

Pera - Genua oder Vice Versa: über alte Beziehung und neue Stiftung

Berckenhagen, Ekhart

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Berckenhagen, E. (2000). Pera - Genua oder Vice Versa: über alte Beziehung und neue Stiftung. *Deutsches Schiffsarchiv*, 23, 51-92. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-59732-1>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

PERA – GENUA ODER VICE VERSA

Über alte Beziehung und neue Stiftung

VON EKHART BERCKENHAGEN †

Am 15. Mai 2001 ist der Berliner Kunsthistoriker Prof. Dr. Ekhart Berckenhagen im Alter von 78 Jahren völlig überraschend an seinem Alterswohnsitz am Timmendorfer Strand verstorben. Mit ihm verliert das Deutsche Schifffahrtsmuseum einen seiner wichtigsten Förderer und das »Deutsche Schifffahrtsarchiv« einen seiner treuesten Autoren.

Am 9. Juni 1923 in Demmin (Pommern) als Sohn eines Pfarrers geboren, beschäftigte sich Ekhart Berckenhagen seit seinem in der Kriegsmarine abgeleisteten Militärdienst mit der Kulturgeschichte der Seefahrt. Er studierte Kunstgeschichte, Klassische und Vorderasiatische Archäologie an den Universitäten von Danzig, Halle/Saale und Berlin (West) und promovierte 1952 mit einer Dissertation über mittelalterliche Wandmalereien in Stralsund. Seit 1953 in der Berliner Kunstbibliothek tätig, übernahm Berckenhagen 1973 in der Nachfolge von Stephan Waetzold deren Leitung, organisierte zahlreiche Ausstellungen und war bis zu seinem Ausscheiden 1985 maßgeblich an den spektakulärsten Ergänzungen der Sammlung der renommierten Spezialbücherei beteiligt, so 1975 mit dem Erwerb und der späteren Präsentation des Nachlasses des expressionistischen Architekten Erich Mendelsohn.

Der Stiftung Preußischer Kulturbesitz blieb Berckenhagen auch mit seinen späteren wissenschaftlichen Arbeiten verbunden, so 1992 mit dem Werkverzeichnis der preußischen Porträtistin Anna Rosina Lisiewska. Aus seinem umfangreichen Œuvre ragen daneben die Arbeiten zu dem französischen Maler Antoine Pesne, 1958, und zu Anton Graff, 1967, heraus, die als Standardwerke aus der Kunstwelt nicht mehr wegzudenken sind. Daneben galt Berckenhagens besonderes Interesse zeitlebens kulturhistorischen Panoramen, in denen er sich überwiegend mit dem Theater, der Architekturgeschichte und der Schifffahrt auseinandersetzte. Als herausragendes Beispiel entstand aus dieser Neigung heraus in jahrelanger akribischer Forschungsarbeit sein Opus magnum »Schifffahrt in der Weltliteratur«, das 1995 in den wissenschaftlichen »Schriften des DSM« erschien.

Dem Deutschen Schifffahrtsmuseum war Ekhart Berckenhagen ein unermüdlicher Freund und Förderer. Von seinen zahlreichen Stiftungen an das DSM seien an dieser Stelle nur die bedeutendsten genannt: Konvolute zur mediterranen Hafengeschichte und das herausragende Ölgemälde »Marine mit Hafenkastell« des Pieter van de Velde aus den 1680er Jahren (DSA 18, 1995). Das »Deutsche Schifffahrtsarchiv« hat Ekhart Berckenhagen seit 1992 alljährlich mit Beiträgen bereichert, in denen er sich nicht allein mit seinen Stiftungen und anderen bemerkenswerten Inhalten befaßte, sondern sich in seiner breit gefächerten Schaffenskraft auch stets auf's Neue als ein schier unversiegbarer Quell außergewöhnlicher Thematiken erwiesen hat.

Im dankenden Andenken an Prof. Dr. Ekhart Berckenhagen publiziert das Deutsche Schifffahrtsmuseum posthum seine letzten beiden Beiträge in diesem und dem folgenden Band des DSA.

Erik Hoops · Uwe Schnall

Angesichts der im Deutschen Maritimen Nationalmuseum ausgestellten Marine-Objekte wird es für einen einstigen Zeitzeugen schaurigen Geschehens¹ zur Ehrenpflicht – stellvertretend für die 1914–1916 und 1941–1945 im Mittelmeer untergegangenen annähernd dreihundert deutschen Kriegs- und Handelsschiffe² –, hier speziell jener zehn in und vor Genua (bis nach Elba hin; Abb. 1) zuletzt noch torpedierten und zerbombten Bootsbesatzungen der 10. Torpedobootsflottille zu gedenken.

Deren ehemaliger Chef³ hinterließ über ihren absurden Opfergang längere Aufzeichnungen. Dort vergegenwärtigt er – im Kapitel *Eine deprimierende Katastrophe* –, wie schmerzlich selbst Genua am 4. September 1944 bereits zu Kampfgebiet und Todesfalle geworden war:

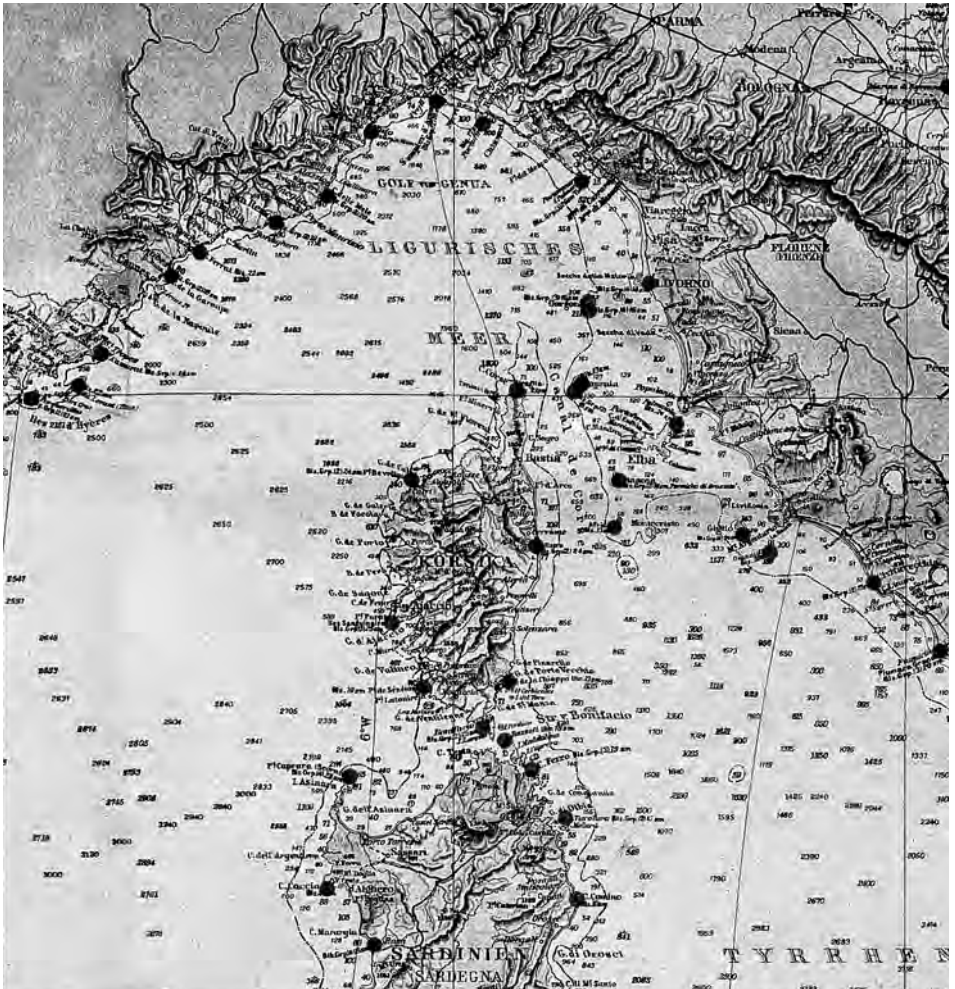


Abb. 1 Detail der deutschen Seekarte Nr. 293 Mittelmeer. Westlicher Teil, Maßstab 1:2 500 000. Herausgegeben vom Oberkommando der Kriegsmarine. Berlin 1908. Neue Ausgabe 1926, 1933, mit Berichtigungen 1941–43; DSM. (Stiftung 2000)



Abb. 1a Genua-Plan in einem Seereisen-Prospekt des Norddeutschen Lloyd (um) 1937; DSM. (Stiftung 2000)

In der Tirrenowerft (Abb. 1a) ... sehen wir die Auswirkungen der Bomben ... von 140 amerikanischen und britischen Bombern, die ihre »Teppiche« in sieben Wellen auf Hafen und Werften abgeworfen haben ... TA 28⁴ und TA 33⁵ sowie viele andere Kriegsschiffe⁶ sind verloren gegangen ... Die Schäden an Werften und Docks sind unübersehbar ... Der Angriff erfolgte ... zwischen 12.50 und 14.00 Uhr mit etwa 600 bis 800 schwersten Bomben. Zwischen Fliegeralarm und erstem Angriff vergingen acht Minuten. Der Weg von TA 33 zum nächsten Bunker war acht Minuten weit, der von TA 28 nur vier Minuten. Auf TA 33 waren die Hafen-Deckschwache und eine Maschinenwache gerade bei einer Dampfprobe. Sie mußten »Feuer aus« machen und sind dann zum Bunker gelaufen. Auf dem Weg dorthin kamen fast alle in dem Bombenhagel um. Von TA 28, das im Trockendock lag, ist nur ein Teil der Besatzung zum Bunker gegangen, der andere, größere hat sich in die Nischen unten im trockenen Dock gestellt. Diese Soldaten haben damit zwar gegen die ausdrücklichen Befehle gehandelt ..., aber sie sind auch wieder zu verstehen. Bei den fast ununterbrochenen Alarmen wollten sie möglichst nahe bei ihrer Arbeitsstelle bleiben. Wochen ging es gut, und nun wurden sie für ihren Arbeitswillen furchtbar bestraft: Von einem der ersten Teppiche fielen drei Bomben auf TA 28 und weitere drei auf TA 33. Auf TA 28 entstanden schwere Brände, das Boot kippte durch die Erschütterungen zur Seite, es floß viel Öl aus den Bunkern ins Dock. Dieses fing in kürzester Zeit Feuer, und die Soldaten verbrannten unten im Dock ... ein einziges Flammenmeer. Zuletzt brach auch noch das Dock-Tor, und im Nu stand das ganze Dock unter Wasser ... das Entsetzliche war perfekt. Es ist ein Anblick, den man niemals vergessen wird. – TA 33 zeigt sich uns mit starker Schlagseite. Es besteht keinerlei Möglichkeit zum Abstützen des Bootes, denn der ganze Hafen ist tot. Alles ruht. Bis spät abends ist TA 33 ... gesunken. – Wir haben 107 Kameraden verloren ... [und setzen sie am 7. September 1944 mit] vielen anderen Seeleuten, auch italienischen Marinesoldaten der »Decima Flottiglia MAS« ... auf dem Campo Santo [Staglieno] in Genua bei.

Unter dem Ausnahmechef Kapitän zur See Hans Rehm seit Anfang August 1944 im Lagezimmer der 7. Sicherungs-Division, jener taktischen Leitzentrale sämtlicher Kriegs-

marine-Einsätze im Ligurischen Seeraum, tätig, waren wir einquartiert im einst illustren, damals militärisch requirierten Nobelhotel »Eden« zu Genua-Nervi. Dort erfuhr ich alle übergeordneten, vor Ort und im verbliebenen, ständig kleiner werdenden maritimen Operationsgebiet sich zutragenden blutig-verheerenden Schiffsuntergänge und Kriegsereignisse sehr direkt, mehr noch – schmerzhaft unter die Haut gehend. Solchem tödlichen Wahnsinn autonom ein Ende zu setzen, bewegte mich im November 1944 – nicht mehr erträglich – zutiefst. Allerdings wollten Zufall, Glück oder Tyche es anders.⁷

2

Von den Kriegstoten des 1918 vor den Dardanellen mit 330 Mann gesunkenen Kreuzers MIDILLI (ex BRESLAU) war kürzlich in dieser Zeitschrift die Rede.⁸ Auch ihnen galt jenes bei Istanbul am Bosphorus, und zwar in Therapia errichtete Denkmal (Abb. 2). Es beantwortete mir (dem seinerzeit Siebenjährigen) – erläutert durch meinen Vater – zum ersten Mal die Frage: Was bedeutet »Heldentod«? Ein, zwei Jahre später (1931/32) begleitete ich ihn viele Male – und immer mehr begeistert – bei archäologisch-interessanten Erkundungsgängen in Istanbul und eingehenden baugeschichtlichen Untersuchungen, beispielsweise vor den kilometerlangen Abschnitten der byzantinischen Land- und Seemauern mit ihren Häfen an Marmarameer und Goldenem Horn. Unvergessen blieb die große dunkle Ledermappe, welche Vater dabei meist mit sich trug.



Abb. 2 Ehrenmal auf dem Soldatenfriedhof von Therapia (Tarabya) am Bosphorus bei Istanbul, 1918 geschaffen von Georg Kolbe (1877–1947); Foto: Kurt Berckenhagen, vor 1930; DSM. (Stiftung 2000)

Sie enthielt eine oft hervorgeholte, farbig in Paris gedruckte, 63 x 84 cm große, häufig studierte Faltafel (= Pl. I) aus der »Revue de l'Art Chrétien« 1891 (Abb. 3). Darauf erscheinen – in einem topographisch sorgfältig festgehaltenen Konstantinopel-Plan – alle Grundrisse mittelalterlicher, damals noch existierender Bausubstanz sakralen wie profanen Charakters, dazu die Situation der wichtigsten späteren osmanischen Monumentalarchitekturen. Aus dem Kartentitel – »Constantinople Au Moyen Âge. Relevé Topographique Des Constructions Encore Existantes Remontant À Cette Époque. Dressé Par Le Docteur J. Mordtmann⁹ Sous Les Auspices Et Aux Frais Du Comte P. Riant, Membre De L'Institut, Et Publié Par F. De Mély MDCCCXCI« – gehen Dr. Mordtmann als wissenschaftlich Verantwortlicher und Graf Riant (Instituts-Mitglied und somit ein »Unsterblicher« Frankreichs) als aktive Förderer der Byzanz-Forschung und ihrer Ergebnisse hervor.

Anhand dieses Plans erhielt ich durch meinen Vater bei Begehen und Besichtigung gerade der marmarameerseitigen Seemauer im jeweiligen Nutzungsabschnitt zuerst an Fundamentspuren Ahnungen, dann sogar – dank der Rekonstruktionszeichnung – genauere Eindrücke von Lage und Ausdehnung dort ursprünglich vorhandener Seepaläste, Schiffsanleger oder Häfen und Arsenalen. Dazu zählen (von links nach rechts, West nach Ost): Portus Eleutherii (eigentlich Theodosiacus), Portus Heptascali, Portus Sophianus, Portus Bucoleonis.¹⁰ Vom südöstlichen Beginn der Seemauer am Goldenen Horn folgen dann: Portus Prosforius und (noch vor der »neuen« Galatabrücke) der Neorim-Anleger. Nördlich von Galata ist übrigens im jenseitigen Goldenen-Horn-Uferbereich selbst das große moderne Trockendock angedeutet. Jenes »Hospital de la Marine« verweist zudem auf die Lage von osmanischer Admiralität und ehemaligem Marine-Arsenal.

Infolge stets weiterführender historischer Forschung ergaben sich inzwischen leichte Ortskorrekturen, auch geringfügige Namensänderungen. Derartige Neuerkenntnisse in forschersich breiter Form vorzustellen, gelang Wolfgang Müller-Wiener (1923–1991) – dank kollegialer Herausgeberschaft durch Wolf Koenigs – mit dem erst 1994 posthum erschienenen, schönen, tiefeschürfenden Buch »Die Häfen von Byzantion Konstantinupolis Istanbul«.¹¹ Es ist das Musterbeispiel einer vorbildlichen, die Entwicklungen durch ein Jahrtausend nachzeichnenden, umfassenden Hafen-Monographie!

Zuvor, bereits 1962¹², hatte Müller-Wiener im bemerkenswerten Aufsatz »Die Genuesen von Pera« besondere Aspekte zu unserem Thema aufgeblättert. Schon vom 8., verstärkt dem 10. Jahrhundert an waren von den italienischen Seerepubliken – Genua, Venedig, Amalfi, Pisa (Abb. 3a) – im von Kaiser Konstantin I. 334 begründeten Konstantinupolis Handelsniederlassungen errichtet und ausgebaut worden, und zwar vornehmlich im alten Stadtgebiet südwestlich des Goldenen Horns (Pera gegenüber, am und neben dem Neorion-Hafen). Nach kurzer Verbannung zur Nordostseite (1163/70) erlangte Genua dann seit 1267 dort zwei Jahrhunderte lang Bleiberecht und Konzessionsgebiete wachsender Größe. Darüber schrieb Müller-Wiener:

Vertraglich wurde festgelegt, daß diese neue Kolonie Pera (Peyre) nicht befestigt werden dürfe; dabei drohten der Neugründung große Gefahren: 1296 wurde der bis dahin tatsächlich unbefestigte Platz von einer venezianischen Flotte [mit 75 Einheiten unter Admiral Morosini] ... niedergebrannt. Daß die Kaufleute von Pera daraufhin selbst gegen kaiserliches Verbot ihre Stadt ... befestigten, ist nur zu verständlich, zumal die derzeitige Kaiser-macht ohnehin nicht ausgereicht hätte, die Genuesen gewaltsam daran zu hindern. Die große wirtschaftliche Bedeutung der neuen Kolonie läßt sich aus der Höhe der Zolleinnah-

Abb. 3 (nachfolgende Doppelseite) *Plan von Konstantinopel und seiner mittelalterlichen Bebauung (unter Hineinnahme auch wichtigster osmanischer Architekturen), 1891 von J. Mordtmann; DSM. (Stiftung 2000)*

men ablesen, die ... Mitte des 14. Jahrhunderts ... bereits die erhebliche Summe von mehr als 200 000 Goldstücken im Jahr erreichten; deutlicher noch ersieht man es aus dem rapiden Wachstum der Siedlung (Abb. 4), die in weniger als 100 Jahren fünfmal durch neu in den Befestigungsring einbezogene Außengebiete vergrößert werden mußte; 1348 [errichtete man den] ... als Wahrzeichen ... über dem Häusermeer emporragenden Christusturm (heute Galataturm; Abb. 5) samt den seitlich anschließenden Mauerzügen; ... [bis zum] Ende des Jahrhunderts wurden drei locker besiedelte Randzonen durch neue Mauern in das Stadtgebiet einbezogen und ... [nach 1400] auch das weite von Griechen, Juden und Armeniern dicht besiedelte Gebiet östlich von der Stadt eingemeindet und befestigt. In ihrer Situation wie auch in der Anlage wies die Neugründung Pera ... große Ähnlichkeit mit der Mutterstadt auf: Trotz des bergigen und stellenweise steil abfallenden Geländes zeigt der Stadtplan der eigentlichen Gründungsstadt ein engmaschiges System rechtwinklig sich kreuzender schmaler Gassen mit kleinen, langrechteckigen Vierteln ... In der Mitte der Neustadt befand sich die Piazza ... Hier lagen das Palais des Podestà, des aus [Genua] alljährlich geschickten Gouverneurs (Abb. 5a-c) ... und hier werden auch einige Paläste der großen Familien zu suchen sein ... der Doria, Grimaldi, Spinola, Marini, Vivaldi, Maruffo, Facio ... Von Genua aus wurden sie klug und verschlagen gelenkt, so daß die Kolonie zunächst sogar die Erober-



Abb. 3a Am Bug einer italienischen Marine-Yacht gesetzte, nach links auswehende Gösch, welche viergeteilt die Embleme der einstigen Seerepubliken Italiens führt: Venedig (mit goldenem Markus-Löwen auf rotem Grund), Genua (mit rotem Kreuz auf weißem Fond), Amalfi (mit weißem Johanniterkreuz auf blauem Feld) und Pisa (mit 12 Kugeln besetztem weißen Kreuz auf roter Unterlage). Foto von Bettina Berckenhagen-Hapke, 1999.



Abb. 5 Galata-Turm mit Stadtmauerresten von 1348, nach Foto von G. Berggren, vor 1870, in: J. Gottwald: *Die Stadtmauern von Galata. Konstantinopel 1907*; DSM. (Stiftung 2000)

rung Konstantinopels durch die Osmanen [1453] überleben konnte. Das Ende der genuesischen Seemacht, deren Stützpunkte hauptsächlich im Schwarzen Meer (Abb. 6)¹³ und an der Westküste Kleinasiens lagen, war gleichwohl [in der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts] gekommen ...

Als Relaisstationen auf der äußerst langen Segelstrecke zwischen Pera und Genua oder entgegengesetzt dienten genuesische, meist nach 1261 erworbene, unterschiedlich lang gehaltene Besitzungen oder Niederlassungen auf Samothrake, Thasos, Lemnos, Lesbos¹⁴, Enos, Negroponte, Chios oder im alten Phokaia (Focea), wo ein großes Alaunbergwerk bestand, dessen Ausbeutung sich für Genuas Färber höchst ertragreich erwies.

In seinem 1958 erschienenen »Kleinen europäischen Reisebuch« erwähnt Kasimir Edschmid (1890–1966) – ewige historische Kampfumstände charakterisierend – jene Oriëtta Doria auf Lesbos: *Wenn man das über der alten Akropolis der Äolier aufgebaute Kastell der Türken besichtigt, entgeht einem nicht, daß zahlreiche Steine der Antike samt ihren Inschriften mitverbaut wurden. Vielleicht haben das aber auch bereits Byzantiner und Genuesen getan. Genua, das ein Kolonialreich wie Venedig besaß, zählt die letzte Verteidigerin von Mytilini zu seinen weiblichen Heroen. Sie hieß Oriëtta Gattilusio, eine geborene Doria, und leitete die Verteidigung der Insel als Gattin ihres abwesenden Mannes Luca Gattilusio, in einer Männerrüstung im Jahre 1449. Fünfhundert Jahre nach der Belagerung und dem Fall der Insel erinnert noch wehmütig das in der Festung eingemauerte Wappen des genuesischen Geschlechts an dieses Begebnis.*

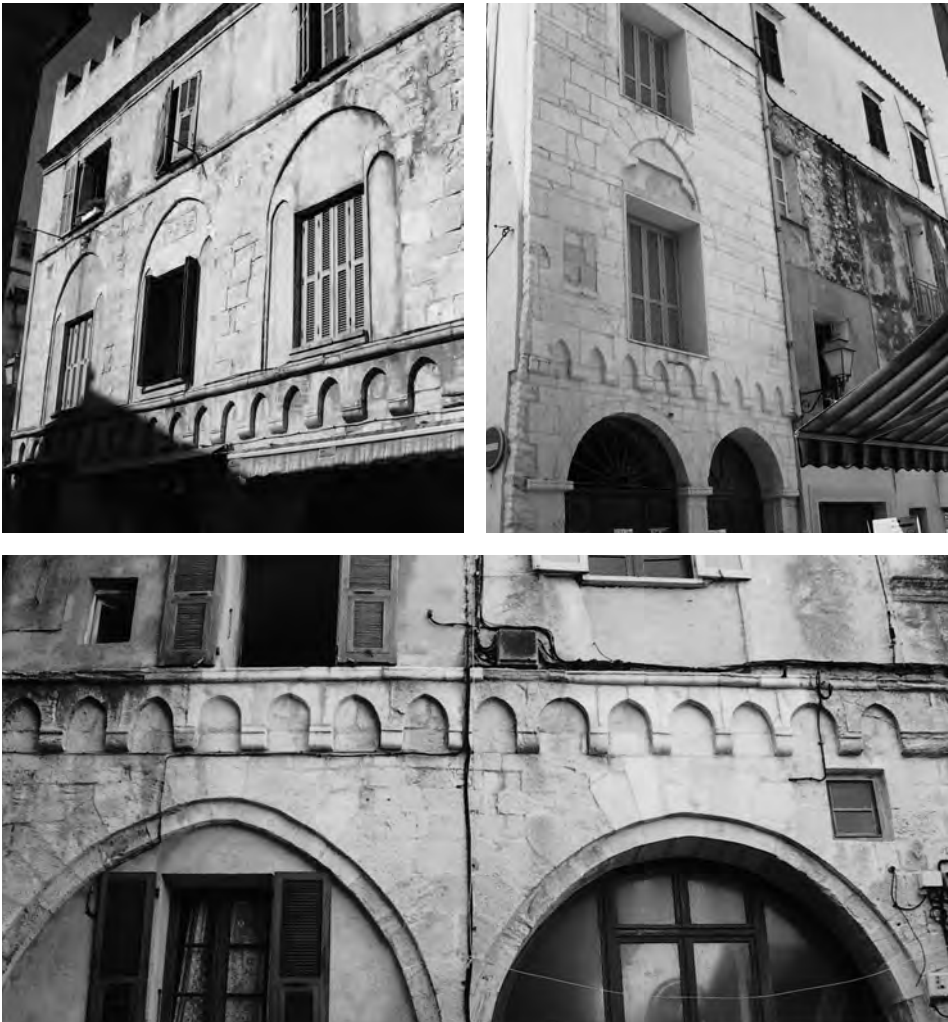


Abb. 5a–c *Palazzo del Podestà zu Bonifacio im Süden Korsikas sowie ebenda (rechts und unten) zwei weitere typisch genuesische Hausfassadenreste des späten 13. bzw. frühen 14. Jahrhunderts. Genua gewann dort – nach seinem entscheidenden Seesieg über die Pisaner 1284 bei Meloria – einen strategisch bedeutsamen, später fast uneinnehmbar ausgebauten Marinestützpunkt auf dem langen Seeweg von und nach Pera. Fotos von Bettina Berckenhagen-Hapke, 1999. – Sie dienen hier als Ersatz für die am Goldenen Horn nicht mehr erhaltene entsprechende genuesische Bausubstanz.*

3

Es ist das Entdecken, Verweilen, Wiedersehen und die Zwiesprache mit solchen Emblemen, Symbolen steingeworden-dramatischer Historie, erfüllten, oft tragischen Menschentraums, die mich, zurückgekehrt nach Genua, stets aufs Neue zur Piazza San Matteo (Abb. 7) führten. Dort umgibt eine Perlenreihe von Doria-Palästen das ehrwürdig-bescheidene,



Abb. 6 *Ehemalige Genuesen-Festung bei Soldaia/Sudak an der südöstlichen Küste der Krim am Schwarzen Meer, 14. Jahrhundert; Foto: Lechleitner, um 1942; DSM. (Stiftung 2000)*

1125 durch Martino Doria gestiftete, 1278 erneuerte Gotteshaus, seit 1560 zugleich Grabgebe des rühmlichsten aller genuesischen Admirale – Andrea Doria.¹⁵

Die Platzecke bildend, schließt sich der äußerlich im gotischen, schwarzweiß gestreiften Stil verbliebenen Kirche jene Casa di Branca Doria an, welche, gleichfalls dem 13. Jahrhundert entstammend, inzwischen unten vermauerte Arkaden aufweist. Ihr Bauherr hatte sich erfolgreich in den Seekämpfen um Sardinien gegen Pisa hervorgetan. Weit monumentaler



Abb. 7 *Fassade der Kirche San Matteo in Genua; Foto: Ekhart Berckenhagen, 1993.*

Abb. 7a *Fassade der Casa di Lamba Doria an der Piazza S. Matteo zu Genua;*
Foto: Ekhart Berckenhagen,
1993.



wirkt die – schräg im Platz genau gegenüber – kurz nach 1298 vierachsig und freistehend errichtete Casa di Lamba Doria (Abb. 7a).¹⁶ Mit einer am Palast noch erhaltenen Inschrift feiert man Lamba Doria als glanzvollen Sieger jener den 2. Krieg zwischen Genua und Venedig entscheidenden Seeschlacht bei Curzola (Korčula)/Dalmatien; so wird Genuas Geschenk an seinen verdienten Admiral verständlich; ebenso begreiflich ist dann auch, daß der (links hier kaum sichtbare) benachbarte, von Lazaro Doria um 1480 erbaute Palazzo von der dankbaren Heimatstadt 1528 dem »pater patriae« und Wiederhersteller der Republik Genua, Andrea Doria (1468–1560), vermacht wurde. Folgt man der Chronik, muß er ein gestrenger, oft recht eigenwilliger Herr gewesen sein, der Diener und Untergebene nach der Bootsmannsmaatenpfeife gängeln und springen ließ. Als großzügigen, prachtliebenden Mäzen lernen wir ihn gleichzeitig in seiner (dicht oberhalb der Stazione Marittima di Ponte dei Mille) seit 1522 und besonders ab 1529 (bis 1599) entstandenen, reich ausgestatteten Villa del Principe Doria kennen.¹⁷ Kaiser Karl V. hat darin ebenso genächtigt wie Napoleon (I.) oder – Giuseppe Verdi, der übrigens Genuas Volkshelden und seit 1339 ersten Dogen Simone Boccanegra auf die Opernbühne hob.¹⁸ Dessen Haus in der Via della Maddalena aufzusuchen oder jenem berühmten, um 1170 neuerlich 41 Meter hochgezogenen

Geschlechterturm der Embriaci bei S. Maria di Castello – und damit einem Rest von mittelalterlichem Manhattan – gegenüberzustehen, waren Ziele meiner im Spätherbst 1943 erstmalig die Genueser Altstadt erkundenden Wanderschaft. Guglielmo Embriaco, der »dickköpfige« Geschwaderchef und einstige Besitzer, ist sogar – bei der Eroberung Jerusalems 1099 – in einem sehenswerten Fresco der Kapelle im Dogenpalast von Giovanni Battista Carlone (1603–1680) lebensnah dargestellt und sein berühmter Einsatz gewürdigt worden.

Die selbst erst unlängst besichtigten, meisterhaften, flämisch geprägten und mittlerweile vorzüglich restaurierten Fresken mit einer großen Verkündigung sowie Propheten und Sibyllen in den Gewölben der Loggia des Klosters Santa Maria di Castello gehen zurück auf einen Deutschen, und zwar jenen 1451 von der genuesischen Familie Grimaldi beauftragten Jos Amman von Ravensburg.¹⁹ Sie beleuchten in monumentaler Form jene enge Verbindung Genuas mit Flandern; denn schon vom 14. Jahrhundert an verkehrten periodisch zuerst Galeeren, dann Lastschiffe (vom Typus der runden »cocca«), Karracken und Galeonen zwischen Brügge beziehungsweise später Antwerpen und Liguriens »Superba«.

Daß sich Genua mit seiner fortschrittlichen, auch weltumspannenden Geld- und Handelspolitik nicht nur zur Levante hin orientiert, sondern selbst im westlichen Mittelmeer und darüber hinaus, in Cadix und Sevilla, Lissabon, Nordeuropa und Übersee Einfluß, Kontore und Verdienstmöglichkeiten intensiv gesucht und erreicht hat, beweisen sogar frühe Vorstöße Genuesischer Seefahrer und Kaufleute; 1270 findet ein Malocello die Kanarischen Inseln wieder, versuchen Vadino und Ugolino Vivaldi 1291 – leider schiffbrüchig und so vergeblich – Indien auf dem Seeweg zu erschließen, entdeckte Lanzelot von Maloysel 1312 die mittlerweile vergessenen Kanaren erneut. 1451 wird Christoph Kolumbus in Genua geboren; 1492 unternimmt er – zwar in spanischen Diensten – seine erste, alle weitere Weltentwicklung beeinflussende Entdeckerfahrt.²⁰ Genuas berühmtem Sohn widmete einer der (zwei) Großen in Italiens Dichtung des frühen 19. Jahrhunderts, nämlich Giacomo Leopardi (1798-1837), im Canzone »Ad Angelo Mai« (1820, 76ff.) nachdenklich folgendes:

*Ma tua vita era allor con gli astri e il mare,
Ligure ardita prole,
Quand'oltre alle colonne, ed oltre ai liti,
Cui strider l'onde all'attufar del sole
Parve udir su la sera, agl'infiniti
Flutti commesso, ritrovasti il raggio
Del Sol caduto, e il giorno
Che nasce allo ch'ai nostri è giunto al fondo;
E rotto di natura ogni contrasto
Ignota immensa terra al tuo viaggio
Fu gloria, e del ritorno
Ai rischi. Ahi ahì, ma conosciuto il mondo
Non cresce, anzi si scema, e assai più vasto
L'etra sonante a l'alma terra e il mare
Al fanciullin, che non al saggio, appare.*

(Du aber lebstest mit dem Meer und den Sternen, / kühner ligurischer Sohn. / Jenseits der Säulen des Herkules, jenseits der Küsten, / wo man glaubte, daß gegen Abend die Sonne / brodelnd im Meer versinke, vertrautest du dich / den endlosen Wogen an und entdecktest das Licht / der gesunkenen Sonne, den Tag, / der anbricht, wenn er erlischt an unseren Küsten. / Gebrochen war jeder Widerstand der Natur, / und unbekanntes, unendliches Land ward zum Ruhm / deiner Fahrt und aller der Gefahren / der Heimkehr. Doch wehe!



Abb. 8 Vogelschauansicht von Genua, Holzschnitt des Michael Wolgemut, 1493 in Hartmann Schedels »Buch der Chroniken«.

Wenn man die Welt erkundet, / wird sie nicht größer, sie schrumpft, und der tönende Äther, / die fruchtbare Erde, das Meer – ihre Farbigkeit haben / sie für den Weisen verloren wie für den Knaben.)

Wie Genua damals – in deutscher Spiegelung – etwa aussah, vermittelt uns Michael Wolgemuts bekannter Holzschnitt von 1493²¹ (Abb. 8). Weit stärkeren Urkundenwert besitzt jene auf einer verschollenen, etwa 1481 entstandenen Vogelschau Genuas basierende, 1597 angefertigte Gemälde-Kopie des Cristoforo de Grassi²² (Abb. 9). Darauf erscheint links verständlicherweise schon die neue, schlanke, hochragende Form des 1543 errichteten, »Lanterna« genannten Leuchtturms (während jene später durch Lage und Gestalt unübersehbare Basilika Santa Maria Assunta in Carignano [vgl. Abb. 11, 13, 13a, 14] noch nicht auftaucht).

Diese, 1549 vom berühmten Geleazzo Alessi aus Perugia (1512–1572) geplant, 1552 begonnen und 1564 bis zum zentralen Kuppelansatz gediehen, erhielt ihre – als navigatorische Richtzeichen vor Genuas Porto Vecchio so wichtig gewordene – charakteristische, alles überragende »bramanteske« Kuppel und die beiden vorgesetzten Fassadentürme erst im frühen 17. Jahrhundert.²³

Mit Aufträgen von Kommune und vermögenden Bauherren überhäuft, schuf Alessi neben der eben genannten, stattlichsten Renaissance-Kirche Genuas dort nicht nur ver-





Abb. 9 Vogelschauansicht von Genua. Gemälde auf Leinwand, 222 x 400 cm, von Cristoforo De Grassi 1597 nach verschollener, um 1481 entstandener Vorlage; Genua, Civico Museo Navale, Inv. Nr. 3486. (Nach der Farb-Falttafel in E. Poleggi: *Paesaggi e Immagine di Genova*, 1982 = Stiftung 2000 ans DSM).

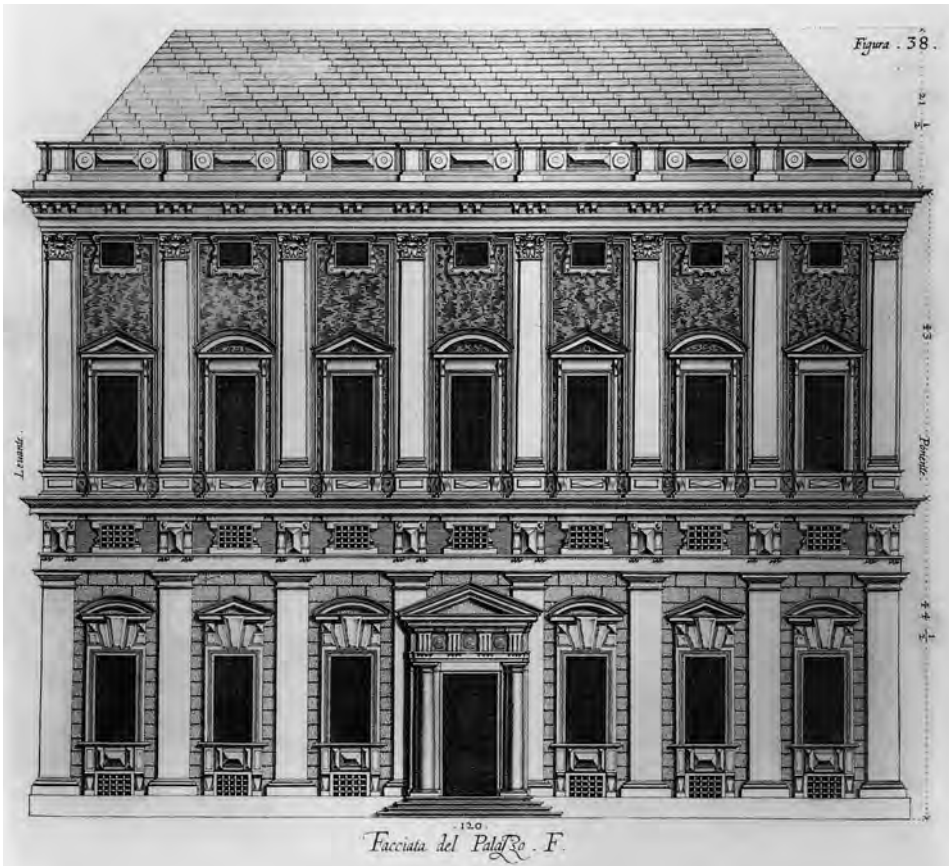


Abb. 10 Fassade des von P. P. Rubens in seinen »Palazzi di Genova« aufgenommenen Palastes Spinola an der heutigen Via Garibaldi 5 (= Banca d'America e d'Italia). Erbaut ab 1558 für A. G. Spinola, den Botschafter Genuas am Hof König Phillips II. von Spanien; Kupferstich 1622.

schiedene bewunderte Paläste und Villen, sondern auch Nutz- und Ingenieurbauten, welche allesamt besonnener Stadtverschönerung ebenso dienten wie wirtschaftlich ausgerichteter Hafenvergrößerung.

Zum Erscheinungsbild Genuas, seinem weiten Panorama, dem kaleidoskophaften Wechsel der da zu empfangenen Eindrücke, haftengebliebenen Wahrnehmungen, reflektierenden Facetten, gehört das selbstverständliche optische Erlebnis zumindest eines der opulenten, an Genuas »Strada Nuova«, »Goldener Meile« vom mittleren 16. Jahrhundert an emporgewachsenen Adelspaläste (Abb. 10). Ebenso zählt dazu die Bewunderung wenigstens einer ihrer repräsentativen Hausherrinnen²⁴ (Abb. 10a). Beides bietet uns Peter Paul Rubens, der 1577, fünf Jahre nach Alessis Tod, im westfälischen Siegen geborene. Bei wiederholten Aufenthalten 1606/08 in Genua schuf er vor allem Porträts vornehmer Familienmitglieder und fand die Grundlage zu seinem in ganz Europa verbreiteten Bestseller – jenem Kupferstichwerk »Palazzi di Genova« (1622 und Neuauflagen).²⁵

Darin sich widerspiegelndes stolzes Selbstbewußtsein, kunstsinnige Eleganz und bestechender Charme entsprechen dem von Reisenden dokumentierten und von Dichtern besungenen Urteil über das einzigartige Phänomen der distinguierten, ja bezaubernden

Abb. 10a *Bildnis der Marchesa Brigida Spinola Doria, 1606 von Peter Paul Rubens gemalt; National Gallery of Art (Samuel H. Kress Collection), Washington, D.C.*

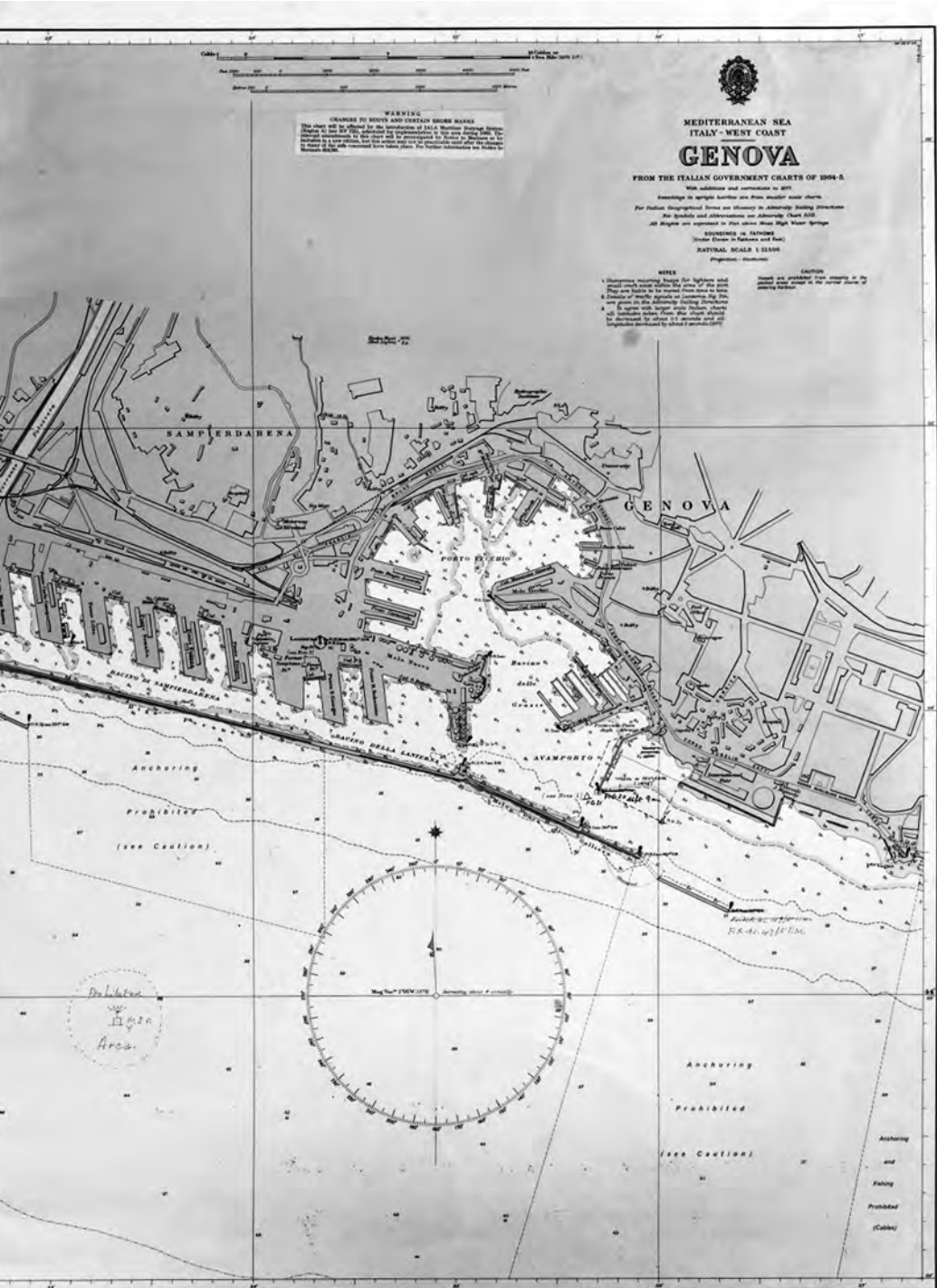


Genuesin. Passend zum letzten Aspekt und unserem Gesamthema äußerte sich jene gebildete, weitgereiste Diplomategattin Lady Mary Worthley Montagu²⁶ in einem Brief aus der »Superba« vom 28. August 1718: *Genua liegt in einem sehr schönen Meerbusen und bietet, da es auf den Hang einer Hügelkette gebaut, mit Gärten untermischt und mit der vortrefflichsten Baukunst geziert ist, einen herrlichen Anblick von der See her, obwohl es in meinen Augen, da ich an Konstantinopel gewöhnt war, vieles verlor. Die Genuesen waren vormals Herren von verschiedenen Inseln im Archipelagus [= Ägäis] und dem ganzen Teil von Konstantinopel, welcher jetzt Galata genannt wird. Ihr Abfall von der christlichen Seite, durch den sie den Türken die Eroberung von Konstantinopel [1453] erleichterten, verdient mit Recht, was sich in der Folge zutrug, nämlich den Verlust aller ihrer dortigen Eroberungen an die Ungläubigen. Jetzt sind sie nichts weniger als reich und von den Franzosen verachtet, weil der verstorbene König [= Ludwig XIV.]²⁷ ihren Dogen zwang, persönlich nach Paris zu kommen ... Die Damen [Genuas] ahmen die französische Tracht nach und sind anmutiger als die, welche sie nachahmen ... Lady Montagu notierte sogar: Die ... Strada Nuova ... zeigt vielleicht die schönste Reihe von Gebäuden in der Welt ... Noch einige Tage werde ich hierbleiben, wünschen möchte ich fast, es wäre auf Lebenszeit ...*





Abb. 11 *Panorama von Genua und seinem Alten Hafen = Porto Vecchio, vorn links entsteht gerade neu der Ponte C. Colombo; Foto eines Anonymus, nach 1875; DSM. (Stiftung 2000)*



WARNING
CHANGES TO SOUNDINGS AND CERTAIN SHORE MARKS
 This chart will be affected by the introduction of 100 ft. sounding beams. The soundings in this chart will be converted to 100 ft. when the beams are introduced. The chart will be corrected by the U.S. Hydrographic Office. For further information see Notice to Mariners.

MEDITERRANEAN SEA
ITALY - WEST COAST
GENOVA
 FROM THE ITALIAN GOVERNMENT CHARTS OF 1904-5

With additions and corrections to 1917.
 Soundings in upright figures are from smaller water sheets.
 For Italian geographical names see Glossary in Admiralty Sailing Directions.
 For English and abbreviations see Admiralty Chart 5011.
 All heights are expressed in feet, unless when High Water Springs.
 (Expressed in fathoms.)
 (Under Cross in Fathoms and Feet.)
NATURAL SCALE 1:10,000
 (Figures in parentheses)

NOTES
 1. Soundings in upright figures for lightness and clearness are shown in small figures and are given in the Admiralty Sailing Directions.
 2. Soundings in upright figures for lightness and clearness are shown in small figures and are given in the Admiralty Sailing Directions.
 3. Soundings in upright figures for lightness and clearness are shown in small figures and are given in the Admiralty Sailing Directions.

CAUTION
 This chart is published from material in the possession of the U.S. Hydrographic Office.

Delimitation Area

Als Mark Twain im Jahrhundert darauf Genua mit seinen 120 000 Einwohnern aufsuchte, meinte er: *Zwei Drittel davon sind Frauen, glaube ich, und mindestens zwei Drittel der Frauen sind schön. Sie sind so elegant und geschmackvoll gekleidet und so anmutig ...*

4

Ergänzend zu Ennio Poleggis²⁸ Buch-Kapitel »L'ottica dell'ottocento« (Aussehen – Genuas und seines Hafens – im 19. Jahrhundert) reproduzieren wir hier (Abb. 11) die Photographie eines Anonymus aus dem Beginn des letzten Viertels eben dieses Zeitraums. Sie vermittelt – von der Nordwest-Ecke des Alten Hafens aus – das Panorama Genuas mit dem Molo Vecchio in der Mitte und rechts die (vor dem Höhenzug des Portofino-Vorgebirges) sehr deutlich herausragende Kuppel samt Fassadentürmen von S. Maria Assunta in Carignano. Links im Bildzentrum sind jene damals baubegonnenen Fundamente des nachmaligen Ponte C. Colombo ebenso auszumachen wie dahinter eine weiße Tonnenbegrenzung, welche offenbar die künftige Kontur des Ponte A. Doria festlegt. Am nächst tieferen Kaimauerknick muß man sich den Ponte dei Mille noch hinzudenken; denn links davon ist das Parkgrün der Villa del Principe Andrea Doria zu erkennen und darüber jene neue Bahnhofshalle der Stazione Principe.

Dank der umfangreichen Schenkungen des Raffaele De Ferrari Duca di Galliera († 1876) und seiner Witwe († 1888) kam Genua nachfolgend – wovon zu reden sein wird – zu einem Hafenausbau grandiosen Ausmaßes und dadurch zu einer Prosperität sondergleichen. Doch die im Mittelgrund des Hafens dichtgedrängt stillliegenden Fahrzeuge veranlassen uns, vorerst der Stimme eines Zeitgenossen Raum zu geben. Guy de Maupassant (1850–1893), Frankreichs großer, scharf beobachtender Novellist, auch passionierter Segler, hinterließ in seinem 1890 erstmalig edierten Buch »La Vie Errante«²⁹ farbige Berichte über die mediterranen »Irrfahrten« mit seiner 20-Tonnen-Yacht BEL AMI. Über Genua verlautet da:

Man fährt in das wunderbar geschützte, geräumige Becken des Außenhafens ein, wo eine ganze Flotte arbeitssuchender Schlepper kreuzt. Nachdem man den östlichen Damm [= Molo Vecchio] umfahren hat, befindet man sich im eigentlichen Hafen [= Porto Vecchio], der von zahllosen Schiffen bevölkert ist, diesen hübschen Fahrzeugen des Südens und des Orients in ihrer reizvollen Mannigfaltigkeit – Tartanen, Mahonnen und Balancelen, deren Bemalung, Takelage und Masten von ungeahnter Phantasie zeugen. Blaugoldene Madonnenstatuen, Heilige, bizarre Figuren von Tieren, die auch als heilige Schutzpatrone angesehen werden, bilden die abwechslungsreiche Zier. – Diese ganze Flotte der heiligen Jungfrauen und Talismane ist längs der Kais aneinandergereiht, ihre ungleichen, spitzen Nasen sind der Mitte des Beckens zugekehrt. Dann erscheinen in Reih und Glied mächtige Dampfschiffe aus Eisen, schlank und hoch, mit riesenhaften und doch feinen Formen. Unter diesen Pilgern des Meeres gibt es auch noch ganz weiße Segelschiffe, große Dreimaster oder Briggs, gleich Arabern in leuchtendes Weiß gehüllt, über das die Sonne gleitet.

Wenn es nichts Schöneres geben kann als die Zufahrt zu diesem Hafen – hier wird Maupassant kritisch und sieht selbst die Schattenseiten –, so auch nichts Schmutzigeres als den Zugang zu dieser Stadt. Der Boulevard am Kai ist ein Morast von Unrat, und die engen, originellen Gassen, die sich wie eingequetschte Korridore durch die überbohen Häuserzeilen winden, strömen einen so prestilenzialischen Gestank aus, daß man ständig mit aufsteigen-

Abb. 12 (vorhergehende Doppelseite) *Britische Seekarte Nr. 1461: Genova. Mediterranean Sea. Italian Government Charts of 1964-5. Scale 1:12 500. Published London 22nd Dec. 1967. Crown Copyright 1977, mit handschriftlichen Berichtigungen bis 1980; DSM. (Stiftung 2000)*



Abb. 12a Blick auf Genuas Stazione Marittima di Ponte dei Mille: deren Obergeschosse der landseitig-repräsentativen Empfangsgebäudefront; italienisches Foto nach 1930; DSM. (Stiftung 2000) – Dort überstand der Autor, unter Beschuß durch leicht bewaffnete, in den Bergen oberhalb Genuas stationierte, italienische Befreiungseinheiten, seine drei letzten Kriegstage.

der Übelkeit zu kämpfen hat. Man empfängt in Genua den gleichen Eindruck wie in Florenz und noch mehr in Venedig, daß man sich in einer sehr aristokratischen Stadt befindet, die dem Pöbel in die Hände gefallen ist.

Wer heutzutage bei strahlendem Sonnenschein oder zuweilen selbst prasselndem Regen mit seinem Kreuzfahrtschiff Genua ansteuert (Abb. 12), sieht sich zuerst einem kaum endenwollenden Wellenbrecher gegenüber, der plötzlich am Ostende umrundet werden muß; dann – die »Lanterna« genau voraus – durchfährt man den rechts von Schiffsreparaturbetrieben³⁰, links von Containerkränen und Mineralöltanks gesäumten Vorhafen (Avamporto). Er öffnet sich allmählich zum großen Rund des Porto Vecchio. Auf Nordkurs wird dann mit kleinster Fahrtstufe unser Ziel, die Stazione Marittima di Ponte dei Mille, angelaufen und dort festgemacht.

Erst 1930 erhielt sie, zu Ehren auch des ehemaligen Seeoffiziers Garibaldi, endlich, nach jahrzehntelanger und seit 1926 beschleunigter Bauzeit fertiggestellt (Abb. 12a), diesen Namen. Man wollte so an die Einschiffung der tausend Kampfgenossen erinnern, die mit ihm am 5. Mai 1860 von Genua-Sturla aus zur Einigung Italiens aufbrachen. Anfangs weniger monumental und komfortabel ausgestattet, diente der Anleger vornehmlich zur Abfertigung von Auswanderern (1924 waren es beispielsweise 118 000 Personen), freilich ebenso von Touristen auf Kreuzfahrt³¹; er trug (was »Baedekers« Genua-Plan z.B. von 1908 belegt) den Namen »Ponte Federico Guglielmo« = Friedrich-Wilhelm-Brücke.

Allein dadurch stellen sich Fragen nach dem historischen Hintergrund der einst »stolzen« Seerepublik und seit 1877 Italiens größtem Hafen. Dank nordwindeabweisender Voralpenkette und günstiger Buchtlage schon seit der Bronzezeit als Ankerstelle und Liegeplatz genutzt, scheint es wohl seit 1134 von ersten Bauarbeiten am späteren Molo Vecchio Nachricht zu geben; 1283 wurde diese ursprünglich natürliche Mole jedenfalls bis ans Capo del Faro hin erweitert sowie dann bis 1821 (als eine außergewöhnliche Sturmflut 40 Hafenerweiterer kentern ließ) noch mindestens zehnmal verlängert und befestigt.



Abb. 12b Schiffbaubetrieb mit hölzernem Neubau am Ostrand des ursprünglichen Stadtgebietes von Genua; Foto: Ekhart Berckenhagen, Dezember 1943; DSM. (Stiftung 2000)

Im heutigen Darsena-Bereich und westlich davon³² lagen vom Mittelalter an die Galeeren und zugehörigen Schiffshäuser mit allen notwendigen Werkstätten, was auf de Grassis Veduta di Genova von 1597 (vgl. Abb. 9) deutlich wird. Ein vergleichbarer Werften- und Arsenalbezirk entwickelte sich außerdem seit dem 15. Jahrhundert am östlichen Stadtrand, neben der Bisagno-Mündung, wo man bis zur Gegenwart Holzschiffbau (Abb. 12b) erfolgreich weiter betrieb.

Um den Porto Vecchio vor dem Libeccio, jenem gefürchteten Südwestwind, zu schützen, begann man am »Lanterna«-Areal 1638 mit dem Bau einer neuen Seemauer, dem 372 Meter langen Molo Nuovo; 1651 war er vorläufig abgeschlossen. Erst 1888–1890 entstand, weit nach Osten ausgreifend, der zwischenkligte, nach dem Stifter benannte Molo Duca di Galliera.³³

Neue, nun westlich gelegene Industrie-Standorte breiteten sich im 20. Jahrhundert mit dem Stahlwerk (heute Italsider) in Sampierdarena aus, desgleichen jene dem Stahlschiffbau großen Stils dienende Ansaldo-Werft (Cantieri Navali Genovesi beziehungsweise Ital-Cantieri S.p.A.) in Sestri Ponente. Ihnen schloß sich weiter westwärts – den 1955–1962 eingerichteten Landebahnen des Flughafens Cristoforo Colombo gegenüber – der Ölhafen von Multedo an sowie in Voltri ein seit 1972 ausufernder Container-Terminal.

Die gewaltigen, künstlich aufgeschütteten, dem Meer abgerungenen Kaianlagen am Sampierdarena-Becken entstammen den Jahren 1928-1940, ebenso eingangs genannter zehn Kilometer langer Wellenbrecher (Diga). – Aus Anlaß der Kolumbus-Jubiläumsfeiern 1992 und als Folge des verwirklichten Renzo-Piano-Projekts traten neu ins moderne Zeitbewußtsein alle baulichen Umwandlungen vor und nahe dem traditionsreichen Palazzo San Giorgio, auch »Palazzo del Mare« genannt. Dort ziert den Ponte Spinola ein seither höchst besichtigenswertes Aquarium und neben dem benachbarten Ponte Embriaco ein gewaltiger Schiffskran (»Grande Bigo«), welcher die zeltartige Überdachung anliegenden Festplatzes trug. Die 1901 auf dem Molo Vecchio unter Verwendung von Gußeisen und Beton konstruierten 400 Meter langen Magazzini del Cotone (Baumwolle-Lagerhallen) nahmen inzwischen ein Kongreßzentrum u.a. auf.³⁴

Blenden wir noch einmal in die 1920er Jahre zurück, so begegnen uns nachdenklich stimmende Beispiele photographischer wie gemalter Realitäten, also zwiespältiger Wirklichkeiten des Alten Genueser Hafens. Anhand ebenso tatsächlicher wie charakteristischer Motive auf einer am 22. Juli 1928 in Genua abgestempelten Ansichtspostkarte (Abb. 13) ist fast zentral der mit einem runden Blechdach abgedeckte Mittelstegbau des Ponte dei Mille hell erleuchtet erkennbar. Dahinter wird auf dem Molo Vecchio erwähneter, 400 m langer, rhythmisierter Trakt der Baumwoll-Magazine sichtbar, dann links, auf dem Castello-Hügel, die Dreiergruppe von Kuppel und Fassadentürmen der Kirche S. Maria Assunta in Carignano sowie, ganz rechts, unterhalb des Meereshorizonts, Wellenbrecher und Molo Nuovo.

Weiter zur östlichen Seite des Porto Vecchio gerückt und im Sicht-Ausschnitt verengt, aber fast mit der gleichen Architekturszenerie, vermittelt die andere, jüngere, obwohl am selben Tag eingeworfene Bildpostkarte (Abb. 13a), besser in den Details identifizierbar, weniger bebauten Vordergrund, dafür Eisenbahnwaggons, Gleisanlagen und Schuppen. Hinter dem linken erscheint bereits jener auf dem westlichen Ponte-dei-Mille-Steg in Stahlbetonskelett neu emporgezogene Baustrakt, während der östliche noch fehlt.

Als Max Beckmann (1884 geboren in Leipzig, gestorben 1950 in den USA) 1927 in Genua weilte und offenbar aus einem hochgelegenen Haus der Via Bologna seine magische Vision von Genuas Altem Hafen schuf (Abb. 14)³⁵, verwendete er sämtliche schon aufgezählten Motive, komponierte sie freilich zu einer bisher ungesehenen, imaginär-verklärten Realität, in welcher Bildachse wie Richtungsweiser durch Santa Maria Assunta in Carignano und den noch unfertigen Ponte dei Mille feststehen. Schiffe und Schlotte zeugen von ruhendem Hafen- und Industrie-Betrieb, kaum mehr der nahegerückte Bahnhof, wo unüberhör- und -sehbar fahrende Züge mittlerweile zu Metaphern geworden sind für Unbehaustsein, Aufbruch, Abschied. Noch ist der Mond nicht untergegangen, aber die Gefährtin des Malers, »Quappi«, seine Frau, deren straffes Kopftuch die Balkonbrüstung überschneidet, hat das



Abb. 13 *Ansicht von Genua, seinem Alten Hafen und Vorhafen, links auf dem Castello-Hügel Santa Maria Assunta in Carignano, zentral der im Bau befindliche Ponte dei Mille; italienische Foto-Postkarte, den Zustand vor Juli 1928 darstellend; DSM. (Stiftung 2000)*



Abb. 13a Blick auf die konstruktiv fortgeschrittenere Bautengruppe auf dem Ponte dei Mille und den östlichen Teil des Alten Hafens, im Hintergrund – als navigatorisches Richtzeichen hoch herausragend – S. Maria Assunta in Carignano; italienische Postkarte (vor) 1928; DSM. (Stiftung 2000)

Saiteninstrument bereits aus der Hand gelegt. Die Blumen in der Vase wirken verdorrt. Es ist heiß; denn der Fensterflügel, links, steht offen.

»Wohin denn ich« nannte Marie Luise Kaschnitz (1901–1974) Aufzeichnungen (1963, S. 208), in denen sich vergleichbare Genua-Eindrücke spiegeln: *Da suchten wir in der fremden Stadt Meerespromenaden, blaues Wasser und weiße Schiffe, verirrt uns aber in öden und anrühigen Hafengassen, stiegen bergab und bergauf durch lauter Armut und Trostlosigkeit und erblickten erst am Abend von der Dachterrasse des höheren der beiden Wolkenkratzer aus wirklich das Meer, Meeres genug, aber nachtschattig schon und vom Eiswind gepeitscht. Grau zerbröckelt, vom Schein der ersten Lichter angefressen, zeigten sich die baumlosen Steinhalden der Hügelstadt, Kolumbus' Haus vor Tor und Türmen der Stadtmauer, Paganinis Wohnung mit gespenstischer Wäsche an Dräbten, zappelnde weiße Harlekinne vor einer schwarzen Wand. Aussätzig, unwirklich alles, und der nahe Abschied nur ein Vorwegnehmen, jenes anderen unausweichlichen ...*

Szenenwechsel – wir blicken auf ein blütenumkränzt, 1940 datiertes Postkarten-Panorama »del porto« (Abb. 14a), wahrscheinlich vom Righi aus fotografiert – ähnlich jenem von Oskar Kokoschka (1886–1980) 1933 virtuos gemalten »Hafen von Genua« (in Zürcher Privatbesitz) – und finden dort sofort in südwestlicher Richtung die »Lanterna«. Fast senkrecht darunter liegt am Ponte Andrea Doria Italiens damaliger Stolz, sein einziger Transatlantikliner mit »Blauem Band« (1933): die von der Ansaldo-Werft zu Genua 1931/32 erbaute REX. Federico Fellini schuf ihr 1973 in seinem mit einem »Oscar« ausgezeichneten Film »Amarcord« ein kongeniales Denkmal.

An topographisch gleicher Stelle ging in den Morgenstunden des 25. April 1945 TA 32 (ex PREMUDA, ein für die deutsche Kriegsmarine übernommener ehemaliger, in England stapelgelaufener, italienischer Zerstörer) selbstgesprengt auf Grund. Dem vorausgegangen war jene weise Entscheidung, der Besatzung zu erlauben, *verschiedene Ausrüstungsgegen-*



Abb. 14 *Vision des Hafens von Genua bei Mondschein*; Gemälde von Max Beckmann, 1927; *The Saint Louis Art Museum (Bequest of Morton D. May), St. Louis/USA.* – Für Charles Dickens (1811–1870), welcher sich 1844 ein Jahr über in Genua aufhielt, war deren in Jahrhunderten gewachsene Altstadt, jene Mischung aus anrühmigen Hafen- und direkt benachbarten noblen Wohnvierteln, eine »Phantasmagorie, die bezaubernd wirkt, denn sie besitzt die ganze Unwahrscheinlichkeit des Traumes und dabei doch Schmerz und Freude einer ganz außergewöhnlichen Wirklichkeit«.

stände des Schiffes – selbstverständlich keine Waffen – zu Geld zu machen. In Genua hatte sich diese Gelegenheit, Geld in Material umzusetzen, schnell herumgesprochen – und einige Stunden lang entspann sich auf der Pier ein schwunghafter Handel. Ein Ausverkauf von TA 32, wozu die italienische Bevölkerung mit Handkarren, Eseln und allen möglichen Transportmitteln anrückte. Das Ganze war schaurig beleuchtet von an verschiedenen Stellen ausgebrochenen Bränden und begleitet von Schießereien und gelegentlich Detonationen im Hafen.³⁶ – Dieser Vorgang trug uns unschätzbaren Sympathiegewinn ein. Er zahlte sich sogar bei meiner Gefangennahme und dann formlosen Überstellung durch bewaffnete Italiener an die neue, eben einrückende US-Besatzungsmacht am 27. April 1945 überraschend aus.

Schadensspuren miterlebter Kriegereignisse fielen mir bei zehn späteren Besuchen in Genua (zwischen 1957 und 1995) fast nicht mehr auf, dafür freilich ein Bau- und Verkehrsboom unvorstellbaren Ausmaßes. Doch jener seltsame, 1943–1945 oft empfundene, eigentümlich ambivalente Zauber mediterraner Hafenenatmosphäre blieb trotzdem erregend spürbar. Antonio Tabucchi (1943 in Pisa geboren) vergegenwärtigt sie, selten eingängig, in seinem seit 1986 edierten Roman »Il filo dell' orizzonte«³⁷:

Es gibt Tage, an denen sich die spröde Schönheit dieser Stadt zu offenbaren scheint: an klaren, windigen Tagen zum Beispiel, wenn eine Brise, die dem Libeccio vorangeht, durch die



Abb. 14a Teilpanorama von Genuas Hafen mit Molo Nuovo und dem Rund des Porto Vecchio, daran – vor dem Ponte dei Mille auftauchend – die 100 m lange Front des 1911 entstandenen Kornsilos am Ponte Parodi, rechts davon liegt am Ponte Andrea Doria Italiens einziger Transatlantikliner mit »Blauem Band«, die REX. Ihre Position akzentuiert die »Lanterna«; italienische Foto-Postkarte von 1940; DSM. (Stiftung 2000)

Straßen fegt und knattert wie ein gespanntes Segel ... Früher suchte er sich diese Tage aus, um sich im alten Hafen herumzutreiben, wenn er nichts zu tun hatte ... er ging am Hafen entlang, folgte den Kurven der Kais; am liebsten wäre er noch länger in dieser kargen Eisenlandschaft geblieben ... In der abgetakelten Werft, wo früher einmal die Dampfschiffe repariert worden waren, sah er das Gerippe eines schwedischen Schiffes, das etwas Schlagseite hatte; es hieß ULLA, und die gelben Buchstaben waren seltsamerweise vom Feuer verschont geblieben, das das Schiff zerstört und riesige braune Flecken auf dem Lack hinterlassen hatte. Ihm war, als hätte jener Dickhäuter, dessen Tod bereits besiegelt war, schon immer diesen Winkel des Hafenbeckens eingenommen ...

5

Zu der hier in Bericht und Betracht stehenden Stiftung zählen auch zehn wertvolle Bücher³⁸, welche einerseits als Ergänzung meiner Schenkung von 1998³⁹ gelten dürfen, und andererseits durch jetzigen Aufsatz notwendigerweise zitiert und benutzt worden sind. Letzterer Gruppe gehört an: das in mehrfacher Hinsicht – wegen der photographierten Ansichten von Hafen- und Bosphoruspartien, byzantinischen Seemauerteilen und osmanisch-maritimen Sperrforts, auch Lastschiffen und Booten – selbst für das Deutsche Schifffahrtsmuseum interessante Buch von Ernst Diez und Heinrich Glück: *Alt-Konstantinopel* (München 1920).⁴⁰ Es enthält als ungewöhnlichen Falt-Frontispiz außerdem ein doppeltes photographisches Panorama von Galata-Pera mit anschließendem Bosphorus sowie – vice versa – vom Galata-Turm aus den Rundblick über Goldenes Horn auf Alt-Stambul und seine großen Moscheen (Abb. 15) – somit die Totalillusion eines historischen, gewässer- und schiffe-umgebenen Weltorts im Zustand vor und um 1912.

Panoramen⁴¹ bieten jeweils weite Horizonte, vermitteln überschaubare Ganzheit, die synchrone Summe einzelner, in sich bereits komplexer Elemente. In unserem Fall vermitteln sie dank mehrschichtiger Gesamtschau sowohl geologische Landschaftsstruktur als auch deren kulturelle Bebauung. Für Helmuth von Moltke ergab sich 1835 noch folgendes humane Bild: *Auf beiden Ufern des Bosphorus reiht sich eine Wohnung an die andere, eine Ortschaft folgt der anderen, und die ganze, drei Meilen [etwa 22,5 km] weite Strecke von Konstantinopel bis Büyükdere bildet eine fortgesetzte Stadt aus zierlichen [meist kunstvoll aus Holz erbauten] Landhäusern und großherrlichen Palästen, aus Fischerhütten, Moscheen, Cafés, alten Schlössern und reizenden Kiosken.*

Daran hatte sich bis 1931/32, als ich den Bosphorus, zunehmend bewußter, mehrfach befuhr, wenig geändert. Selbst 1957 bei erneuter, gemächlicher, inzwischen beobachtungsgeschulter Inaugenscheinnahme von einem der regelmäßig verkehrenden Vorortdampfer, waren erst einige am Nordostrand von Pera mittlerweile aus hügeligem Gelände emporgewachsene Betonbauten zu sehen. Dann aber, 1993, erschien mir die 27 Kilometer lange Distanz von Pera bis zur Schwarzmeermündung – und zurück – größtenteils wie zubetoniert, zur stumpfsinnig-landschaftszerstörenden, profitorientiert-billigen Betonwüste verkommen zu sein. Darum sollten wir Sichtbelege ehemaliger Ortsgegebenheiten, zumal in berühmten Häfen und an vielbefahrenen Meeresstraßen, bewahren, ja kritisch-vergleichend beurteilen und historisch bewerten.

6

Am 7. Januar 1769 schrieb der erfolgreiche deutsche Landschafts- und Marinemaler Jakob Philipp Hackert (1737–1807)⁴² aus Rom an einen Freund in Paris: *Unsere Reise ist besonders angenehm gewesen ... in Marseille Toulon Antibes Genua haben wir die Merkwürdigkeiten besehen und etwas See-Haffen gezeichnet so weiter sind wir nach Livorno Pisa gekommen ... bis wir endlich d. 18. [Dezember 1768] hier glücklich angekommen ...* Hackert, dessen erster Biograph übrigens Goethe war, erwähnt im Brief-Zitat Genua, Livorno und Pisa – was aus drei Gründen wichtig wird: Erstens lassen sich deutsche, schwedische, französische, vor allem viele italienische Küstenpartien und Häfen in den realistisch gezeichneten und idealisierend gemalten Arbeiten Hackerts vielfältig nachweisen, zweitens Ereignisbilder, wie jene strategisch bedeutsame Seeschlacht von Tschesme (1770), der Stapellauf der PARTENOPE oder ein Vesuv-Ausbruch sowie drittens das Œuvre-Phänomen früher, unterschiedlicher Panoramen.

Am Beispiel eines durch Hackert 1799/1800 in Pisa geschaffenen Veduten-Paares, und zwar vom dortigen Ponte a mare, verdeutlicht sich das augenfällig in seiner – wie es Wolfgang Krönig treffend charakterisierte – »Kehrtwendung der Blickrichtung«. Denn genannte Brücke erscheint zunächst vor den flußabwärts führenden Arno-Ufern, dann dieselbe Brücke – nur vice versa – vor der bergigen Landschafts- und Stadtsilhouette Pisas – einschließlich Baptisterium, Dom und Schiefem Turm.

Noch eine – jedoch kontroverse – Bemerkung scheint abschließend notwendig, gleichwohl sinnvoll zu werden: In einem anderen Paar 1772 datierter Gemälde Hackerts, und zwar angeblich des »Hafens von Livorno«, muß man eines davon eher als »idealen Hafen« ansprechen, da – vorn rechts – ein auf Bastionen stehender, sehr schlanker, elegant proportionierter Leuchtturm frappierend Genuas »Lanterna« gleicht. Sie wurde im Mittelmeergebiet zum kunstgeschichtlich meist gezeichneten, gemalten und fotografierten Fanal. So bewegt dieses nautische, gut 450 Jahre alte, nachts viele Seemeilen weit Lichtbahnen aussendende Richtzeichen noch heute, ja auch morgen unser Herz.



SULEIMANIE

GOLDENES HORN

HOF DES KRIEGSMINISTERIUMS

ALTE BRÜCKE

PANORAMA I VON DER BAJESIDIE AUS. IM VORDERGRUNDE ALT-STAMBUL

HAIDARPASCHA

ALTES (TOP-KAPU)



PANORAMA II. VOM GALATATURM AUS

GALATA-PERA

GALATA TURM

SCHLOSS DOLMA BAGTSCHÉ

BOSPO



RÜSTEM-PASCHA DSCHAMI

GALATA-BRÜCKE

JENI DSCHAMI

BRÜCKE HÄLFTE: DAS GOLDENE HORN MIT DEM GALATA-PERA-HÜGEL. MITTE: EINGANG ZUM BOSPORUS MIT

PERA

JRENENKIRCHE

AJA SOPHIA

ACHMEDIE

GALATA-BRÜCKE



IM VORDERGRUND GALATA LÄNGS DES GOLDENEN HORNS. LINKS DER EINGANG ZUM MARMARA-MEER MIT D



SPORUS SKUTARI Haidarpascha
ALTES (TOP-KAPU) SERAI

HAMI VALIDE HAN
S MIT SCHLOSS DOLMABAGTSCH (LINKS), RECHTE HÄLFTE: HINTEN DAS ASIATISCHE UFER MIT SKUTARI, HA
BRÜCKE NURI OSMANIE BAJESIDIE SERASKIERAT SULEIMANIE



JENI DSCHAMI RÜSTEM-PASCHA DSCHAMI
MIT DEM ASIATISCHEN UFER (HAIDARPASCHA), VON DER LANDSPITZE MIT DEM ALTEN (TOP-KAPU) SERAI AN ALT-

MARMARA — MEER

AJA SOPHIA

NURI OSMANIE

VERBRANNT
ACHMEDIE SÄULE

DER GROSSE BASAR

SARPAŞA UND DAS MARMARA-MEER. VORN HANE UND DER GROSSE BASAR

SCHASADE

VALENS-AQUÄDUKT

MEMEDIE



EICH ÜL JSLAMAT

ALTE BRÜCKE

AMBUL MIT DEN GROSSEN MOSCHEEN

Anmerkungen:

- 1 Als Beleg dafür übereignete ich dem Deutschen Schiffahrtsmuseum (Stiftung 2000) die Urkunde des mir am 8. Mai 1944 »für die Teilnahme an den Kriegsfahrten des Torpedobootes TA 26« verliehenen Zerstörerkriegsabzeichens. – TA 26, das zunächst italienische Torpedoboot ARDITO, 1683 t, Indienststellung durch die deutsche Kriegsmarine am 20. Januar 1944 zu Genua, machte vor Genua am 10. Februar 1944 Meilenfahrt und Probeschießen, nahm danach an verschiedenen Aufklärungs- und Minen-Unternehmungen ebenso teil wie an der Beschießung von Bastia/Korsika (April 1944), Gefechten mit Gegner-Flugzeugen und –Schnellbooten. Die mit Radar ausgerüsteten US-Boote PT 552, 558 und 559 torpedierten TA 26 zusammen mit TA 30 am 15. Juni 1944 nachts etwa gleichzeitig vor der Küste der Cinque Terre. TA 26 sank, mittschiffs getroffen und auseinandergebrochen, innerhalb von zwei Minuten. Es hatte 90 Tote, TA 30 zwanzig Vermißte. – Als weitere Stiftung 2000 geht jetzt ans DSM auch jenes 1939 von mir angefertigte Torpedoboote-Modell, das im DSA 16, 1993, S. 186f. besprochen wird. Das deutsche Torpedoboot LUCHS, am 15. März 1928 in der Marinewerft Wilhelmshaven stapelgelaufen, wurde durch einen (der GNEISENAU zugeordneten) Torpedo des britischen U-Boots THAMES am 26. Juli 1940 vor Norwegens Küste förmlich zerrissen.
- 2 Ekhart Berckenhagen: Vom Goldenen Horn zu Dardanellen und Bosphorus. Drei neuerworbene Konstantinopel-Pläne. In: DSA 21, 1998, S. 321 m. Abb. – Karl Alman: Graue Wölfe in blauer See. Der Einsatz der deutschen U-Boote im Mittelmeer. München 1977 (wo aber selbst von MFPs, Schnell- und Minenräumbooten, U-Boot-Jägern, Minen- und Lazarettsschiffen usw. die Rede ist). – Erich Gröner: Die Schiffe der Deutschen Kriegsmarine und Luftwaffe 1939-45 und ihr Verbleib. München 1954. – Gerd-Dietrich Schneider: »Plattbugkreuzer«. Artillerieträger [Fährprähme] der Marine im Einsatz. Berlin 1998.
- 3 Wirich v. Gartzten (1909-1993): Die Flottille. Außergewöhnlicher Seekrieg deutscher Mittelmeer-Torpedoboote. Herford 1982, S. 121ff., 155 Karte mit den Positionen der zehn vom Feind versenkten eigenen Boote, S. 173ff. Dokumentation zu den Bootsklassen, deren Unternehmungen Januar 1944 bis März 1945; *Im Mittelmeer überlebte kein einziges Boot das Kriegsende*, zumal das letzte, TA 32, am 25. April 1945 im Hafen von Genua selbstversenkt wurde.
- 4 Auslands-Torpedoboot, ex RIGEL (der ital. ARIETE-Klasse, 1020 t), am 23. Januar 1944 Indienststellung, danach Teilnahme an 24 Unternehmungen.
- 5 Auslands-Zerstörer, ex CORSARO (der ital. CAMICIA-NERA-Klasse, 2420 t, 35 sm/h), sollte Ende September 1944 in Dienst gestellt werden.
- 6 Totalverlust von 1 U-Jagd-Schiff, 2 M-Booten, 6 Vorposten-Booten, 3 T-Trägern, 1 Transport-U-Boot, 8 Hafenschutzbooten; schwere Schäden an weiteren acht Einheiten, darunter Lazarettsschiff ERLANGEN.
- 7 Siehe Ekhart Berckenhagen: Schiffahrt in der Weltliteratur. Ein Panorama aus fünf Jahrtausenden. (= Schriften des DSM, Bd. 40). Hamburg 1995. – Auch ders.: Narrenschiffe, Barken des Heils, Gondeln der Lust, Todesnachen. In: DSA 20, 1997, S. 79-128.
- 8 Berckenhagen (wie Anm. 2), S. 319ff. mit Abb.
- 9 Von A. D. Mordtmann stammt das Buch »Belagerung und Eroberung Constantinopels durch die Türken im Jahre 1453«. Nach den Originalquellen bearbeitet. Stuttgart, Augsburg 1858, S. 57ff.: Daraus geht hervor, daß die Erstürmung 1453 vornehmlich durch den überraschenden Einsatz über Land ins Goldene Horn transportierter 72 osmanischer Schiffe ermöglicht wurde. Im lithographischen Faltpfadplan von Constantinopel (hinten) ist, Nr. 15, der byz. Portus Theodosii eingezeichnet sowie, Nr. 40, das türkische Arsenal. – Den Theodosios-Hafen betont natürlich auch W. Müller-Wiener, 1994, S. 7, 9.
- 10 Helmuth von Moltke: Briefe über Zustände und Begebenheiten in der Türkei aus den Jahren 1835 bis 1839. 8. Aufl., hrsgg. G. Hirschfeld. Berlin 1917, S. 190 berichtet Moltke über den Bukoleon-Hafen im Brief vom 28. Dezember 1837: *Dieser Hafen ist noch heute in dem niedrigen Platz von Kadriga-Liman erkennbar.* – Im Brief vom 14. September 1837 spricht Moltke vom Galataturm und von dem wunderbaren Panorama, das man von dort aus genießen kann, so etwa S. 163: *Dicht unter Dir hast Du das Getümmel im Goldenen Horn, im Arsenal, in den Schiffswerften, auf der neuen Brücke und in Galata. Die Mannigfaltigkeit dieser Ansicht ist so groß, daß man Tausende von Gegenständen achtlos übersieht, vor denen man an einem anderen Orte staunend stehen bleiben würde.* – S. 20-23 über den Bosphorus.

Abb. 15 (Seite 82–85) *Zwei Panoramen: mit Galata-Pera, dem Bosphorus und der asiatischen Gegenküste, von Alt-Stambul aus vor 1911 photographiert, sowie (unten), vom Galataturm aus aufgenommen, der Rundblick über das Goldene Horn auf die ihm zugewandte Stadtfront von Alt-Stambul – mit Galatabrücke und, direkt rechts daneben, ihrem im Bau befindlichen, erst 1912 vollendeten Ersatzbau. Nach der Frontispiz-Falttafel in: Diez und Glück: Alt-Konstantinopel. 1920; DSM. (Stiftung 2000)*

- 11 Erschienen bei E. Wasmuth in Tübingen, mit 60 Bildtafeln, vornehmlich zur islamischen Zeit und dem 19. Jahrhundert. – Nicht enthalten sind Braun und Hogenbergs Vogelschau-Ansicht von ca. 1580, auch nicht Homanns Prospekt von ca. 1710 (beide 1998 dem DSM gestiftet), desgleichen nicht der hier reproduzierte Constantinople-Plan von 1891 (= Abb. 3). – Für den in Taf. 45.1 und 50.1 abgebildeten Stationär LORELEY (II) (erbaut als Radaviso 1871 in Wilhelmshaven, 1896 aus der Kriegsschiffliste gestrichen) ist hinzuweisen auf die 1993 edierte zehnbändige Taschenbuchausgabe von Hans H. Hildebrand, Albert Röhr und Hans-Otto Steinmetz: Die deutschen Kriegsschiffe. Biographien – ein Spiegel der Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart. Hamburg o. J., Bd. 5, S. 227ff. m. Abb.; dort Bd. 2, S. 139ff. ist ebenso von der BRESLAU wie Bd. 3, S. 222ff. von der GOEBEN die Rede, während jene zahlreichen im Mittelmeer untergegangenen TA-Boote, U-Jäger, auch Untersee-, Schnell- und Minenräumboote sowie Fährprähme unberücksichtigt blieben.
- 12 In: Istanbul. MERIAN-Monatsheft 12, Hamburg 1962, S. 51f. – Siehe dazu J. Gottwald: Die Stadtmauern von Pera. In: Bosphorus. Mitteilungen des Deutschen Ausflugsvereins »G. Albert«, N.F. IV. Heft. Konstantinopel 1907, S. 5-72 mit 13 Abb. von den in den 1860er Jahren noch stehenden Türmen, Toren, Stadtmauerteilern sowie Wiedergaben von Wappen und Bauinschriften; DSM (Stiftung 2000). – Zum »Liber insularum archipelagi« des Cristoforo Buondelmonti (einer Art Reiseführer und Segelhandbuch), worin auch die Konstantinopel-Pera-Vogelschauansicht enthalten ist, siehe: Description des îles de l'Archipel par Christoph Buondelmonti: version grèque par un anonyme, publ. d'après le manuscrit de Sérail ... par Emile Legrand ... Première partie, ornée de 52 cartes géographiques. Paris 1897. – G. Gerola: Le vedute di Constantinopoli di C.B., in: Studie byzantini e neoellenici 3, 1931, p. 247-279. – Wolfgang Müller-Wiener: Istanbul und der Orient aus der Sicht europäischer Reisender in alter Zeit. In: Mitt. d. Fränkischen Geographischen Ges. 38, 1991, S. 195f., Anm. 9, Abb. 6. – Propyläen Weltgeschichte, Band 5. Berlin, Frankfurt/M. 1991, Tafel-Abb. vor S. 225 (nach der Inseln-Buch-Miniatur im British Museum, London).
- 13 Zu den genuesischen Stützpunkten und Handelsstationen auf der Krim gehörten Kaffe (= Feodosia) 1261-1475, Sudak (= Soldaja), Cembalo (= Balaklawa) und Tana (= Asow) 1261-1392 am Asowschen Meer, vgl. Franz Kurowski: Genua aber war mächtiger. Geschichte einer Seemacht. Herrsching 1990, S. 94f., 158ff., 169f. – Siehe auch G. G. Musso: Navigazione e Commercio genovese con il Levante nei documenti dell'Archivio del Stato di Genova (sec. XIV-XV). (1975). – M. Balard: Gènes et la Mer Noire (XIIIe-XVe Siècles). In: Revue Historique 270, 1983, p. 31-54. – In Siltbergers Reisebuch (Kriegsgefangen in Vorderasien von 1394-1425). Insel-Buch Nr. 219, Leipzig o. J., S. 46, 80 Anm. 31 ist auch von Kaffa die Rede, desgleichen S. 18 von Genuesen in Samsun. – Auf der historisch wertvollen »Charte des Türkischen Reichs, von Abubekr, einem türkischen Gelehrten, ... mit Verbesserungen ... versehen von M. Joh. Christoph Fridrich Schulz. Leipzig ... 1770«, einer kolorierten, gefalteten Radierung im DSM (Stiftung 2000), ist der damalige, von Meeren umgebene Herrschaftsbereich – nationalistisch überhöht – festgehalten. Am Schwarzen Meer befinden sich Kaffa/Krim und Asow noch unter türkischer Oberhoheit (erst 1774 im Frieden von Kutschuk geändert). – Hier anzumerken bleibt außerdem jene wichtige Portolankarte des Schwarzen Meeres von Petrus Vesconte, Genua 1318, siehe DSA 21, 1998, S. 417 Abb. 6. – Von Caffa/Kaffa am Schwarzen Meer schleppten übrigens genuesische Fernfahrer und deren Schiffe 1347 die Pest nach Italien ein. Ihre verheerende Wirkung zeigte sich 1348-1350 in ganz Europa; vgl. Francesco Petrarca: Reisebuch zum Heiligen Grab. Lateinisch/Deutsch. Hrsgg. Jens Reufsteck. Stuttgart 1999, S. 37, 81 Anm. 44. – Zur Baukunst Genuas auf Korsika siehe Jean-Claude Yarmola: Architecture militaire en Corse, les fortifications urbaines de Bonifacio. In: Les Monuments historiques de la France 1976, Nr. 1, S. 4-13 mit 22 Abb.
- 14 Ernie Bradford: Die Griechischen Inseln. München ⁶1985, S. 255, 260f., 273, 278, 282f., 287. – Johannes Gaitanides: Das Inselmeer der Griechen. München ⁵1982, S. 191, 197, 273. – Von Byzanz kam die Insel Lesbos 1355 an die genuesische Familie Gattilusio und blieb ihr bis 1462; ihnen gehörte auch Lemnos 1453-1537; Chios befand sich unter den Zaccaria 1262-1329 und 1345-1566 unter den Giustiniani, welche den Mastix-Handel monopolistisch betreiben konnten.
- 15 Helmut Pemsel: Biographisches Lexikon zur Seegeschichte. Koblenz 1985, S. 74f. – Derselbe: Seeherrschaft. Band 1 (Eine maritime Weltgeschichte von den Anfängen bis 1850). Koblenz 1985, S. 110ff. See-kriege Genuas gegen Pisa und Venedig, S. 143ff. Andrea Doria's See-Einsätze.
- 16 Kurowski (wie Anm. 13), S. 124ff. Curzola und Lamba Doria, S. 111ff. Seeschlacht bei Meloria 1284 und Oberto Doria, S. 255-297 Andrea Doria. – Fiorella Caraceni Poleggi: Genova Guida sagep. Genova ⁸1992, S. 68f., 72, 83, 87, 116 m. Abb. – Ennio Poleggi: Genua. Portrait einer Stadt. Genova ²1992, Abb. 7, 18, 29, 36, 40, 76.
- 17 George L. Gorse: The Villa of Andrea Doria in Genoa ... In: Journal of the Society of Architectural Historians 44, 1985, S. 18-36 mit 30 Abb. – Mary Newcome: Genoese Baroque Drawings. Ausstellungskatalog der University Art Gallery ... of New York at Binghamton 1972.
- 18 Opern-Aufführungs-Besprechungen in der F.A.Z. vom 4.5.1995 und 14.11.1995.
- 19 Friedrich Winkler: Jos Amman von Ravensburg. In: Jahrbuch der Berliner Museen NF 1, 1959, Heft 1, S. 51ff. mit 8 Abb. – Liane Castelfranchi Vegas: Italien und Flandern. Die Geburt der Renaissance. Stuttgart, Zürich (1984) 1994, S. 238ff., Abb. 141 und 147.

- 20 Fernand Salentiny: Dumonts Lexikon der Seefahrer und Entdecker. Köln 1995, S. 70f., 143ff., 262, 264f. – Berckenhagen (wie Anm. 7), S. 140ff. m. Abb. – Propyläen Weltgeschichte. Hrsgg. Golo Mann und A. Nitschke, 6. Band. Berlin, Frankfurt/M. 1991, S. 563f. – Giacomo Leopardi: Canti e Frammenti. Gesänge und Fragmente. Italienisch/Deutsch. Übers. u. hrsgg. Helmut Endrulat. Stuttgart 1990, S. 34f., 276.
- 21 Siehe DSA 17, 1994, S. 48.
- 22 Ennio Poleggi: Paesaggio e Immagine die Genova. Genova 1982, Abb. S. 63, 99–103 (= Fig. 78–82 C. de Grassi), 128 (= Fig. 105 Karl Rottmann), 145 (= Fig. 120 Photographie ca. 1885).
- 23 Peter Murray: Weltgeschichte der Architektur. Renaissance. (Mailand 1978) Stuttgart 1989, S. 125f., Fig. 227f.
- 24 Peter Paul Rubens 1577–1640. Katalog der Ausstellung Band 1. Köln 1977, Nr. 91, S. 324f. m. Abb. – Rubens e Genova. Genova 1977, S. 186, Fig. 54.
- 25 Peter Paul Rubens »Palazzi di Genova«. Hrsgg. Heinz Schomann. Dortmund 1982, S. 66–73 Palazzo Spinola (F), 198–201 S. Maria Assunta di Carignano, jeweils mit Abb. der Kupferstiche von Fassade, Grundrissen und sogar Gebäudeausschnitten.
- 26 Lady Mary Montagu: Briefe aus dem Orient. Hrsgg. G. A. Narciss, bearb. Irma Bühler. Stuttgart 1962, S. 222ff.
- 27 Dessen Mittelmeerflotte unter Admiral Duquesne beschloß übrigens Genua vom 17.–22. Mai 1684. Dabei wurde das legendäre Kolumbus-Geburtshaus zerstört. Eine der 13 300 damals in der Stadt eingeschlagenen Kanonenkugeln ist im Museum S. Maria di Castello zu sehen; siehe Poleggi: Genua (wie Anm. 16), Abb. S. 131.
- 28 Poleggi (wie Anm. 22), S. 115ff. m. Abb.
- 29 Irrfahrten. Hrsg. Georg A. Narciss. Frankfurt, Gütersloh o.J., S. 56.
- 30 Deren Anfänge samt altem und neuem großen Trockendock gehen auf die umfänglichen Vermächtnisse des Raffaele De Ferrari Duca di Galliera († 1876) und seiner Witwe († 1888) zurück. – Gabriella De Ferrari (in Peru geboren) veröffentlichte 1990 in New York ihren Roman über die Geschehnisse zweier Genueser Kaufmannsgenerationen »A Cloud on Sand« (= Wolken auf dem Sand. Aus dem Amerikanischen von Michaela Grabingern. München [1991] 1994, S. 192ff.): ... *Die Nachrichten klangen beängstigend. Zwei Tage vor der Trauung wurde ein englisches Schiff auf dem Weg nach Amerika im Atlantik versenkt ... Arturo hatte ursprünglich geplant, die Hochzeitsnacht ... in Portovenere zu verbringen. »Nein«, sagte Antonia. »Ich möchte sie in deinem Haus in Nervi verbringen ... Ich habe darüber nachgedacht, daß wir nur diese eine gemeinsame Nacht haben, bevor ich dich verlassen muß.« Arturo erlaubte ihr nicht, irgend etwas im Haus zu berühren. »Laß es, wie es ist«, sagte er. Während sie sich zu Antonias Abreise bereit machten, fiel kein einziges Wort mehr. Arturo verschloß die Tür ... Mehr als ein Jahr verging, bis das kleine Haus in Nervi wieder von einem Menschen betreten wurde. Ein junger Soldat in Begleitung einer jungen Frau ... brach das Türschloß auf. Ehrfürchtig betrachtete das Paar die Überreste des Hochzeitsmahls auf dem Tisch und die heruntergebrannte Kerze auf dem Boden vor dem Bett. Diese Gegenstände bewirkten, daß ihre Liebesnacht nüchterner verlief, als sie es sonst wohl gewesen wäre. Am Morgen schloß der Soldat sorgsam die Tür und küßte das Mädchen zärtlich, bevor er ging. Drei weitere Jahre verlossen. Es war Frühling. Ein amerikanisches Flugzeug, das sich auf dem Weg nach Genua verirrt hatte, überflog das Gebiet und warf eine Bombe ab. Sie landete unmittelbar östlich des Hauses und machte es dem Erdboden gleich ...* – Zu den gegenwärtigen Yachthäfen am Ostende im Porticciolo Abbruzzi und Westende neben den Cantieri Genovesi (Ansaldo) siehe Rod Heikell: Italienische Westküste. Von Genua bis ... Korsika. Hamburg o. J. (nach 1986), S. 50f. m. Abb.
- 31 Vgl. dazu Arnold Kludas: Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt. (= Schriften des DSM, 5 Bde. 18–22). Hamburg 1986–1990; darin Bd. 1, S. 202; Bd. 2, S. 47, 215ff. m. Abb.; Bd. 3, S. 113, 116f. m. Abb., 193 (wo vom 1907/08 erbauten Passagierdampfer PRINZ FRIEDRICH WILHELM die Rede ist, der – inzwischen mehrfach umbenannt – am 23. Dezember 1929 in Genua zum Abwracken einlief); Bd. 4, S. 208.
- 32 Vor 1911 überbaut vom Ponte Parodi; dort bewundert man seither den 100 m langen, damals avantgardistischen Betonbau des nach dem »System Hennebique« errichteten Kornsilos.
- 33 Poleggi (wie Anm. 22), Fig. 63, S. 80f. – Zum Architekten, Ingenieur und Begründer »dell'istituto tecnico navale« (in Genua) Giovanni Ansaldo (1815–1859) siehe Eckhart Berckenhagen: Von Schinkel bis Mies van der Rohe. Zeichnerische Entwürfe europäischer Baumeister, Raum- und Formgestalter 1789–1969. Katalog der Ausstellung der Kunstbibliothek Berlin 1974, S. 58f., Nr. 102, Abb. 58.
- 34 Poleggi: Genova (wie Anm. 16), S. 268ff. m. Abb. – Bericht über die »Colombo '92 Esposizione di Genova«. In: Schiff und Zeit 36, 1992, S. 34f. m. Abb. – Inzwischen arbeitet man an einer wertvolle historische Bausubstanz behutsam rettenden Hafen- und Stadtsanierung.
- 35 E. und B. Göpel: Max Beckmann. Katalog der Gemälde. 2 Bände. Bern 1976, Nr. 269. – Christian Lenz: Max Beckmann und Italien. Frankfurt/M. 1976, S. 29f. – Katalog der Ausstellung Max Beckmann. München, Berlin etc. 1984, Nr. 49, Abb. S. 236. – Reinhard Spieler: Max Beckmann. Köln 1994, S. 78 mit 2 Abb. (wo, auf alter Postkarte, noch der Zustand des »Ponte Federico Guglielmo« vor 1926 erscheint).

- 36 Siehe v. Gartzten (wie Anm. 3), S. 154, Abb. S. 168.
- 37 Am Rand des Horizonts. Deutsch von Karin Fleischer (München, Wien 1998) 1997, S. 61f.
- 38 Zur Vervollständigung der wissenschaftlichen Bibliothek des DSM stiftete der Autor im Jahr 2000 je ein Exemplar der hier genannten Bücher von W. v. Gartzten (wie Anm. 3; darin sind – neben kritischen Bemerkungen – Fotos eines anderen Augenzeugen eingeklebt), H. v. Moltke (wie Anm. 10), A. D. Mordtmann (wie Anm. 9), H. Schildtberger (wie Anm. 13), E. Poleggi (wie Anm. 22), E. Diez und H. Glück: *Alt-Konstantinopel*, 1920, und E. Mamboury's *Constantinople-Guide*, 1929 (aus dem das DSA 21, 1998, S. 320f. kopierte Panorama stammt; Mamboury reproduzierte S. 15 Pläne von Konzessionsgebieten der Venezianer, Amalfitaner, Pisaner und Genuesen im 12. Jahrhundert am Goldenen Horn sowie den Verlauf der Sperrketten über denselben Meerarm, S. 53 von den sechs 1303/1453 in Pera entstandenen Stadtteil-Ummauerungen, nach S. 56 topographische Karte Konstantinopels und seiner Häfen vor 1453, S. 303 den Grundriß der Moschee Sultan Selims I. [1520], S. 324 Plan des Seemauerverlaufs am Marmarameer sowie S. 330 Foto-Repro der ehem. Sperrketten-Reste über das Goldene Horn).
- 39 Berckenhagen (wie Anm. 2), S. 314 wird Va(l)vassoris Graphik als Vorlage für die Konstantinopel-Vogelschau von Braun und Hogenberg, um 1580, genannt. Deren Blatt zeigt oben eine identifizierbare Moschee, die wahrscheinlich besonderen Symbolwert besitzt. – Vgl. dazu auch Konstantinopel ... aufgenommen ... 1559 durch Melchior Lorichs aus Flensburg. Hrsgg. Eugen Oberhammer. München 1902 (ein Exemplar in der Kunstbibliothek Berlin, DA 829 quer).
- 40 Darin, S. 16, ist vorzüglich wiedergegeben jene tatsächlich um 1520 zu datierende Vogelschau-Graphik von Giovanni Andrea Va(l)vassori, in der, oben zentral, nur eine einzige Moschee vorkommt. Nach Lage und Bautyp mit zwei Minaretten dürfte es sich dabei um die für Sultan Selim I. (1512–1520) vom Architekten Adjem Alissi 1520–1523 errichtete Moschee handeln, die auf Geheiß Sultan Süleymans – im Gedenken an seinen Vater, genannt Yavuz (= der Gestrenge) – am Beginn der nun einsetzenden, für die architektonisch-urbane Verwandlung Istanbuls entscheidenden islamischen Bauphase entstanden war. Selim I. hatte 1514 Täbris/Persien, 1516/17 Syrien und Ägypten erobert und damit das Herrscherhaus Osman zum Beschützer aller Rechtgläubigen gemacht. So wuchs natürlich seinem Gedenk- und Grabbau die Funktion eines besonderen Fanals zu! In Mamboury's Panorama findet man es rechts von der alten Brücke (über das Goldene Horn). – Wir erinnern uns: nicht ohne tieferen Grund erhielt deshalb die GOEBEN 1914 den Namen YAVUZ SULTAN SELIM.
- 41 Stephan Oettermann: *Das Panorama. Die Geschichte eines Massenmediums*. Frankfurt/M. 1980. – *Der bunte Rock in Preußen ...* Bearb. E. Berckenhagen und G. Wagner. Katalog zur Ausstellung. Berlin 1981, S. 436. – Berckenhagen (wie Anm. 7), S. 123, Anm. 2.
- 42 Wolfgang Krönig: *Kehrtwendung der Blickrichtung in Veduten-Paaren ...* In: Wallraf-Richartz-Jahrbuch 30, 1968, S. 253ff., Abb. 177, 178. – Ekhart Berckenhagen: *Ein königlicher Freundschaftsbeweis. Graf Algarottis Grabmal im Campo Santo zu Pisa*. In: *Jahrbuch Preußischer Kulturbesitz* 28, 1991, S. 492ff., Abb. 3. – Wolfgang Krönig und Reinhard Wegner: *Jakob Philipp Hackert. Der Landschaftsmaler der Goethezeit*. Köln, Weimar, Wien (1994) 1997, S. 6, 126, Abb. 7 (angebl. Hafen von Livorno; eher als »Ideal-Hafen« anzusehen), 8, 85, 86, 103, 115, 150. – *Katalog der Ausstellung Il paesaggio secondo natura. Jacob Philipp Hackert e la sua cerchia*. Roma 1994. – Claudia Nordhoff und Hans Reimer: *Jakob Philipp Hackert 1737-1807. Verzeichnis der Werke*. 2 Bände. Berlin 1994. – Thomas Weidner: *Jakob Philipp Hackert. Landschaftsmaler im 18. Jahrhundert*. Berlin 1998 (zwei Bände mit Werkverzeichnis sollen folgen).

Pera – Genoa or vice versa: Old relationships and new donations

Summary

I spent my childhood in Pera. Thanks to my open-minded and cosmopolitan parents, I was very conscious of the uniqueness of this circumstance and it has had a lasting influence on my life. For a period of two hundred years, Pera had once been the Genoese part of Constantinople-Istanbul. From 1924 to 1932, my father was the pastor of a German Lutheran congregation there. His hobby was archaeology, and in that context he was interested in relics of the Early Christian and Byzantine past. An eight-year-old following in his footsteps, I soon came under the spell of these things myself – of the palaces and defence walls still standing on the shores of the Sea of

Marmara and the Golden Horn, and of the ports, which had been used even by the Italian maritime republics – Amalfi, Pisa, Genoa and Venice. The French map of Constantinople of 1891 (recently donated to the German Maritime Museum) played a substantial role in my constant sense of fascination with the world around me. At that time – by climbing the Tower of Galata erected by the Genoese in 1348 – I also experienced the panorama spread grandiosely before my eyes of the first Byzantine, then, from 1453 on (until 1923), Ottoman metropolis and the Asian coastal areas it looked out upon across the Bosphorus and Sea of Marmara. And it was in this setting that I learned about the history of the tower and the wall-enclosed district of Pera in which it stood. Genoa had received the right to settle in 1267 and the permission to use concession areas of rapidly growing dimensions. Any number of suspenseful stories have remained vivid in my memory, reports of early Islamic fleet operations, “Greek fire,” countless Byzantine sieges, crusade injustice of the year 1204, the seventy-two Turkish ships transported over hilly terrain to the Golden Horn in 1453, without which undertaking the final fall of Constantinople would not have been possible. My father even spoke of the GOEBEN and the BRESLAU – and on a visit to the German military cemetery of Therapia/Tarabya on the Bosphorus, he explained to me the difficult concept of heroism in the form of death at battle.

As a soldier I was dispatched to the Mediterranean in 1943, where beginning in the autumn of that year I was boatman on a tanker barge and primarily involved with supplying fuel oil to German naval units in the widely reaching harbour of Genoa. What spare time I had left I spent exploring the sights of the “Superba” – its famous palaces, especially on the “Strada Nuova” (i.e. Via Garibaldi, etc.) – as well as its sightworthy churches – San Matteo with Andrea Doria’s tomb, the sacred cathedral of San Lorenzo and the church of Santa Maria Assunta in Carignano, among other things an important nautical orientation. Then there were the many defence and harbour facilities, their appearances as impressive as their histories long, among them the “Lanterna” erected in 1543. The development and expansion of the moles and wharves stretches over seven centuries and into the present. During the war, the vast harbour area was subjected to steadily increasing bomb attacks from 1944 on, claiming horrible casualties and losses, particularly on September 4, 1944. On April 24 and 25, 1945, the last remaining German and Italian naval vessels went down, sunk by their own commanders, to the bottom of the harbour alongside the most prominent wharf facilities. The author was fortunate enough to survive this final inferno.

If this résumé reads at first glance like a curriculum vitae, the reason is the realisation that came to me atop the Galata Tower of Pera in 1931, that I should always look upon the world as a panorama. This insight became an absolute necessity in Genoa in 1943, as I gazed from one of the two early skyscrapers or from the Righi (a mountain lookout at high altitude) down at the bay, the harbour and the 2000-year-old metropolis.

Panoramas offer wide horizons, convey comprehensible entirety, the synchronous sum of individual and – in themselves – already complex elements. In any case, they provide an overview on many different levels, conveying both geological landscape structure as well as its cultivation by man.

On the canvas of his – incomparably visionary – Genoa panorama of 1927, Max Beckmann captured a sum such as this – an assemblage of individual, important basic components – in a manner as sensitive as it is abstract. Compared with and measured by the voices of visitors and poets quoted – Lady Mary Montagu, Charles Dickens, Guy de Maupassant, Marie Luise Kaschnitz, Antonio Tabucchi – the exiled German

painter succeeded in producing an almost haptic reproduction of the atmosphere of this unique maritime city, hidden behind the painted surface, mysteriously perceivable, ambivalent. The fact that, in addition to the total panorama, one also needs views – in the final analysis, two views, vice versa so to speak – is taught to us (with a reference beyond the framework of this brief report and the Istanbul-Pera panorama reproductions it concludes with) by the well-known landscape and marine painter of the Goethe period, Jakob Philipp Hackert, the author of an authentic depiction of Genoa's idealised "Lanterna."

Péra – Gênes ou vice-versa. À propos d'anciennes relations et de nouvelles donations

Résumé

Grâce à l'ouverture d'esprit de mes parents, mon enfance se déroula, consciente et riche en répercussions, à Péra, la partie de Constantinople – Istanbul autrefois génoise deux cents ans durant. Mon père y travailla de 1924 à 1932 comme pasteur de la communauté évangélique-luthérienne allemande. En tant qu'archéologue amateur, il s'intéressait aussi aux antiquités du début de l'ère chrétienne et aux byzantines. Elles me fascinaient déjà à l'âge de huit ans, dès lors je me passionnai aussi pour ces palais maritimes encore existants, ces digues marines et même pour les ports utilisés par les républiques italiennes – Amalfi, Pise, Gênes et Venise – au bord de la mer de Marmara et de la Corne d'Or. Le plan français de Constantinople datant de 1891 (maintenant offert au Musée allemand de la Marine) y joua un grand rôle. En outre, je fis autrefois l'expérience de ce panorama grandiose qu'offrait la métropole (tout d'abord byzantine et ottomane depuis 1453, jusqu'en 1923), et, de l'autre côté du Bosphore et de la mer de Marmara, ses régions asiatiques sur les rives opposées, telles qu'elles se déployaient devant moi après que j'ai eu grimpé au sommet de la tour de Galata. C'est là aussi que j'appris l'histoire de cette tour, construite en 1348 par les Génois, et de son quartier entouré de remparts: Péra. Depuis 1267, Gênes y avait reçu le droit d'asile et put utiliser des concessions dont l'ampleur augmentait rapidement. Dans mes souvenirs sont aussi gravés depuis lors tous ces récits passionnants sur les anciennes interventions de la flotte islamique, sur le feu grégeois, les innombrables sièges de Byzance, l'injustice de la croisade en l'an 1204, ainsi que le transport à travers un terrain accidenté jusqu'à la Corne d'Or des 72 navires turcs qui permirent la chute définitive de Constantinople. Mon père me parla aussi du GOEBEN et du BRESLAU, et m'expliqua au cimetière militaire allemand de Therapia/Tarabya situé sur le Bosphore, cette expression terriblement difficile à comprendre: «mourir au champ d'honneur».

A partir de 1943, je me retrouvai à nouveau en Méditerranée, cette fois en tant que soldat. Dès l'automne de cette année-là, je commandais une péniche-tanker et j'étais principalement responsable du ravitaillement en mazout des unités de la marine de guerre allemande stationnées dans le vaste port de Gênes. Le temps libre qui m'était accordé, je le passais à découvrir les sites de la «Superba», ses palais célèbres principalement le long de la «Strada Nuova» (Via Garibaldi, etc.), ainsi que ses églises – San Matteo avec le tombeau d'Andrea Doria, la respectable cathédrale San Lorenzo, de même que l'important amer qu'est l'église Santa Maria Assunta à Carignano. S'y ajou-

taient de surcroît de nombreuses et imposantes constructions défensives et portuaires, chargées d'histoire, telles que la «Lanterna», érigée en 1543. Le développement et l'agrandissement des môles et des débarcadères s'étendent jusqu'à nos jours sur plus de sept siècles. Durant la guerre, les vastes installations portuaires se trouvèrent dès 1944 en proie à des bombardements croissant sans cesse et causant terriblement de victimes et de pertes, surtout le 4 septembre 1944. Ensuite, les tout derniers restes des bâtiments de la marine allemande et italienne sombrèrent à côté de la plus importante digue les 24 et 25 avril 1945, sabordés. C'est avec une chance inouïe que l'auteur parvint à échapper à cet enfer.

Si ce résumé ressemble au premier abord à un curriculum vitae, c'est en raison de ce qui m'apparut déjà en 1931 sur la tour de Galata à Péra: c'est de devoir sans cesse regarder le monde comme un panorama circulaire. Cela s'était mué en 1943, à Gênes, en une nécessité absolue, et ceci depuis l'un des deux anciens gratte-ciel, ou plutôt du sommet du Righi, en jetant un regard sur la baie, le port et la métropole de 2000 ans.

Les panoramas offrent à chaque fois de vastes horizons, communiquent une vue d'ensemble, la somme synchrone de chaque élément déjà complexe en soi. Dans chaque cas, ils procurent grâce à une vision globale de plusieurs niveaux aussi bien une structure géologique du paysage que son aménagement culturel.

Cette somme de chacun de ces éléments de base, uniques, importants, ajoutés les uns aux autres, Max Beckmann la capta sur la toile en 1927, de manière aussi sensible qu'abstraite, en peignant son panorama incomparablement visionnaire de Gênes. Confronté et mesuré aux voix citées des visiteurs et des poètes, Lady Mary Montagu, Charles Dickens, Guy de Maupassant, Marie Luise Kaschnitz, Antonio Tabucchi, le peintre allemand (expulsé de son pays) réussit à rendre de façon presque palpable l'atmosphère ambivalente, mystérieuse et perceptible, dissimulée derrière la surface de cette ville maritime unique. Que l'on nécessite de surcroît, pour un panorama complet, deux visions – pour ainsi dire vice-versa –, c'est ce que nous apprend (au-delà du cadre du petit article présent et de ses panoramas d'Istanbul – Péra reproduits à la fin) le célèbre peintre paysagiste et de marines de l'époque de Goethe: Jakob Philipp Hackert. De lui aussi existe une représentation authentique de la «Lanterna» idéalisée de Gênes.