

**Zeitschrift:** Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme  
**Herausgeber:** Schweizerische Vereinigung für Landesplanung  
**Band:** 2 (1945)  
**Heft:** 2: Planung im Ausland [Fortsetzung]

**Artikel:** Landesplanung und Städtebau in der Türkei  
**Autor:** Egli, Ernst  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-781827>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 26.11.2024

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

## Landesplanung und Städtebau in der Türkei

Im letzten Jahre ist die Türkische Republik 21 Jahre alt geworden. Fünf Jahre dieses Zeitraumes sind Kriegsjahre, die das Land, ebenso wie die Schweiz, zwar nicht unmittelbar in das Kriegsgeschehen, aber doch in seine Auswirkungen miteinbezogen haben. Diese Tatsache trug wesentlich dazu bei, das Interesse für die Türkei in der Schweiz zu verstärken, und zwar nicht nur vom wirtschaftlichen Standpunkt aus, sondern vor allem auch aus Gründen einer gewissen Solidarität gegenüber den Zeitereignissen. Die natürliche Ergänzung, die jedes der beiden Länder im andern findet, sollte auch zu einem vermehrten materiellen und geistigen Austausch führen, in dessen Rahmen der Schweizer Technikerschaft gewiss eine fruchtbare Aufgabe zufallen könnte.

Es ist einleuchtend, dass die Türkei während der Kriegsjahre ihre ganze Kraft und Aufmerksamkeit dem Ausbau ihrer Verteidigungsmöglichkeiten und den Massnahmen des wirtschaftlichen Durchhaltens widmen musste. Darum drängen sich die Arbeiten im Sektor der Landesplanung und des Städtebaues, die hier in gebotener Kürze skizziert werden sollen, in den kurzen Zeitraum von 16 Jahren.

Zur Beurteilung der gegenwärtigen Lage jeder Planung in der Türkei genügt es aber nicht, nur die kurze Dauer der friedlichen Aufbauarbeit in Rechnung zu stellen. Wesentlich ist es, eine Vorstellung von der Gesamtlage des Staatswesens zu haben, das als jüngste Republik im Jahre 1923 die ersten Schritte in die Geschichte tat.

Damals lag vor dem neuen Präsidenten Mustafa Kemal Pascha ein Land, durch Jahrhunderte vernachlässigt und ausgeplündert, ein Land mit einer grossen, ja überwiegenden Mehrheit an Analphabeten, ein Land ohne Industrie, im Urzustand des Ackerbaues, ein Land, fast ohne Wissenschaftler und Techniker, ausgeblutet in Kriegen für die übernationale Idee des islamitischen Kalifats, ein Land, riesengross wohl, aber bedrückend leer und unvorstellbar arm. Zudem lag dieses Land im Trockengürtel der Erde, wo Sand und Fels dem Grün der Pflanzenwelt nur wenig und stets umstrittenen Platz boten.

Wo lagen die nächsten Aufgaben? Dies zu beantworten, hätte eine Landesplanung schon vorausgesetzt. Aufgaben gab es auf jedem Gebiete in Hülle und Fülle und überall waren es dringliche: im Aufbau der staatlichen Maschine, der Gesetzesgrundlagen, der öffentlichen und privaten Sphäre, der kulturellen Ziele und aller sonstigen Formen des Lebens einer Nation. Hier soll nur ein Ueberblick über bestimmte technische Aufgaben und Leistungen gegeben werden, Aufgaben, die mit Fragen der Landesplanung zusammenhängen und Leistungen, die für die Beurteilung der nächsten Friedensaufgaben zweckdienlich sind. Immerhin werden hier nur gewisse Gebiete beispielsweise herausgegriffen.

### 1. Das Eisenbahnwesen (siehe Abb. 1).

Die Türkei besass vor Einführung der Republik auf ihrem heutigen Gebiete einige wenige Bahnstrecken. Dazu gehörten die Strecke der orientalischen Bahn ab der bulgarischen Grenze bis Istanbul, weiter die Linie der Bagdadbahn ab Istanbul/Haydarpascha über Eskischehir, Konia, Ulukischla nach Adana und darüber hinaus bis zur syrischen Grenze. Abzweigungen führten von dieser Linie ab Eskischehir nach Ankara und ab einer unbedeutenden Abzweigstation nach Tarsus und Mersina. Ferner verband eine Bahn Bandirma am Marmarameer mit Manissa und Smyrna. Eine andere führte von Smyrna über Seldschuk (Ephesus) ins grosse Mäandertal über Aidin (Tralles) nach Denizli. Endlich verband eine Linie das vorgenannte Manissa im fruchtbaren Gediztale mit Afion-Karahissar auf der Bagdadstrecke. Wenige Strecken, eingleisig und, was wichtiger ist, mit leichtem Unterbau und schwachen Kunstbauten. Das Land war also nahezu unerschlossen. In richtiger Erkenntnis der Notwendigkeiten wurde das Eisenbahnbauprogramm an die erste Stelle gerückt.

Als Ergebnis der im Bauprogramm vorgesehenen Planungen wurden dann im Zeitraum 1924—1930 1232 km Strecken mit 203 Millionen Pfunden; im Zeitraum 1931—1941 2045 km Strecken mit 207 Millionen Pfunden Baukosten ausgeführt.

Zu erwähnen ist ferner, dass alle Eisenbahnen vor 1923 von privaten, konzessionierten Gesellschaften betrieben wurden. Diese Bahnen wurden seither vom türkischen Staat erworben und in eigenen Betrieb genommen, wobei auch diese Strecken den erhöhten Anforderungen angepasst und mit neuem rollenden Material ausgestattet wurden.

Bei der Wahl der Strecken waren offensichtlich drei Gesichtspunkte massgebend: Der militärische, der volkswirtschaftliche und der technische. Schnelle Verteidigungsmöglichkeiten für die Grenzen, Erschliessung möglichst der zusammenhängenden, fruchtbaren Gebiete unter Vermeidung unnötiger Kosten für Kunstbauten.

### 2. Der Strassenbau.

Nach den Erhebungen fand die Republik auf ihrem Gebiete im ganzen 13'885 km chaussierte Strassen und 4450 km Naturstrassen vor. Die Strassen litten alle an schlechtem Unterhalt — ein Zustand, der auch heute noch nicht behoben ist —, sie waren zum Teil mit übermässigen Steigungen und zu engen Kurven angelegt und besaßen überwiegend Holzbrücken. Die Studien und Vorbereitungen — zum Teil organisatorischer Art — führten im Jahre 1929 zum Gesetz Nr. 1525 über Strassen- und Brückenbauten, das später zum Teil durch das Gesetz Nr. 1882 verändert wurde.

Auf Grund dieses Gesetzes wurde ein Strassenbauprogramm ausgearbeitet, das den Ausbau von 42,481 km Staatsstrassen mit einem Gesamtaufwand von 377 Millionen türkischen Pfunden vorsah. (Siehe Abb. 2.) Für die Beendigung der Bauten nahm man einen Termin von 30 Jahren an.

Diesem Gesamtausbauplan für die Staatsstrassen folgte ein erster Etappenplan für die Durchführung

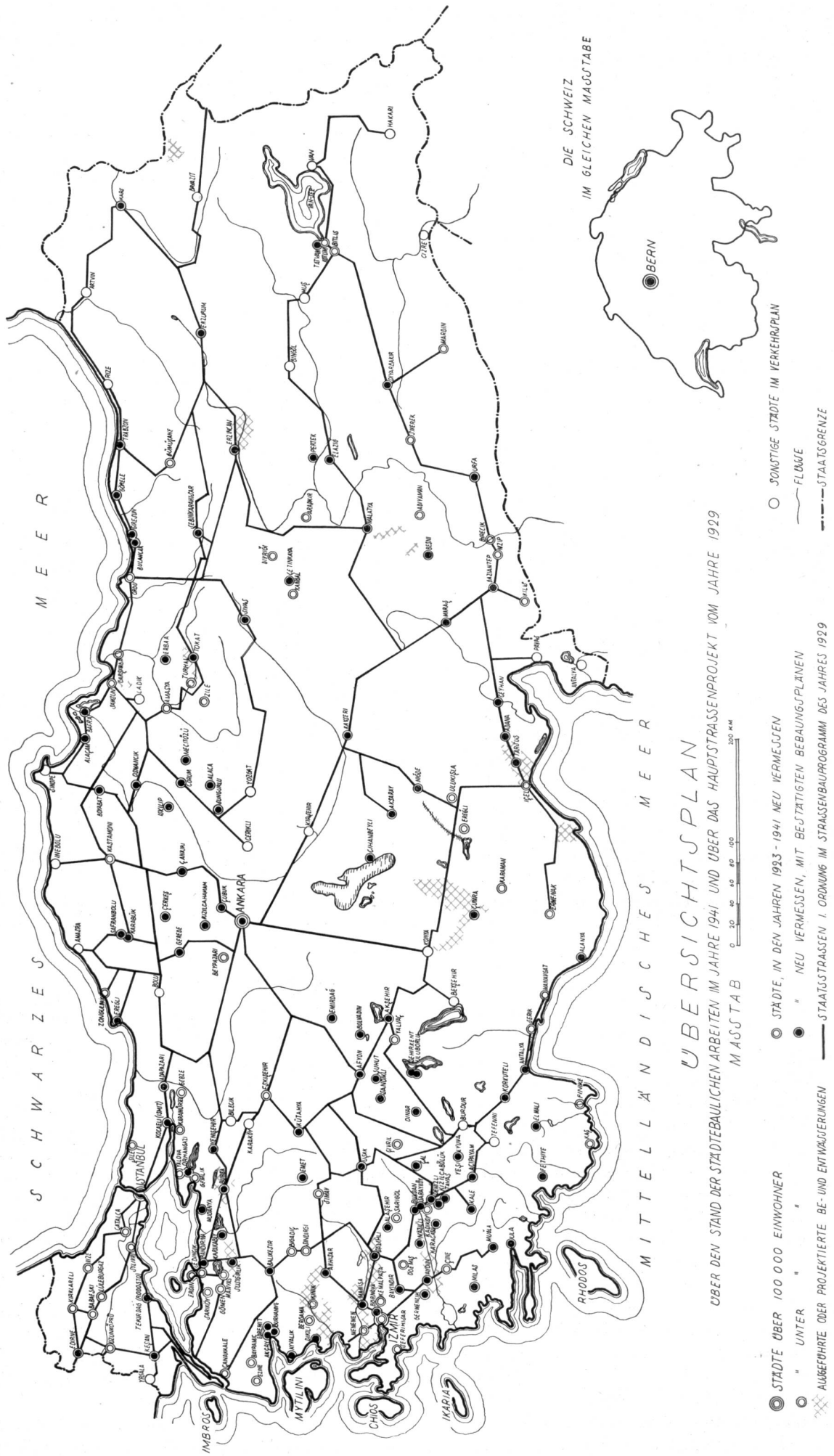


Abb. 2. Uebersichtsplan.

eines zehnjährigen Programmes, welches die Herstellung von 15'565 km mit einer Bausumme von 103,7 Millionen türkischen Pfunden bestimmte.

Neben diesem Programm der Zentralbehörde hatte jedes Wilajet sein eigenes Programm für die wichtigen Strassen der eigenen Region. In der Praxis wurden bisher die meisten hergestellten Strassen durch die Wilajete hergestellt.

Der Stand der Arbeiten betrug im Jahre 1941:

Vorhandene Strassen in gutem Zustand in km	In reparaturbedürftigem Zustande	Vorhanden im Unterbau	Vorhanden als Naturstrassen	Zusammen in km
10'316	6'750	14'370	12'820	44'256

Somit sind bis zum Jahre 1941 durch die Republik an Staats- oder Wilajetstrassen rund 26'000 km ganz oder teilweise hergestellt worden.

### 3. Orts- und Stadtplanung (siehe Abb. 2).

Ueber die Bemühungen zur Orts- und Stadtplanung, die seit der Verlegung der Hauptstadt Ankara im Brennpunkt des öffentlichen Interesses stand, sollen die folgenden Ziffern Aufschluss geben.

Es betragen	Die fertiggestellten Bestandsaufnahmen der Städte in ha	Die bestätigten Bebauungspläne in ha
im Zeitraum 1923—1928	3'010	950
im Zeitraum 1929—1935	7'052	1'390
im Zeitraum 1936—1941	25'872	16'934

In den Jahren 1923—1925 steht den Aufnahmen im Ausmasse von rund 3000 ha eine Zahl von 950 ha für bestätigte Bebauungspläne gegenüber, dann folgt eine Ruhepause bis zum Jahre 1929. Von da an schreitet die Arbeit bis zum Jahre 1933 fort, gefolgt von einer einjährigen Unterbrechung. Ab 1935 ist eine konstante Steigerung der Leistungen zu erkennen. Hier die Erklärung: Die Versuche der ersten Periode ohne Vorbereitungen und mit ungeeigneten Kräften fielen gänzlich unbefriedigend aus.

Darum wurde im Jahre 1927 ein internationaler Wettbewerb für den Bebauungsplan Ankaras ausgeschrieben, der von Prof. Hermann Jansen, Berlin, gewonnen wurde. In der Folgezeit beschränkte man sich der Hauptsache nach zunächst auf den Ausbau Ankaras. Immerhin wurden dem Genannten noch andere Städte, darunter Adana, Gazi-Aintep, Ismit (das alte Nikomedien) zur Bearbeitung anvertraut. Die gewonnenen Erfahrungen führten zum «Gesetz für den Hoch- und Strassenbau der Gemeinden» vom 1. Juni 1933, dem am 3. August 1936 eine Verordnung mit genauen Bestimmungen über die Herstellung von Bestandsaufnahmen und Bebauungsplänen folgte.

Damit wurde die gesamte Tätigkeit auf diesem Gebiete auf eine sichere, wenn auch anfechtbare Basis gestellt. Gleichzeitig wurde der Kreis der Fachleute auf andere Ausländer (Prost, Paris; Agache, Paris; M. Wagner, Berlin; Egli, Meilen usw.) ausgedehnt und auch den einheimischen Kräften in

immer verstärktem Masse Gelegenheit gegeben, mit den Ausländern in Konkurrenz zu treten.

Mit den gesetzlichen Unterlagen war auch die Möglichkeit geschaffen, alle Bestrebungen auf städtebaulichem Gebiete durch eine zentrale Organisation zu leiten. Dafür wurde im Arbeitsministerium am 1. Juni 1935 eine Abteilung für Städtebau eröffnet, der die Aufgabe zufiel, die Ausführung aller Planarbeiten zu überwachen, Richtlinien auszuarbeiten und die Rangfolge der Arbeiten zu bestimmen.

Hier folgen noch einige Zahlen über die geleisteten Arbeiten:

Zeitraum	Anzahl der Städte mit ausgeführten Bestandsplänen	Anzahl der Städte mit bestätigten Bebauungsplänen
Bis zum Jahre 1933 (I. 6.)	19	9
1933—1935 . . . . .	4	2
1935—1936 . . . . .	18	17
1936—1941 . . . . .	72	77
Insgesamt bis z. Jahre 1941	95	88

Von den 77 hergestellten Stadterweiterungsplänen der letzten Periode waren 42 durch vertraglich bestellte Fachleute, 35 durch das Amt selbst hergestellt worden.

### 4. Wasserbau.

Ungeheure Flächen der Türkei leiden an Dürre und Wassermangel. Der Regenfall ist der für die vorderasiatischen Trockenländer charakteristische. Die Regenzeiten fallen in für die Frucht ungünstige Zeitabschnitte. Zudem fliesst das Wasser grösstenteils ungenützt in die Randmeere ab oder versumpft weite Strecken der Täler. Reichliches Grundwasser, das auch in den trockenen Landstrichen nicht zu den Seltenheiten gehört, ist kaum irgendwo in den Dienst der Landwirtschaft gestellt.

Die Aufgabe muss also darin bestehen, das erreichbare Wasser zu sammeln und zu den günstigsten Zeiten dorthin zu bringen, wo es benötigt wird, wobei mit einem Minimum an Aufwand ein Maximum an Effekt erzielt werden soll. Dazu kommt die Aufgabe der Entsumpfung und der Erfassung von Grundwasser.

Der Wasserbau bedarf bekanntlich langer Jahre der Vorarbeiten für Beobachtungen und Aufnahmen, zumal in einem Lande, in dem meteorologische Daten ebenso fehlten, wie die sonstigen Aufnahmen unerlässlicher Natur. Damit ist auch erklärt, dass die Planungen erst im Jahre 1937 in grösserem Umfange aufgenommen wurden. Sie standen dann einige Jahre hindurch unter der verantwortlichen Oberleitung von Dr. ing. h. c. Gruner, Basel, dem eine Reihe Schweizer und Türken zur Seite standen.

Die Planungen erstreckten sich auf Ent- und Bewässerungen der Brussaebene, des Landstriches zwischen Manyas- und Apolyontsee am kleinen und grossen Karaderefluss, der Ebene des Bakirtschai zwischen Soma, Bergamo und Dikili, ferner des weiten Tales am Gedizfluss von Salihli im Osten über Manissa, Menemen bis ins alte Flussdelta nörd-

lich Smyrna, schliesslich des langen Tales am grossen Menderes, dem antiken Mäander, ungefähr von der Gegend um Denizli ab über Nazili bis Aidin — das antike Tralles. Dazu kamen Projekte zur Bewässerung der Malatyaebene, der Ebenen von Adana und Tarsus und der Landstriche um Konia, sowie Projekte ähnlicher Natur für die Gegenden von Tokat, Iğdir, Ersincan und am Fluss Zamanti.

Der Stand der praktischen Durchführungen stellt sich vier Jahre nach Beginn der Planarbeiten im Jahre 1941 wie folgt dar:

Die Arbeiten für Adana und Tarsus waren zu diesem Zeitpunkt in ihrer ersten Bauetappe beendet, ebenso die Arbeiten in der Malatyaebene. Die Menemenebene war zu zwei Dritteln bewässert, das Sumpfbereich von Ersincan trocken gelegt, die Kanalarbeiten am Menderes waren weitgehend durchgeführt und eine Reihe anderer Arbeiten war begonnen.

##### 5. Andere Projektarbeiten.

Der Raum gestattet mir nicht, über die angeführten Beispiele hinaus noch Einzelheiten zu bringen. Erwähnt seien jedoch noch:

1. Die Durchführung eines grossen Schulbauprogrammes für Primar-, Dorf-, Mittelschulen, für Fachschulen aller Art, Hochschulen und Lehrerseminare, deren bauliche Leitung in den Jahren 1927—1937 dem Schreiber dieser Zeilen anvertraut war;
2. die Verwirklichung eines Industriebauprogrammes mit mustergültigen Neuanlagen für die Zucker-, Papier-, Textil-, Leder-, Zement-, Metall- und Schwerindustrie;
3. die systematische Erforschung und Erschliessung der reichen Bodenschätze.

Es liegt in der Natur der Dinge, dass in Anbetracht der Weite und Leere des türkischen Raumes, bei dem primitiven Anfangszustand und der Dringlichkeit und Fülle der Aufgaben nur ein einziger Weg zum Erfolg denk- oder zumindest gangbar war. Nämlich, jede Aufgabe für sich in die Hände zuständiger Fachleute zu legen. Alle Planungen und Untersuchungen erfolgten daher nach Wissenszweigen und Aufgabengebieten getrennt. Die Dinge stossen sich in diesem Lande nicht so hart im Raume, dass es zu einer Konkurrenz in bezug auf die Nutzung des Bodens oder in der Rangfolge der Arbeiten kommen konnte. Der türkische Raum ist weit und so wenig genutzt, dass Raum für alle und alles da ist. Es konnte daher auch überall geplant und gearbeitet werden. Die Reihenfolge der Arbeiten war weniger durch ihre Wichtigkeit — sie waren alle gleich wichtig und notwendig — sondern vielmehr durch den Stand der Vorarbeiten und durch die Beschaffung der Geldmittel gegeben. Im allgemeinen hatte jeder Wissenszweig und jede Verwaltungsstelle so viel mit sich selbst zu tun, dass Probleme einer vertikalen Planung damals ohne Zweifel eher hinderlich als nützlich gewesen wären. Zuerst hiess es die Grundlagen der Planungen für jeden Wissenszweig sicherzustellen.

Die Erfahrungen und Doktrinen europäischer landwirtschaftlicher Hochschulen liessen sich z. B.

nicht ohne weiteres auf anatolische Verhältnisse anwenden. Anweisungen und Regeln, an die anatolischen Bauern hinausgegeben, mussten versagen, wenn sie sich nicht auf Versuche und Erfahrungen im eigenen Lande stützten. Hier waren alle Fragen neu zu stellen und neu zu untersuchen und zu diesem Zwecke wurden an die neuerbaute landwirtschaftliche Hochschule in Ankara die besten Kräfte berufen und ihnen alle Mittel zur Verfügung gestellt, damit sie den Weg fänden, Qualität und Ertrag der Forst- und Landwirtschaft und der Tierzucht zu heben. Fachliche Erziehung von landwirtschaftlichen Wanderlehrern und damit der Bauernschaft, Feststellung der Flächen mit günstigstem Ernteertrag, Bodenuntersuchungen, Anbauversuche, Motorisierung der Arbeit und noch hunderterlei Fragen standen zur Diskussion, bevor dieser Wissenszweig nur einigermaßen sich darüber klar wurde, wo, was und wie gepflanzt werden sollte.

Nicht so methodisch wurde freilich auf dem Gebiete des Städtebaues gearbeitet. Daran ist zum Teil der Stand dieser Wissenschaft selbst schuld. Dass die Stadt — das Wohnhaus des Kollektivmenschen — auf höherer Ebene dieselbe Haltung zeigen muss wie das für das Land beste Einzelwohnhaus, dass also ein höheres Gestaltungsgesetz das Wohnhaus, die Strasse, den Platz, das öffentliche Gebäude und die grosse Form der Stadt zu einer aus den Bedingungen der Umwelt erwachsenen Einheit bildet — eine Lehre, die uns eine mehrtausendjährige Städtebaugeschichte mit Ausnahme der letzten hundert Jahre erteilen könnte, für diese Erkenntnis waren die Zeit und das Land noch nicht reif. Und so wurde in diesem klassischen Lande des nach innen, zum Schatten gekehrten Hauses, die «Villa» übelster Sorte zur Norm erhoben und in die Mitte eines armseligen, sonnverbrannten und tödlich öden Gartens gestellt, so wurde auch mit dem Begriff einer Auflösung der Stadt in die Landschaft mit Grünzungen operiert, indes man freilich suchen müsste, um da ein «Grün» zu finden oder eine Landschaft, derentwillen die anatolische Stadt die Geschlossenheit ihrer kühlen Schattenmassen hätte opfern müssen. Darum ist das türkische Städtebaugesetz, ganz abgesehen von Details, meines Erachtens nach äusserst schädlich, denn es verunmöglicht die methodische Forschung und die Anpassung an bessere Erkenntnisse.

Die Landwirtschaft und der Städtebau sind hier nur als Beispiele für fast alle Wissenszweige — wenige ausgenommen — angeführt. Bei diesem Stand der Dinge mussten viele Fragen und nicht nur solche der Koordination aller Arbeiten auf später verschoben werden.

So z. B. die Frage des Standortes der alten und neuen Siedelungen an und für sich. Die Dörfer und Städte in Anatolien verdanken ihre Lage oft Umständen, die heute längst keine Geltung mehr haben. Es kann kein Zweifel darüber bestehen, dass für Ansiedelungen unter den heute bestehenden oder neu geschaffenen Umständen weitaus günstigere Lagen vorhanden sind. Es ist eine Frage, ob die Neutrassierungen der Bahnen später sich als richtig erweisen werden, wenn eine zielbewusste Innen-



kolonisation die günstigsten Siedlungsanlagen im Lande festgestellt und den Ueberschuss der Bevölkerung in diese neuen und günstiger gelegenen Siedlungen gelenkt haben wird. Es ist auch eine Frage, ob das für die Sanierung der alten Städte verausgabte Geld, insbesondere bei dem unvorstellbaren Mass an Strassenbegradigungen, Strassen-erweiterungen und Strassendurchbrüchen, nicht teilweise besser für neue Siedlungen an besseren Verkehrs- oder Produktionslagen verwendet worden wäre. (Beispiel in Abbildung 4: Alte Stadt — sanierte Stadt.)

Mit diesen Fragen ist allerdings die horizontale Planung verlassen. Es ist meine Ueberzeugung, dass die Zeit gekommen ist, wo die Türkei zu einer systematischen Landesplanung im Sinne der Koordination verschiedener Einzelplanungen übergehen muss.

Nun wäre es gewiss ein Irrtum, zu glauben, dass eine solche Koordination bis jetzt überhaupt gefehlt hätte. Eine solche Koordination verschiedener Aufgaben ergab sich nicht nur im grossen durch die Verhandlungen im Ministerrate und dann im Verhabe des türkischen Arbeitsministeriums, wo Strassen-, Wasser-, Städte-, Hoch- und Brückenbau nebeneinander arbeiteten, sie ergab sich vor allem bei den einzelnen Provinzverwaltungen der Wilajete, die nun, ganz auf die Bedürfnisse ihrer Regionen abgestellt, der Verflechtung der praktischen Bedürfnisse einer Bevölkerung untereinander viel näher standen als die Zentralverwaltung und auch über die Techniker verfügten, die im Austausch der Gedanken eine gewisse Abstimmung der Projekte aufeinander besorgten.

Trotzdem können wir da nicht von einer Landesplanung im Sinne einer systematischen und mit Vollmachten ausgestatteten Tätigkeit sprechen. Die Zeit wäre reif, für die Belange der Regional- und Landesplanung ein Instrument zu schaffen und Gebiete, wie etwa die Ebene des Bakirtschai oder das Menderestal vom Verkehrstechniker, Kultur-ingenieur, Wasserbauer, Städtebaumeister unter Mitarbeit von Aerzten, Geologen, Bergbautechnikern, Archäologen und sonstigen Berufen bearbeiten zu lassen, und zwar nach bestimmten, grossen Gesichtspunkten, nicht etwa, um Wunschträume auf Papier zu bringen, sondern um Richtpläne auszuarbeiten. Diese müssten dann für die Einzelplanungen wegleitend sein, damit ein Höchstmass an Erfolg für die eingesetzten Mittel gesichert werde. Heute laufen Eisenbahnen durch Tausende von Kilometern öder Landschaft. Die Eisenbahn lebt aber vom Verkehr oder vom Staate. Ich wage nicht zu berechnen, welche Belastung einmal die türkische Staatsbahn werden könnte, wenn nicht die Innenkolonisation systematisch alle Möglichkeiten der Besiedelungen entlang der Eisenbahnlinien fördern wird. Diesen Zusammenhängen wird heute noch viel zu wenig Bedeutung beigemessen. Ich spreche aus eigener Erfahrung und Beobachtung, wenn ich sage, dass ein nicht unerheblicher Teil der Projektarbeiten, ohne die erforderliche Koordination und ohne tiefere Systematik der zu lösenden Probleme durchgeführt, den Anforderungen der Zukunft nicht genügen wird. Die von mir begonnene städtebauliche Planung der Stadt Adrianopel, um ein Beispiel zu nennen, hängt so lange in der Luft, solange die Frage der Abflussregulierung der Maritza und ihrer Wiederschiffbarmachung bis zu dieser Stadt, solange

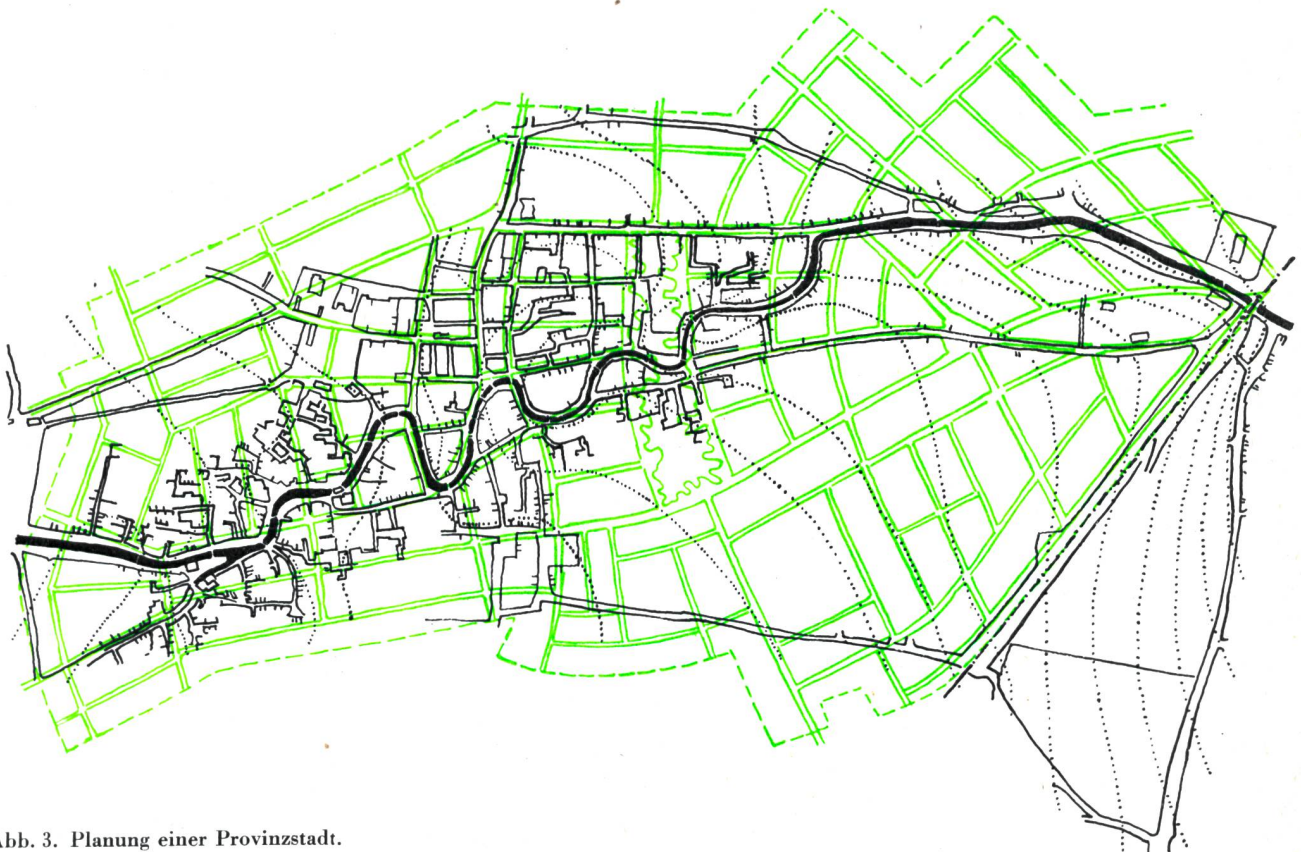


Abb. 3. Planung einer Provinzstadt.

Alte Stadt (schwarz). Bebaungsplan wie er nicht gemacht werden soll (grün).

ferner nicht eine vernünftiger Trassierung der orientalischen Eisenbahn und damit eine wirtschaftliche Basis für diese «Stadt ohne Hinterland» hergestellt ist. Die Frage der Stadt Edirne ist ohne Regionalplanung nicht lösbar.

Die Türkei steht auch vor der brennenden Notwendigkeit, alte und neue Häfen auszubauen. Diese Fragen werden ohne Regionalplanung nicht zu lösen sein. Die Stadt Samsun z. B., eine der wenigen Hafenanlagen an der pontischen Küste der Türkei, liegt ebensoweit entfernt vom Delta des Kyzyl-Irmak wie von der Mündung des Jeschil-Irmak. Beides sind wichtige und schiffbare Flüsse und könnten dem Hafen wichtige Zubringerdienste leisten, wenn die Flussboote nicht über das gefährliche Schwarze Meer müssten. Diese Flüsse mit ihrem fruchtbaren und entwicklungsfähigen Hinterland spielen in die Frage der Hafenanlage hinein und damit auch in den Stadtplan selbst.

Es gibt in der Türkei ungezählte Probleme der

Regionalplanung und Landesplanung, die sich in ihrer ganzen Tragweite erst einer methodischen Erforschung erschliessen werden. Es gibt aber auch Fragen, die längst am Tage liegen und untersucht werden sollten. Darum glaube ich, dass nach diesem Kriege alles Planen in der Türkei im Zeichen einer Neuorganisation stehen wird.

Es ist meine Ueberzeugung, dass es sowohl zum Vorteil der Türkei als auch der Schweiz wäre, wenn Schweizer Fachleute in Zusammenarbeit mit türkischen Berufskollegen die Raumplanung der Türkei im Sinne der Regionalplanung neu bearbeiten würden. Allerdings muss gesagt werden, dass jeder Fachmann eine gewisse Zeit braucht, um die Eigenart der dem Lande gestellten Aufgaben zu erkennen. Darum hängt es von der Einstellung und Erfahrung der Leiter solcher technischer Unternehmungen ab, ob der Einsatz von Schweizer Technikern im Dienste der Türkei für das Land und für sie selbst erfolgreich sein wird.



Abb. 4. Typisches Beispiel einer türkischen Landschaft.

(Photo Egli)



Abb. 5. Typisches Beispiel einer türkischen Landschaft.

(Photo Egli)

Zwei Beispiele aus der türkischen Hochplateau-Landschaft, die zu überwiegender Teil für dieses Land charakteristisch ist.