



Die Anfänge hanseatischer Schifffahrt in der Levante im neunzehnten Jahrhundert.

(Aus einem Konsularbericht von 1845)

Im Monate Mai v. I. ist ein Circularschreiben von Bremen aus eingetroffen, worin die diplomatischen Verhältnisse der Hansestädte in der Levante in Anregung gebracht wurden.

Dieser immer zunehmende Zweig des Handels in jenen Ländern wird darin erwähnt, obgleich der eigentliche Zweck desselben war, freilich nicht den jetzigen Zustand des dortigen norddeutschen Handels völlig darzustellen, sondern vielmehr mit den Schwesterstädten über eine interimistische Vertretung und Wahrnehmung der Interessen des schon bestehenden Rhederey und Eigentums ins Reine zu kommen. Da nun dies endlich geschehen, scheint durch den genommenen Schritt die Unentbehrlichkeit einer Vertretung daselbst hinlänglich anerkannt zu sein, und die Gelegenheit dargeboten eine Darstellung der Verhältnisse des dortigen Handels der norddeutschen Seestaaten an den Tag zu legen, besonders weil der bedeutendere Anteil der obengenannten Staaten an dem morgenländischen Handel bis dahin unbekannt geblieben.

Vor dem Jahre 1820 und namentlich vor der Eroberung von Algerien durch die Franzosen, zeigten sich die norddeutschen Schiffe durchaus nicht innerhalb der Meerenge von Gibraltar, wurden folglich von Teilnahme an dem wertvollen Handel des mittelländischen Meeres (seinem Wandel, der von allen seefahrenden Nationen als der einträglichste, vorteilhafteste und wichtigste anerkannt ist) gänzlich ausgeschlossen; seit 1830 ist das eine Hindernis, das Zweite aber durch einen schon längst motivierten, jedoch erst im Jahre 1839 mit dem Sultan abgeschlossenen Freundschafts-, Schifffahrts- und Handelsvertrag gehoben.

Bis 1841 blieb diese Maßregel in Beziehung auf Wandel, wenigstens in der Hauptstadt ohne Erfolg, es ließ sich unterdessen nicht verkennen, dass die durch die früher obwaltenden Verhältnisse allein, von einem sehr reichen Felde ausgeschlossenen Staaten den schon gebahnten weg nicht lang unbenutzt lassen würden. Im Jahre 1841 zeigten sich zwei hanseatische Schiffe in Konstantinopel und binnen vier Jahren ist die Anzahl der den Bosphorus passierenden norddeutschen (nicht Preußischen) Schiffe bis auf 35 gestiegen, bloß im Jahre 1845 zeigen die levantischen Schiffslisten 26 Schiffe bis zum 22. März. Da diese Fahrten meistens indirekte sind, so darf es nicht auffallen, wenn die hiesigen offiziellen Schiffslisten nicht viel Notiz davon annehmen, auch ist zu bemerken, dass die sogenannten Beurtenfahrten wenig oder gar nicht bekannt werden, und auch in gegenwärtige Darstellung nicht aufgenommen sind. Da die genaue Trächtigkeit der verschiedenartigen in diesem Handel befangenen Fahrzeuge sich nicht ohne große Schwierigkeit ermitteln lässt, so ergibt es sich nach einen rohen, doch keineswegs geschmeichelten Überschlag, jedes Schiff zu 150 Tonnen

angenommen, eine Ziffer, welche jedenfalls bedeutend unter der Wahrheit steht, ein Resultat von über 8.000 Tonnen; der genaue Wert ihrer Ladungen, so schwer zu erfahren er auch sein möge, darf jedoch ohne Gefahr auf 12.000.000 K geschätzt werden, rechnet man aber den übrigen levantinischen Handel dazu, so steigt die Schiffszahl auf 81, dagegen der Tonneninhalt auf 12.150 K oder, wenn man die durchschnittliche Tonnenzahl wie in Mecklenburg zu 200 rechnet, auf circa 16.000; und der Wert der Ladungen auf 17.000.000 K von dieser Gesamtzahl kommt beinahe die Hälfte den Hansestädten zu, woraus zu ersehen ist, dass die Hansestädte den bedeutendsten Anteil an diesem Handel nehmen, was bis jetzt allerdings unbekannt geblieben ist. Ohne einmal in die Zukunft zu blicken, ohne einen sehr rasch zunehmenden Handel in Betracht zu nehmen, scheint bereits hinlänglicher Beweggrund vorhanden zu sein, einer genaueren Untersuchung des Handelsverhältnisses und der in Folge dessen zu treffenden Maßregeln Anlass zu geben.

1') hier ist wohl zu bemerken, dass die Nachrichten zwischen dem 2. und 7. März fehlen, während welcher Zwischenzeit wohl anzunehmen ist, dass bei Eröffnung der Schifffahrt im Schwarzen Meer mehrere Schiffe den Bosphorus passiert haben.

Zuvorderst wird man Bedenken tragen müssen, ob die schon bestehende Vertretung ohne weitere Unterstützung ausreichen wird, den hanseatischen Bedürfnissen zu entsprechen, und ob man den Gesandten einer befreundeten Macht auf die Dauer mit immer lästiger werdenden Geschäften unentgeltlich beschweren könne; wenigstens dürfte dieser einem untergeordneten Beamten entgegensehen, der sein eigenen Gesandtschaftsbericht von der Mühe des gewöhnlichen Geschäftsganges, als Spedierung der Schiffe, mündliche Vernehmung bei entstehenden Streitigkeiten zwischen Kapitänen und Matrosen u.s.w. — welche Geschäfte bis jetzt ihm allein zur Last liegen — wenn auch nicht ihn selbst von der Übersicht des Ganzen und des politischen Teils befreien möchte. Da die mit diesem Schritte verbundenen Unkosten sich nicht viel über etwa jährlich 4.000 K erstrecken würden, so kann dies den Hansestädten kaum zum Gegenstand eines Bedenkens werden, um so weniger, da die Königliche Belgische Regierung bei einer jährlichen Anzahl von 8 Schiffen der Staatskasse ein freiwilliges Opfer von circa 50.000 Franken auferlegt, eben sowenig ist es zu verkennen, dass Belgien einem nachdrücklichen Schutz nicht allein in der Türkei, sondern einer gehörigen diplomatischen Vertretung überall die Entstehung seines, durch die Trennung von Holland und Mangel an den früheren Kapitalien nach Amsterdam versetzten Handels verdankt. Die Notwendigkeit Belgien vermittelt lebhafter Konkurrenz innerhalb der Schranken zu halten ist heutzutage unverkennbar. Zur weiteren Belegung des Oben gesagten sei es erlaubt, eine detaillierte Darstellung der vorjährigen norddeutschen Schifffahrt in der Levante hinzuzufügen. Es passierten den Bosphorus in 1844

24 hanseatische Schiffe

6 Hannoversche

21 Mecklenburgische-

3 Oldenburgische

55 Schiffe im Ganzen.

In Smyrna kamen in demselben Jahre an

9 hanseatische Schiffe

6 hannoversche

4 hanseatische Schiffe in Tscheschme
1 Lübeckisches Schiff in Alexandria
1 hanseatisches Schiff in Myra
3 hannoversche Schiffe
1 hanseatisches Schiff
3 Mecklenburgische Schiffe in Patras

83 Schiffe im Ganzen.

Nimmt man an, dass von den in Tscheschme ankommenden Schiffen die Hälfte auch Smyrna anliefen, so kommt die obige Anzahl von 81 Schiffen heraus.

Vom: 1. Januar bis 22. März (zwischen dem 2. und 7. März fehlen die Nachrichten)
1893 passierten den Bosphorus

12 Bremer
1 Hamburger
9 Mecklenburger
4 Oldenburger

26 Schiffe.

Nötigenfalls können die Namen der Schiffe und deren Kapitäne hinzugefügt werden. Es darf nicht unerwähnt bleiben, dass das Hamburger Schiff *Hansa*, *Capt. Martens*, von Rio Janeiro angekommen ist, also außereuropäische Produkte nach der Türkei bringend. Erwägt man, wie eingengt dies Verhältnis bei anderen Ländern, namentlich England sind, so ergibt sich daraus die Aussicht auf eine nicht unbedeutende Beschäftigung unserer Rhederey, da man in der Türkei solche Beschränkungen der indirekten Fahrt wie z. B. die Englische Navigationsakte darbietet und zu deren Aufhebung, so lange England Kolonien besitzt auch nicht die geringste Hoffnung ist, gar nicht kennt.

Bisher vermittelte Triest fast ausschließlich den Handel Brasiliens mit der Levante, wobei hanseatische schiffe daselbst ankamen, ihre Ladung österreichischen und griechischen Schiffen zur weiteren Versendung nach der Levante übergaben.

In Betracht der Kosten der Umladung, Kommissionen und des Zeitverlustes ist es leicht zu ersehen, dass die hanseatische Rhederei bei direkter Fahrt von Brasilien dahin, mit den österreichischen zu concurriren im Stande ist, zumal da es auch an Stückladungen nie fehlen wird. Zum Beweis dessen wurde in einem

Handelsschreiben aus Smyrna von diesem Winter erwähnt, dass eine Menge Aufträge aus Mangel an Schiffen unausgeführt bleiben müssten. (*per manco cli bastimenti molte commissioni non poteranno esser esseute.*)

Die obigen Zahlen sind ein redender Beweis von dem

außerordentlichen Aufschwung, den der Handel und die Schifffahrt

Norddeutschlands in kaum vier Jahren in den Gewässern der Levante genommen

hat. So erfreulich diese Aussichten auch sind, so darf man doch bei der Tätigkeit anderer Nationen auf keinem Falle unsere dortigen Interessen vernachlässigen,

und die Notwendigkeit einer regelmäßigen Vertretung sich um so mehr

hinausstellen. Es dürfte daher aus diesem Grunde notwendig sein, dass

wenigstens vor der Hand ein Deutscher der Spanischen Gesandtschaftskanzlei zur Expedition der hanseatischen Angelegenheiten, Schiffspapiere u.s.w. beigegeben werde.

Paul Hasse

Anhang



Levante

„Osten“, „Morgenland“, ist die historische geografische Bezeichnung für die Länder am östlichen Mittelmeer, die östlich von Italien liegen.

Tschesme oder **Tscheschme** ist eine Stadtgemeinde der Provinz Izmir in der türkischen Ägäisregion

Myra ist eine antike Stadt in Lykien. Der Ort heißt heute Demre und liegt in der Provinz Antalya in der Türkei.

Patras Piräus ist der historische Hafen der griechischen Hauptstadt [Athen](#) und südlicher Endpunkt der wichtigen das Land von [Thessaloniki](#) bzw. [Patras](#) aus durchquerenden Verkehrsverbindungen.

Alexandria ägyptische Stadt mit direktem Zugang zum Mittelmeer. Sie besitzt den größten Seehafen Ägyptens.