Anatolie. Der Bahnbau der Strecke İsmid - Angora wurde im Frühjahr 1889 begonnen und im Dezember 1892 beendet. Zwei Monate später erwarb dieselbe Finanzgruppe eine neue Konzession für den Bau der 435 Kilometer langen Strecke Eskishehir - Konia und der Zweiglinie Alajund - Kutahia von 10 Kilometern, die beide im Jahre 1896 von der deutschen Baugesellschaft Phil. Holzmann (Frankfurt a. M.) fertiggestellt wurden. Im Jahre 1898 wurde eine weitere Zweigstrecke İsmid - Adabafar von 9 Kilometern gebaut. Das Kapital der Anatolischen Eisenbahngesellschaft beträgt 60 000 000 Franken in Aktien und 160 000 000 Franken in Obligationen. Die Betriebseinnahmen der Eisenbahnen werden mit Ausnahme der zuletztgenannten Linie vom türkischen Staat garantiert. Die Konzessionszeit dauert 99 Jahre.

Die Anatolische Eisenbahn bildet eine Teilstrecke der großen Bagdadlinie, deren Baukonzession im Jahre 1902 der Deutschen Bank verliehen worden ist.

Im Herbst 1904 wurden die ersten 200 Kilometer der Bagdadbahn von Konia nach Bulgurlu durch die obengenannte deutsche Baugesellschaft fertiggestellt und der Anatolischen Eisenbahngesellschaft zum Betrieb übergeben. Für die Garantierungs- und Betriebskosten dieser Bahnstrecke wurde von der ottomanischen Regierung eine vierprozentige Anleihe von 54 Millionen Franken abgeschlossen. Das Kapital der Bagdadbahngesellschaft beträgt 15 000 000 Franken, an dem außer deutschem hauptsächlich französisches Geld beteiligt ist. Mit Rücksicht auf den Weiterbau der Bagdadbahn hat die Anatolische Eisenbahngesellschaft 1906 den Hauptteil der Aktien der 67 Kilometer langen Merzina - Adanabahn erworben. Am 22. Mai 1908 erging das kaiserliche Trado zum Weiterbau der Bagdadbahn von Bulgurlu bis Halif (840 Kilometer) mit Zweigbahn nach Aleppo.

Außer der Konzession für die Anatolische und Bagdadbahn hat die Deutsche Bank im Jahre 1890 die für den Bau der Salonik - Monastirbahn von 219 Kilometern (Kapital 20 000 000 Franken und 6 000 000 Franken in

Zusammenstellung der Bahnen, die mit deutschem oder französischem und englischem Gelde betrieben werden

Bezeichnung der Eisenbahnen	Kilometerlänge	Nominalkapital in		Durchschnittliche	
		Aktien Fr.	Obligationen Fr.	Jahres- einnahme der Eisenbahn in 1000 Fr.	Garantie- zahlungen in 1000 Fr.
I. Deutsche					
1. Anatolische	1 032	60 000 000	160 000 000	9 000	4 500
2. Merzina - Adana	67	5 785 500	—	600	—
3. Salonik - Monastir	220	20 000 000	60 000 000	2 000	1 200
zusammen	1 319	85 785 500	220 000 000	11 600	5 700
Mit deutscher Beteiligung:					
Bagdad	200	15 000 000 (60% deutsch)	—	300	2 750
Orientalische	1 264	50 000 000 (60% deutsch)	—	13 500	—
II. Französische					
1. Smyrna - Rasseba und Verlängerung	518	16 000 000	126 560 000	5 500	3 500
2. Damaskus - Hama	437	15 000 000	146 771 500	3 250	2 000
2a. Hama - Aleppo	143	(seit 1907 in Betrieb)	—	—	—
3. Jaffa - Jerusalem	87	4 000 000	20 000 000	825	—
4. Jonction - Salonik	510	15 000 000	155 000 000	2 000	5 750
zusammen	1 695	50 000 000	448 331 500	11 575	11 250
Mit französischer Beteiligung:					
Bagdad	200	15 000 000 (30% französl.)	—	300	2 750
Orientalische	1 264	50 000 000 (25% französl.)	—	13 500	—
III. Englische					
Midin-Railway	515	29 300 000	76 790 850	7 750	—

Die Eisenbahnen in der Türkei

	Bezeichnung	Die einzelnen Teilstrecken	km	Höhe der Kilometergarantie Fr.	Bemerkungen	
Europäische Türkei 1994 km	1. Orientalische	Konstantinopel – Adrianopel	319			
		Debeagatsch	149			
		Adrianopel – Belowa	243			
		Tirnowa – Jamboli	107			
		Salonik – Mitrowitza	363			
		Üsküb – Sibefcs (?)	85			
		Belowa – Bafarel	46*			
			1264		* verpachtet an die bulgar. Regierung für 2250 Fr. p. km	
	*2. Salonik – Monastir		220	14300		
	*3. Salonik – Jonction		510	15500		
Asiatische Türkei 3774 km	*1. Anatolische	Haidar Pascha – Ismid	73	13300		
		Ismid – Angora	486	15000		
		Hamidija – Angora	8			
		Estschehir – Konia	445	13892*		
				1032		* Regierung haftet nur m. Maximum von 6750 Fr.
		2. Mersina – Adana		67		
		3. Bagdad		200	15500	* Garantie beträgt 11.000 u. 4500 Fr. f. b. Betriebsehung
		4. Madania – Brussa		41		
		5. Adin-Railway	Smyrna – Diner 7 Zweiglinien	376 139		
				515		
		6. Smyrna – Raffala und Verlängerung	Smyrna – Maschehir Maschehir – Afian Rasahiffar 2 Zweiglinien	169 252 97	18800	* garantiert 2310.000 Fr. für die Hälfte der Einnahmen
				518		
		*7. Damaskus – Hama und Verlängerung	Beirut – Damaskus Abzweigung zum Hafen Damaskus – Meserib Rajak – Hama Hama – Aleppo	147 2 100 188 143	15000	{ seit 5. Juli 1907 beträgt für beide Strecken die Garantie 136.000 Fr. p. km
			580			
	8. Jaffa – Jerusalem		87			
	9. Hebschas		573			
	10. Hatffa		161		{ von der türkischen Regierung gebaut	
			zusammen	5768		

Die mit * versehenen Eisenbahnen sind garantiert. Das Gesamtneß der garantierten Eisenbahnen beträgt 2801 km und das der nicht garantierten und von fremden Gesellschaften betriebenen 969 km.

Obligationen) erworben, die im Jahre 1894 der Gesellschaft der orientalischen Bahnen zum Betrieb übergeben wurde. An der letztern Bahn ist auch deutsches Kapital bis zu 60 Prozent beteiligt.

Kai- und Hafenanlagen. In Verbindung mit ihren Eisenbahnanlagen hat die Anatolische Eisenbahngesellschaft im Jahre 1896 in Derindsche eine Mole zum Anlegen der Schiffe sowie Getreidespeicher für 2 000 000 Franken errichtet und im Jahre 1902 einen schönen Hafen mit breitem Kai und modernen Silos an der Kopfstation Haidar-Pascha für 8 000 000 Franken gebaut. Demgegenüber hat Frankreich folgende Häfen angelegt in

1. Smyrna	1862:	7 500 000 Fr. Aktien,	3 500 000 Fr. Obligationen
2. Beirut	1887:	6 000 000 " "	7 500 000 " "
3. Konstantinopel	1890:	23 875 000 " "	12 000 000 " "
4. Salonik	1896:	4 500 000 " "	8 000 000 " "

zusammen: 41 875 000 Fr. Aktien, 31 000 000 Fr. Obligationen

Von den Bergwerken sind hervorzuheben:

	Französische:	Aktien	Obligationen
1. Erbschgruben von Seleniza	1885:	800 000 Fr.	— Fr.
2. Kohlenbergwerk Heracla	1893:	11 000 000 "	18 750 000 "
	zusammen:	11 800 000 Fr.	18 750 000 Fr.

Englische:

1. Borax-Company Limited im Wilajet Brussa	1887:	6 250 000 Fr.	— Fr.
2. Quecksilbermine von Konia	1904:	1 000 000 "	— "
	zusammen:	7 250 000 Fr.	— Fr.

Außer den genannten Bergwerksgesellschaften haben einige deutsche, französische und englische Privatpersonen Minenkonzessionen erworben. Bei der mangelnden Statistik über das Betriebskapital und die Ausbeutung dieser Minen können sie hier keine Erwähnung finden. Genannt seien nur die in deutschen Händen befindlichen Gruben auf der Insel Thasos und die Schieferbrüche von Gradsko.

An dieser Stelle seien dann noch folgende verschiedene Unternehmungen erwähnt:

Deutsche:

1. Das im Vorjahr der Anatolischen Eisenbahn konzessionierte Bewässerungsunternehmen der Koniaebene von	20 000 000 Fr.
2. Kabelgesellschaft Konstantinopel—Konstanz 1905	1 250 000 "

Französische:

Wasserleitungsgesellschaft in Konstantinopel 1874	Aktien: 20 000 000 "
	Obligationen: 2 000 000 "

Ferner sind von größern finanziellen Instituten zu nennen:

Deutsche: 1. die 1896 gegründete Deutsche Palästina-Bank, Kapital 5 Millionen Mark. Hauptstz: Jerusalem, Filialen: Saffa, Haifa und Beirut*); 2. die

*) Das Kapital ist im Juli 1903 von 1 auf 5 Millionen Mark erhöht worden.

1906 gegründete Deutsche Orientbank, Kapital 16 000 000 Mark. Hauptsitz: Konstantinopel, Filiale: Brussa.

Französische: 1. die 1863 gegründete Ottomanbank, Kapital 250 000 000 Franken. Hauptsitz: Konstantinopel, 47 Filialen. Die Kapitalisten sind Franzosen und Engländer. Man kann die Anteilnahme der einzelnen Gruppen auf je 50 Prozent schätzen; 2. drei Agenturen des Credit Lyonnais (dessen eingezahltes Kapital 250 000 000 Mark beträgt) in Konstantinopel, Smyrna und Jerusalem. Das in der Türkei arbeitende Kapital kann auf 25 000 000 Franken geschätzt werden.

Englische. Siehe unter Französische Ottomanbank.



Der Hansabund, seine Ziele und Gegner

Von Dr. E. O. Brandt

Syndikus der Handelskammer in Düsseldorf



Es war ein ernster Augenblick, als im vergangenen Jahre die Reichsregierung eine umfangreiche Gesetzesvorlage zur Ordnung des Reichshaushalts machte. Niemand war im unklaren darüber, daß des Reiches Geldnot dringende und umfassende Abhilfe erheische, daß es dabei ohne tiefe Eingriffe in das gewerbliche Leben nicht abgehen werde, und daß Massenverbrauch und Besitz herangezogen werden müßten. Es war ein ernster Augenblick, denn diese Vorlage traf zusammen mit einer sehr düstern politischen Lage, und sie kam vor das gewerbetreibende Volk, als Deutschland unter den Folgen einer Krisis von ungewöhnlich hartnäckiger und schleichender Art litt, als außer dieser Riesensumme neuer Steuern gerade die gewerblichen Kreise vor den größten neuen Lasten standen. War doch die Folge der Handelspolitik eine starke Verteuerung der Lebensmittel, die sich notwendig in höhere Löhne und Gehälter umsetzen mußte, außerdem waren angekündigt die Reichsversicherungsreform, die Privatbeamtenversicherung, die Arbeiterkammern, die Gewerbeordnungsnovelle, alles Vorlagen, die vom Gewerbe viele Millionen fordern, und die, wie die Privatbeamtenversicherung und die Witwen- und Waisenversorgung, von den viel geschmähten Unternehmern ohne ein Wort des Widerspruchs angenommen worden sind. Die schlechte Wirtschaftslage machte sich vor allem im größten Bundesstaate, Preußen, geltend und führte zu einer Notsteuergesetzgebung, die ausschließlich den Besitz und zuerst das sogenannte mobile Kapital in scharfer Weise heranzog. Zwar nur für einige Jahre, aber man kann jetzt schon sagen, daß von dieser Notfinanzreform Preußens ein gut Teil dauernde Steuerlast werden wird, da sich die Finanzverhältnisse dieses Staates so schnell gar nicht bessern können. Und alles das, was in Preußen und dem Reiche den letzten Anstoß zur Knappheit