

Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst

Band: 5 (1915)

Heft: 11

Artikel: Die Dardanellen und ihre Befestigungen

Autor: Heinzelmann, F.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-634785>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 19.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

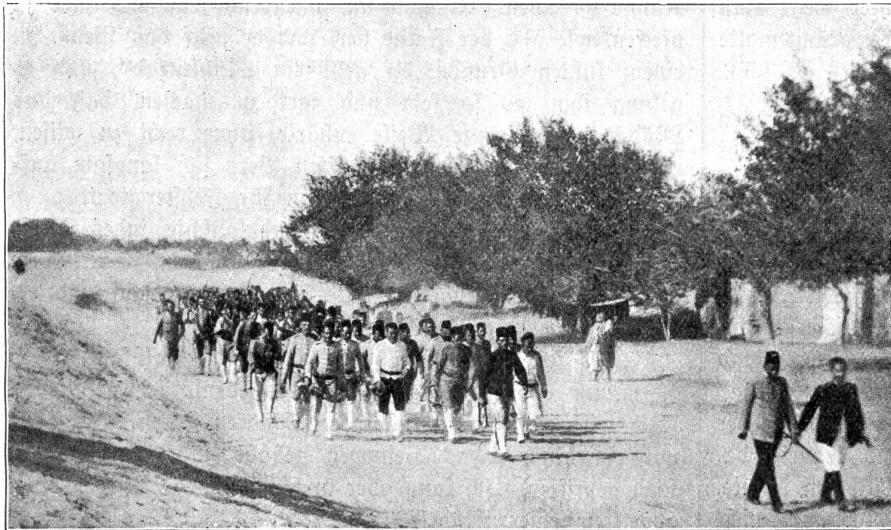
Die Dardanellen und ihre Befestigungen.

Von Kapitän F. heinzelmann.

Wenn Dampfer nach den Dardanellen bestimmt sind, richten sie gewöhnlich ihre Reise so ein, daß sie gerade kurz

die Einfahrt nur zu gewissen Tagesstunden, 10 Uhr morgens und 4 Uhr nachmittags gestattet. Bis zu dieser Zeit müssen die Schiffe ganz in der Nähe des Forts Seddil-Bahr ankern, ein Minenleger kam dann von Chanaf und eskortierte die Dampfer durch die Minenzone, — für gewöhnlich war eine Fahrinne von zirka 400 Meter Breite längs der europäischen Küste für die Handelsdampfer offen gelassen worden. Während meinen mehrjährigen Fahrten in den dortigen Gewässern hatte ich nun eine sehr gute Gelegenheit, die Forts und die übrigen Befestigungsanlagen der Dardanellen etwas kennen zu lernen. (Man vergl. die Kartenfizze auf S. 126.)

Die Breite der Dardanellen beträgt am Eingange an der engsten Stelle ca. $2\frac{1}{4}$ Seemeilen (rund 4000 Meter). Am südlichen Ufer befindet sich das bereits erwähnte Fort Rum-Kalesi, das auf der höchsten Erhebung einer flach auslaufenden Landzunge erbaut ist. Die Befestigungen nehmen einen ziemlich großen Raum ein; das Fort hat auf mich

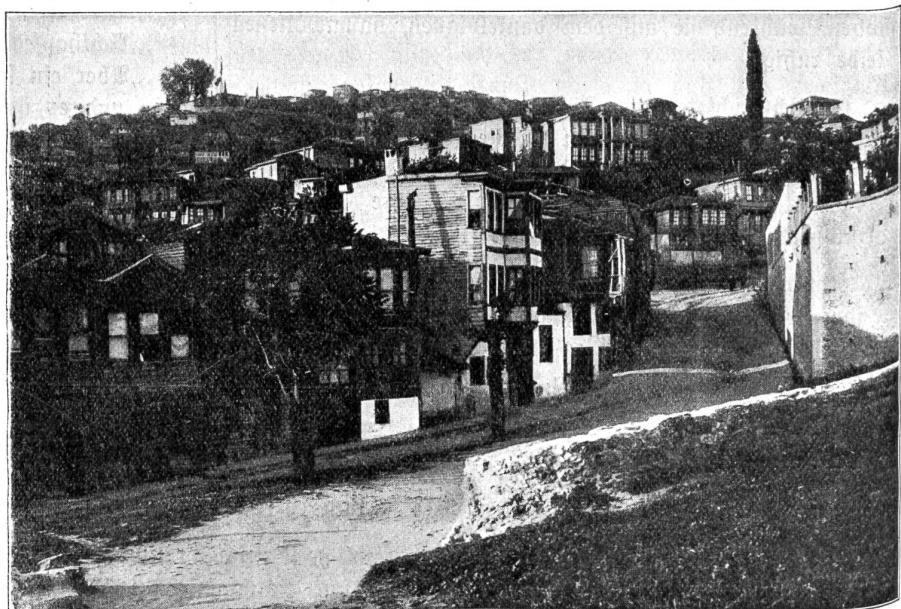


Türkische Infanterie auf dem Vormarsch.

vor der Morgendämmerung vor der Tenedos-Straße, südlich der Dardanellen, eintreffen. Sobald es dann hell genug ist, fährt man in die Seestraße, die Tenedos vom Festlande trennt, ein. Einige fast in der Mitte der Straße sich befindlichen, kaum über Wasser ragende Klippen machen die Durchsteuerung sehr gefährlich und Dampfer mit großem Tiefgang steuern daher so nahe wie möglich an der Küste Tenedos entlang. Nachdem Tenedos passiert ist, hält man hinüber zur asiatischen Küste, der man sich selbst mit den größten Schiffen bis auf einen Abstand von 1 Kilometer ohne Gefahr nähern kann. Auf diese Weise vermeidet man die sich bis zu 7 Kilometer nördlich von der Insel Tenedos ausdehnenden Sandbänke und Klippen. Gerade voraus kann man jetzt schon auf weite Entfernung den Leuchtturm von Kap Hellas erkennen, der sich etwas westlich von dem Fort Seddil-Bahr, an der europäischen Dardanellenküste befindet. Das Fort Rum-Kalesi, das man in einem Abstand von zirka 1 Kilometer jetzt passiert, ist das äußerste Dardanellenfort an der asiatischen Küste. Alle Dampfer, die in die Dardanellen einlaufen wollen, müssen jetzt direkt nach dem Fort Seddil-Bahr auf dem europäischen Ufer zusteuern und sich dort in einer Entfernung von einigen hundert Metern vom Fort aufzuhalten. Jeder Dampfer signalisiert nun mit der internationalen Signallstelle des Forts, woher er kommt, wohin bestimmt, was für Ladung usw. und wenn alles für gut befunden worden ist, so wird am Signalmast des Forts das Signal „Einfahrt ist gestattet“ gehisst, und die Dampfer können in die Dardanellen einsteuern. Zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang darf sich kein Dampfer über die Linie der beiden Eingangsforts Seddil-Bahr und Rum-Kalesi hineinwagen, weil sonst sofort auf ihn geschossen wird. —

Während des italienisch-türkischen Krieges, sowie des Balkankrieges, war

von all den Außenforts der Dardanellen stets den besten Eindruck gemacht. Die Küste in der Nähe hat allerdings den Nachteil, daß dieselbe an vielen Orten ganz ausgezeichnet geschützte Buchten hat, die zu Truppenlandungen geeignet sind. Am Nordufer befindet sich das Hauptfort Seddil-Bahr, etwas westlich davon sind bei Al-Tabia einige kleinere Batterien und etwas nördlich von Kap Telli befindet sich ebenfalls eine Batterie. Seddil-Bahr, sowie die andern hier aufgeführten Befestigungen haben aber alle den Nachteil, daß dieselben bereits aus großer Entfernung ein sicheres Ziel bilden, weil einige alte Festungstürme, sowie gewisse merkwürdige Hügelformationen, die gleich hinter ihnen liegen, sehr leicht zu erkennen sind. $2\frac{1}{2}$ Kilometer östlich von Fort Seddil-Bahr, am Ende einer sichelförmigen Einbuchtung befindet sich die Befestigung Eske-Hissarlik, vor



Ismid am Marmara-Meer.
Hier wurde das erste Lager für gefangene Russen errichtet.

Jahren nur eine einfache Batterie. Gegenüber diese Stelle wird wohl von den Deutschen seit August bedeutend befestigt und verstärkt worden sein. Gleich hinter den ersten Forts verbreitern sich die Dardanellen bis zu etwas mehr als 8000 Meter, doch ist der südliche Teil für große Schiffe nicht fahrbar. Hier befinden sich viele Bänke und Untiefen und außerdem sind gerade hier seit dem italienisch-türkischen Kriege sehr viele Minen verankert. Bei Kap Refes, circa 16 Kilometer von der Einfahrt, verengert sich die Meerenge wieder auf ca. 3000 Meter. An beiden Ufern befinden sich einige kleinere Befestigungen und zwar mehr an der asiatischen Küste beim Kap Refes. Fast 6 Kilometer tiefer in der Dardanellenstraße, circa 22 Kilometer vom Eingange entfernt, befindet sich die engste Stelle zwischen den beiden Festungen Kild-Bahr und Kale-Sultanje, auch Chanak oder Tschanač genannt. Dort ist die Meerenge an der engsten Stelle nicht ganz 1300 Meter breit, wird aber sofort wieder weiter innen breiter. Auf der europäischen Seite befinden sich die vier Forts Namazigia, Kild-Bahr, Derma-Kalesi und Calti-Kalesi, den beiden letzteren ist hingegen keine allzu große Bedeutung zuzuschreiben. All diese Forts sind durch ihre eigentümliche Lage sehr leicht kenntlich, besonders das Fort von Kild-Bahr. Auf der asiatischen Seite befinden sich die Befestigungen von Kale-Sultanje (veraltet) und von da bis zum Fort Nagara circa 6-8 kleinere, jedoch neuere Forts. Der stärkste Schutz der Dardanellen sind aber nicht all diese Forts, die aus allen möglichen Epochen stammen, sondern die Minen und die Minensperren. Die Lage der letzteren, die elektrisch entladen werden können, kann man allerdings nur vermuten, immerhin kann man wohl annehmen, daß dieselben zwischen Kap Refes und der



Sophienmoschee in Konstantinopel, mit den charakteristischen spitzen Türmchen, den Minarets.

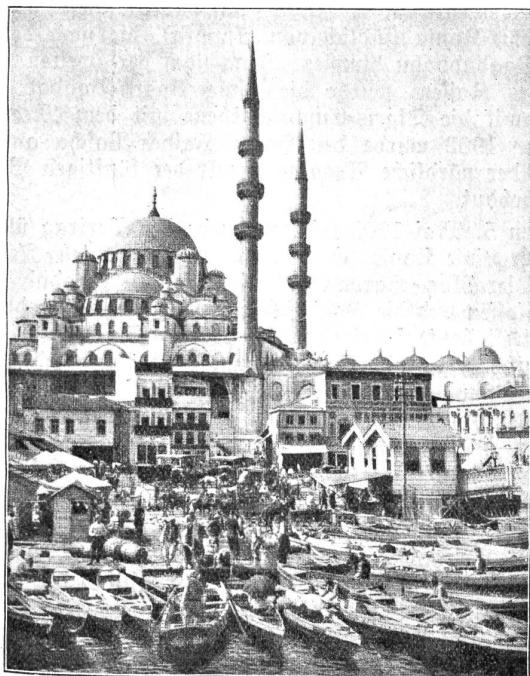
Linie Derma-Kalesi — Kale-Sultanje liegen werden. Bei Nagara und in der Umgebung werden wohl auch jetzt einige türkische Kriegsschiffe sich als Reserve halten, um im ungünstigsten Falle, bei einem Durchbruch der verbündeten Flotte dort noch den Verzweiflungskampf aufzunehmen.

Strategische Bahnen gibt es weder auf der einen noch auf der andern Seite. So ist es natürlich nun mit außerordentlichen Schwierigkeiten verknüpft, die betreffenden Forts mit Geschützen, Munition und Truppen rasch zu versorgen und da zu diesem Zwecke der Schiffsverkehr mit der Hauptstadt aufrecht erhalten werden muß, so werden oberhalb von Kale-Sultanje wohl nicht allzuvielen Minen mehr liegen. Für die Türken selbst wird es sehr peinlich sein, daß die meisten ihrer Festungen nach Anweisungen von englischen und französischen Ingenieuren erbaut wurden und daß das Instruktionskorps der türkischen Flotte Jahrzehnte lang aus englischen Offizieren bestanden hat.

Allzu leicht wird es allerdings die verbündete Flotte nicht haben, durch die Dardanellen zu kommen, es wird wohl nur unter schweren, ja schwersten Opfern geschehen können, — aber unmöglich ist dies nicht, — und diese Opfer scheinen gerechtfertigt, wenn man bedenkt, daß sechs Stunden nach dem Durchbruch die schweren Geschütze der Verbündeten schon drohend ins Herz des ganzen türkischen Reiches, nach Konstantinopel, zeigen würden.

* * *

Die Dardanellen verdanken ihren Namen der sagenhaften Stadt Dardanos auf dem kleinasiatischen Ufer (siehe Kartenskizze auf der folgenden Seite). Hier liegt auch der berühmte Hügel Hissarlik, auf dem 1870 Schliemann das Homerische Troja entdeckte. Zu seinen Füßen fließt der wilde Saramandros durch die Ebene, der die Taten des Achilles und Diomedes gesehen hat. An der engsten Stelle der Straße bewerkstelligte der Perserkönig Xerxes den Übergang seines Millionenheeres, mit dem er in den unglücklichen Griechenkrieg auszog. Hier baute gleich nach der Eroberung Konstantinopels (1453) Mohammed II. die Dardanellenschlösser Kild-Bahr und Kale-Sultanje; 1658 entstanden die Eingangsschlösser Seddil-Bahr und Kum-Kalesi durch Mohammed IV. Im Jahre 1841 wurden die Dardanellen durch Vertrag zwischen den fünf Großmächten Europas für nichttürkische Kriegsschiffe geschlossen.



Moschee der Walide am Gartentor und Ägyptischer Bazar in Konstantinopel, im Hintergrunde der Seraskieratsturm.