

Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst
Band: 5 (1915)
Heft: 13

Artikel: Die Türkei und ihre Seehäfen
Autor: Heinzelmann, F.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-635335>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 23.05.2025

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

Kommission sozusagen ohne Aenderungen genehmigt. Keiner, außer den Dreien, wußte, wer der eigentliche Verfasser der Akte war.

Am allermeisten freute es Pictet, daß er den Garantiemächten den Satz in den Mund legen konnte, „daß die Neutralität und Unverletzbarkeit der Schweiz, sowie ihre Unabhängigkeit von jedem fremden Einfluß dem wahren Interesse aller europäischen Staaten entspreche“. Dieser Satz steht in unserer Neutralitätsakte da wie ein unanfechtbares Bollwerk, soweit ein geschriebenes Wort ein solches sein kann. Auf ihn stellten unsere Staatsmänner ab, wie auf Felsgrund, wenn sie beweisen wollten, daß uns die immerwährende Neutralität nicht als Gnadenakt anerkannt worden, sondern im Interesse des europäischen Friedens. — Elf Vertreter der Staaten Oesterreich, Frankreich, Großbritannien, Portugal, Preußen und Rußland haben ihre Namen unter das denkwürdige Schriftstück gesetzt, dessen Inhalt seitdem die Norm unserer Neutralitäts- und Friedenspolitik gebildet hat. Sein Zustandekommen ist Pictets größtes Verdienst um die Schweiz.

Wie in Wien galt Pictet bei den Vertretern von Staaten zweiten und dritten Ranges als das Hätschelkind des Kongresses. Er enthielt sich zwar klüglich unbefugter Einmischung in die Händel der Großen, dennoch wurde er in die geheimsten Unterhandlungen hereingezogen, wie die unlängst im Druck erschienenen Berichte Pictets aus Wien und Paris beweisen. Der herbe Stolz Richelieus bereitete den anderen Bevollmächtigten viel Angelegenheiten. Einmal drohten die Unterhandlungen ganz ins Stocken zu geraten. Capo d'Istria bat Pictet um seine persönliche Vermittlung, und der kluge Genfer verstand es, die in Verwirrung geratenen Fäden des Verkehrs wieder in Ordnung zu bringen.

Ende November kehrte Pictet nach Genf zurück. Ihn verlangte nach Ruhe. Der Große Rat schuf dem hochgeschätzten Mitbürger die Stelle eines Ehrenstaatsrats und überreichte ihm das Geschenk von 10 000 Gulden, die Pictet zur Errichtung von Schulen in den neuen Genfergebieten verwendete. Erst nach seinem Tode wurde in Genf allgemeiner bekannt, welche Ehrung ihm eidgenössischerseits zuteil geworden. Am 18. Juli 1816 erklärte die in Zürich versammelte Tagsatzung, daß Charles Pictet de Rohemont sich um die schweizerische Eidgenossenschaft in hervorragender Weise verdient gemacht und das heiligste Anrecht auf die öffentliche Achtung und Dankbarkeit erworben habe. Sie ließ diese Erklärung auf Pergament ausfertigen und ihm dieses, mit dem in goldener Kapsel eingeschlossenen großen Siegel der Eidgenossenschaft versehen, einhändigen. Und gerade in dem Jahre dieser Ehrung leistete Pictet seinem Vaterlande einen neuen wertvollen Dienst.

Noch war das Duzend savonischer Gemeinden nicht an Genf abgetreten worden. Der Turiner Hof sträubte sich, sein Versprechen zu erfüllen, ihn dünkte, er sei über-vorteilt worden.

Es war eine heikle Sendung, mit der die Schweiz nochmals ihren besten Diplomaten betraute und ihn 1816

nach Turin sandte. Der Empfang beim Hofe war frostig genug. Pictet hätte mit einer Dazwischenkunft der Garantiemächte drohen können, aber er tat es nicht. Sein edles Wort, die einnehmende Art seines Verkehrs ebneten allmählich alle Schwierigkeiten und führten zum Turiner Vertrag vom 16. März 1816. Den Vollzug dieses Vertrags half er im Herbst dieses Jahres in jenen abgetretenen Gemeinden persönlich durchzuführen. Genf wurde dadurch ein paritätischer Kanton zum großen Leidwesen vieler strenger Calvinisten in Genf. Manche Genfer sahen also der Erhebung ihrer Stadt zu einem, wenn auch kleinen, so doch hübsch abgerundeten Schweizerkanton mit etwas gemischten Gefühlen zu. Ein Trost blieb diesen Aengstlichen immerhin: daß nicht das ganze katholische Nordsavoyen, wie viele es wünschten, schweizerisch geworden war. Die an Genf abgetretenen savonischen und französischen Dörfer durften sich glücklich schätzen, an der hohen Kultur der Stadt teilzunehmen, deren wirtschaftliches Umland sich vom Montblanc zum See und Turawall erstreckt. — Damit schloß die große Zeit von Pictets Diplomaten-tätigkeit, die drei bewegtesten Jahre seines Lebens. Er kehrte zu seiner Familie, zu seinem Pflug und den Schafen von Nancy zurück.

Von einem völligen Rückzug aus allen politischen Geschäften konnte bei einem so vielseitigen und rastlos schaffenden Manne, wie Pictet, nicht die Rede sein. Er stemmte sich den hekerischen Wühlereien des Pfarrers Büarin entgegen und schrieb eine Broschüre wider die Brandrede des Generals Sebastiani im Senat zu Paris, um diesem Herrn zu zeigen, was man unter schweizerischer Neutralität zu verstehen habe. Eine Frage, die ihn besonders stark beschäftigte und aufregte, war die Entfettigung Genfs. Er war gleicher Meinung wie Oberst Dufour und andere Militärs, denen klar vor Augen stand, daß Genfs alte Wälle und Schanzen die Stadt im Kriegsfall nur gefährdeten, und nur einem einbrechenden Feinde nützlich wären. Sie suchten darzutun, daß da einzig der eidgenössische Standpunkt maßgebend sein könne, die Genfer mußten lernen, ihren Herd weiter drinnen in der Schweiz zu verteidigen. Gegen das Niederreißen der altherwürdigen Bollwerke brauste aber der Volkswille bei den Genfern heftig auf. Die Vorschläge Pictets und seiner Freunde begegneten einer sehr feindseligen Stimmung. Pictet scheute sich nicht, wenn er eine Sache für recht hielt, auch seine Volkstümlichkeit aufs Spiel zu setzen. Den Sieg in dieser Angelegenheit erlebte er nicht mehr. Inmitten des Streits, als er Ende Dezember 1824 bei eisigem Nordwind an eine Sitzung in die Stadt eilte, zog er sich eine Erkältung zu, an der er noch vor Jahresluß starb.

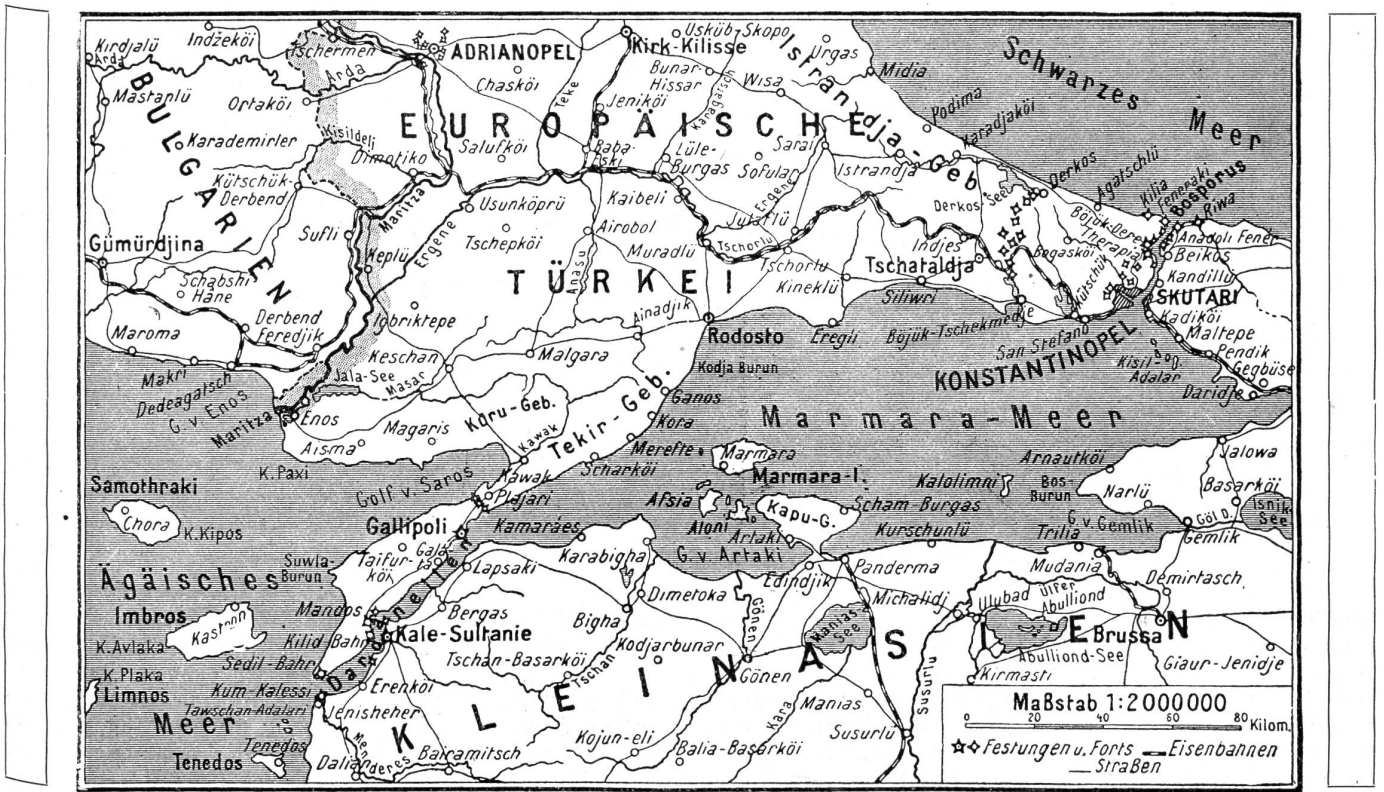
Nach vielen Richtungen hat sich dieser verdienstvolle Genfer ausgezeichnet, als Volkswirtschaftler und Menschenfreund, als Militär, Staatsmann und Diplomat, als letzterer hatte er wenige seinesgleichen in der neueren Schweizergeschichte. Bleibende Denkmäler seiner staatsmännischen Tätigkeit sind die Neutralitätsakte und das erweiterte Genf als Schweizerkanton. Er zählt zu den Besten, die unserem Vaterland treu gedient haben.

Die Türkei und ihre Seehäfen.

I. Im Marmara-Meer und der Levante. — Von Kapitän F. Heinzelmann (Bern).

Konstantinopel, das im Jahre 1911 einen Verkehr von 20 Millionen Tonnen hatte, ist der größte Durchgangshafen Europas. London hatte im gleichen Jahr nur 18 Millionen Tonnen Verkehr und der Haupthafen des Mittelländischen Meeres, Marseille, gerade die Hälfte, 10 Millionen Tonnen. Allerdings ist wohl kaum ein Drittel von diesem enormen Durchgangsverkehr für Konstantinopel oder die Türkei selbst bestimmt, denn allein zirka acht Millionen russisches Getreide aus den Häfen des schwarzen und des asowischen

Meeres passieren jährlich den Hafen auf dem Wege nach dem westlichen Europa, nach England und den Nordseehäfen Deutschlands. Alle Dampfer, die nach dem schwarzen Meer bestimmt sind oder von dorten kommen, ergänzen gewöhnlich hier ihre Kohlenbestände und meistens ist ein größerer Teil ihrer Ladung, wenn sie vom Mittelmeer herkommen, für Konstantinopel selbst bestimmt. Die Hafenanlagen sind jedoch für die Größe dieses Welthafens noch sehr verbesserungsbedürftig. — Nur ganz wenige Damp-



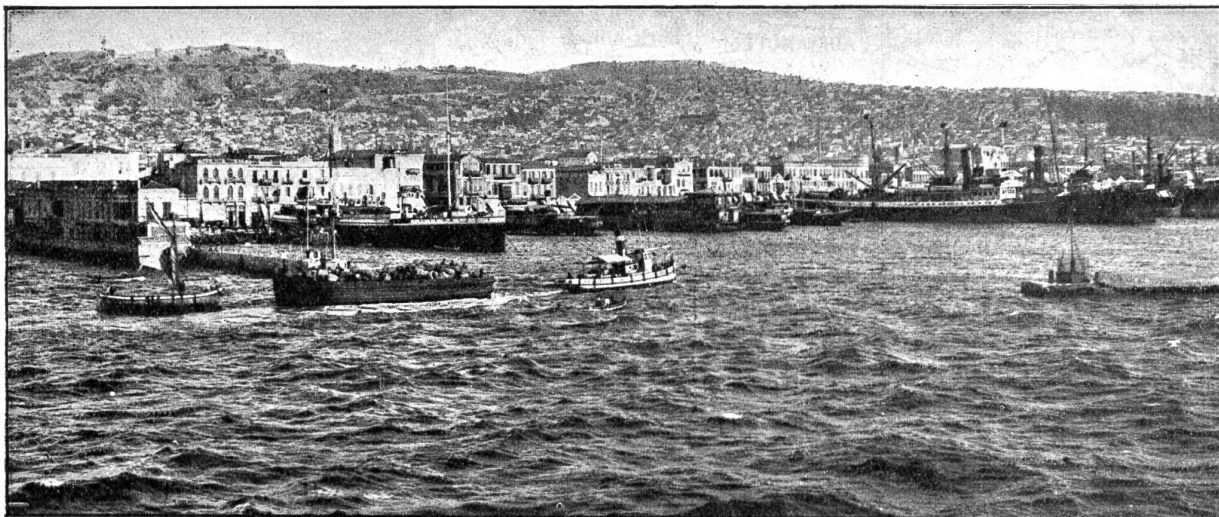
Karte vom Bosphorus, dem Marmara-Meer und den Dardanellen.

Wer können direkt am Quai in Galata (dem Hafen- und Handelsquartier) anlegen und diese Liegeplätze sind zum Voraus für Jahre stets an die größeren Dampferlinien aller Nationen vergeben. Vor allem ist hier die Rhedivial Mail Line (eine ägyptische Dampferlinie unter englischer Flagge), die den Verkehr nach Smyrna, Biräus, Syrien, Cypern und Aegypten, vor allem Alexandrien, regelmäßig unterhält. Dann ist die Rumänische Expresdampfer den Dienst zwischen Constanza, Konstantinopel, Smyrna, Biräus und Alexandrien unterhält. Der „Oesterreichische Lloyd“ unterhält ebenfalls in der ganzen Levante einen sehr großen regelmäßigen Liniendienst mit durchwegs sehr guten und komfortabel eingerichteten Dampfern. Rußland ist mit den Dampfern der „Freiwilligen Flotte“, die von Odessa via Konstantinopel nach dem fernen Osten dampfen, sowie den Dampfern der „Gesellschaft für Handel und Schiffahrt“, die den Verkehr im Schwarzen Meer und der Levante vermitteln, ebenfalls sehr gut vertreten. Die „Deutsche Levante Linie“ unterhält mit ihren 61 Dampfern einen regen Verkehr zwischen den levantinischen Häfen und denen der Nordsee. — In letzter Zeit hat auch Italien das möglichste versucht, mit seinen Dampfern einen regelmäßigen Liniendienst zu unterhalten, vor allem wäre da die „Servizio Marittimo“ und die „Marittima Italiana“ zu erwähnen. Der französische Handel und Verkehr ist sehr gut durch die im Orient bestgenannte „Messageries Maritimes“ vertreten. Von England aus fahren die Dampfer der „Ellerman Line“, der „Wilson Line“, sowie der „Wool Line“ nach fast allen türkischen Häfen. Sogar das Sternenbanner der Vereinigten Staaten sieht man in den türkischen Häfen sehr oft und zwar durch die acht Dampfer der „American Archipelago Steamship Compagnie“, deren Dampfer allerdings in Smyrna ihren Heimatshafen haben. Diese Linie hat eine sehr merkwürdige Vergangenheit. Zuerst fuhr die Dampfer unter türkischer Flagge, konnten aber unter dieser Flagge nicht rentieren, weil die Regierung meistens die Dampfer mit Besatzung belegte und sie für Truppentransporte usw. benutzte — und wahrscheinlich die Gegenleistungen dafür in das große Schuldbuch eingetragen hat!

— Nun wechselte man die Flagge und fuhr unter der griechischen. Doch auch dieses zeigte sich bereits nach kurzer Zeit als eine verfehlte Spekulation. An Bord der Dampfer gab es Streitigkeiten, Morde und Verbrechen, die durch den Nationalitätenshaß zwischen Griechen und Türken hervorgerufen waren; die Kapitäne und Besatzungen der Dampfer, größtenteils Griechen, wurden in den türkischen Häfen von den Behörden und der Bevölkerung belästigt und beleidigt. Nach einigen Jahren sah man sich genötigt, eine andere Flagge für die Dampfer auszusuchen, und kam dabei auf den glücklichen Gedanken, die amerikanische Flagge zu wählen. Dadurch haben nun die Dampfer, besonders in den letzten Kriegsjahren, glänzend rentiert und werden sich auch weiter gut bewähren. Amerikaner sucht man allerdings an Bord der Dampfer vergebens, die Besatzung besteht zum größten Teil aus Griechen und Levantinern; der einzige, der gewöhnlich etwas Englisch spricht, ist der Kapitän des Dampfers!

Gerade gegenüber von Konstantinopel befindet sich auf der asiatischen Seite die Stadt Stutari und zirka 1 1/2 Kilometer südlich davon der rasch aufblühende, ganz modern eingerichtete Hafen Haïdar Pascha. Hier beginnt die anatolische Eisenbahn und weitaus die meisten Güter für die Bahn werden dort gelandet.

Im Golz von Smid sind nur die beiden Hafenplätze Ismid und Derindje. Der letztere wird bei sehr großer Anspruchnahme von Haïdar Pascha als Einfuhrhafen der anatolischen Bahnen benützt, während Ismid selbst nur für die Ausfuhr in Betracht kommt. Am Marmarameer, an der Ost-Küste der Halbinsel Kapu-Dagh ist der kleinere Hafen Panderma, der aber sehr selten von größeren Schiffen ausgesucht wird. Am Nordufer befindet sich Rodosto und weiter westlich davon am Eingang zu den Dardanellen die Stadt Gallipoli. Der Verkehr mit sämtlichen größeren und kleineren Häfen des Marmarameeres wird von Konstantinopel aus durch die kleinen, aber sehr schnellen Dampfer der „Marmara Expres Co.“ aufrecht erhalten. Von größerer Bedeutung für die Schifffahrt ist jedoch die in der Mitte der Dardanellen liegende Stadt Kale Sultanje (Chanak, auch Tchanak genannt).



Smyrna, der bedeutendste Handelsplatz Kleinasiens, am Ägäischen Meere gelegen.

Smyrna, der zweitgrößte türkische Hafen, ist der eigentliche Ausfuhrhafen vom ganzen westlichen und südwestlichen Anatolien und wird mit Recht der bestgeschützte und sicherste Hafen der Türkei genannt. — Ein gutbebautes, stark bevölkertes Hinterland sichert dem Hafen stets die nötigen Ausfuhrmengen, vor allem die berühmten Smyrna-Feigen, Rosinen, Lorbeerblätter, Citronen und Orangen. Durch die rege Eisenbahn- und Straßenbautätigkeit in der Umgebung werden auch stets eine Menge Waren, vor allem Cement, Kohlen und Eisenbahnmateriale eingeführt. Ein reger Passagierverkehr verbindet den Hafen mit all' den größeren Plätzen der Welt. Für größere Dampfer sind allerdings die Raumverhältnisse im eigentlichen Hafenbecken sehr beschränkt, so ziehen es viele Dampfer, wenn ihr Aufenthalt nur einige Stunden dauert, vor, auf der Reede, die übrigens ganz sicher ist, zu ankern. Bourlah (auch Burla) wird während der Saison von vielen Dampfern aufgesucht, die dort Feigen, Rosinen und andere Früchte laden und liegt zirka 32 Kilometer westlich von der Stadt Smyrna am gleichnamigen Golfe.

Die ganze Südküste Anatoliens zeichnet sich vor allem dadurch aus, daß außer Adalia und Mersina fast gar keine nennenswerten Hafenplätze dort sind. Wie so leicht an keiner anderen Küste der Levante findet man hier ganz geschützte und vor Seegang sichere Buchten. Makri ist der einzige kleine Hafen, der auf der über 500 Kilometer langen Küstenstrecke zwischen Smyrna und Adalia ab und zu von kleineren Dampfern fremder Nationen angelaufen wird. —

Adalia ist ein Hafenplatz von keiner großen Bedeutung und wird mit Vorliebe von den Dampfern der italienischen Linien angelaufen, weil sich gerade in diesem Hafen verhältnismäßig sehr viele Italiener niedergelassen haben. Mersina, der Endpunkt der anatolischen Bahnen, hat an dieser Küste den größten Verkehr, auch ist die Reede ziemlich gut gegen die oft sehr heftig auftretenden Nordwest- und Nordwinde geschützt.

Der beste Hafen ist aber unstreitig Alexandrette (Iskanderum). Eine wunderbare, fast 90 Kilometer lange Bucht erstreckt sich hier als Abschluß der beinahe Ost-West laufenden Küstenlinie ins Land hinein. In vollkommen geschützter Lage liegt fast ganz am Ende an der Ostseite das jetzige Städtchen Alexandrette, in knapp eine Viertelstunde von dem ehemaligen Iskanderum entfernt. Die Bucht von Alexandrette sollte noch eine Zukunft haben. — Deutschland hat seit langem beabsichtigt, die Bucht zu erwerben und als Flottenstützpunkt für das Mittelmeergeschwader zu verwenden, — sozusagen ein türkisches Kiautschou! Nach hier wäre dann die Anfangsstation der Bagdadbahn verlegt worden und in der Bucht selbst hätten die größten Kriegsschiffe einen Hafen, der seinesgleichen in der Levante sucht.

Natürlich wäre die Einfahrt, die übrigens leicht zu verteidigen ist, stark befestigt worden. —

Der nächste Hafen südlich von Alexandrette ist Ladikie, eine kleine Stadt von zirka 12 000 Einwohner. Der Hafen selbst ist allerdings nur für kleinere Küstensegler zugänglich, größere Dampfer müssen in ziemlich großem Abstände von der Stadt auf der gegen Nordwest- und Nordstürme gänzlich ungeschützten Reede zu Anker gehen. Zirka 100 Kilometer weiter südlich befindet sich die Stadt Tripolis (türkisch Tarabolus). Von hier aus geht die Bagdadbahn nach Aleppo (Haleb); sämtliches Baumaterial für die Nordstrecke dieser Bahn wird von Deutschland mit den Dampfern der Deutschen Levante Linie nach hier transportiert. Die Linie ließ dazu eigenartig konstruierte Dampfer bauen.

42 Seemeilen südlich davon befindet sich Beirut, der Haupthafen der ganzen syrischen Küste und zugleich die Hafenstadt von Damaskus. Der Hafen selbst ist für den lebhaften Verkehr fast etwas zu klein, zumal gerade noch in der Mitte das Wrack eines von den Italienern in den Grund geschossenen türkischen Kriegsschiffes liegt. Größere und tiefgehende Dampfer gehen aus diesem Grunde auch meistens auf der Reede vor Anker. Südlich liegen die beiden kleinen Städtchen Saïda (das alte Sidon), sowie Sur, die für die Schifffahrt von keiner großen Bedeutung sind. Erst 68 Seemeilen südlich von Beirut liegt malerisch am Fuße des Berges Karmel die Stadt Haïffa (Caïffa). Hier beginnt die Hedschas Bahn, an der vornehmlich französisches Kapital beteiligt ist.

Haïffa besitzt eine große deutsche und österreichische Kolonie, die am westlichen Stadteinde ihren eigenen Stadtteil hat. — Caesarea, zirka 25 Seemeilen südlich von Haïffa, war früher ein ziemlich bedeutender Hafen, heute aber hat derselbe aber nur noch ganz lokale Bedeutung. Fast 30 Seemeilen südlich davon liegt Jaffa (Japho), die Hafenstadt von Jerusalem, mit der sie durch eine Eisenbahn verbunden ist. Naturgemäß herrscht in diesem Hafen ein sehr reger Passagierverkehr, aber auch der Handel, und ganz besonders der Export von Orangen und Citronen, hat in den letzten Jahren beständig zugenommen. Eine starke deutsche Kolonie hat fast sämtliche Orangen- und Citronenpflanzungen, die künstlich berieftelt werden, in ihren Händen. Askalon und Gaza (Ghazze) sind die beiden südlichsten Häfen der Türkei, haben jedoch nur für den lokalen Küstenverkehr einige Bedeutung.

In all' den vielen Hafenplätzen des großen türkischen Reiches wird man aber nur sehr selten die türkische Flagge auf einem Schiff vertreten finden, mit Ausnahme der kleinen Küstensegler, von denen es genug gibt. Der Passagier-, Post- und Frachtverkehr wird fast ausschließlich von fremden Dampfern ausgeübt!