

Malte Fuhrmann

Die Bagdadbahn

aus:

Osmanen in Hamburg – eine Beziehungsgeschichte zur Zeit des Ersten Weltkrieges, herausgegeben von Yavuz Köse, mit Beiträgen von Camilla Dawletschin-Linder, Malte Fuhrmann, Elke Hartmann, Yavuz Köse, Sabine Mangold-Will, Ulrich Moennig, Stefan Rahner, Sandra Schürmann, Tobias Völker. Hamburg 2016.

S. 91–110

Hamburg University Press
Verlag der Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg
Carl von Ossietzky

Impressum

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <https://portal.dnb.de/> abrufbar.

Die Online-Version dieser Publikation ist auf den Verlagswebseiten frei verfügbar (*open access*). Die Deutsche Nationalbibliothek hat die Netzpublikation archiviert. Diese ist dauerhaft auf dem Archivserver der Deutschen Nationalbibliothek verfügbar.

Frei verfügbar über die folgenden Webseiten:

Hamburg University Press

http://hup.sub.uni-hamburg.de/purl/HamburgUP_Koese_Osmanen

Archivserver der Deutschen Nationalbibliothek

<https://portal.dnb.de/>

ISBN 978-3-943423-27-3 (Druckausgabe)

© 2016 Hamburg University Press, Verlag der Staats- und Universitätsbibliothek Hamburg Carl von Ossietzky, Deutschland

Produktion: Elbe-Werkstätten GmbH, Hamburg, Deutschland

<http://www.elbe-werkstaetten.de/>

Covergestaltung: Philip Bartkowiak, Hamburg

unter Verwendung der folgenden Abbildungen:

- Hereke Teppich, ca. 1900 © Doris Leslie Blau
- Türkischunterricht mit Mustafa Refik Bey, türkischer Generalkonsul a. D. (1915), Staatsarchiv Hamburg, Signatur: 720-1 265-09 03/ 008 (für nähere Beschreibung siehe Katalog S. 298)

Layout und Satz: Julia Wrage, Hamburg

Abbildungsnachweis:

Abbildungen S. 96, S. 103, S. 107, S. 110: © Evgi Güler: (nach Vorlage McMeekin, The Berlin-Baghdad Express, S. 47); © Historisches Institut der Deutschen Bank; © Malte Fuhrmann

Inhaltsverzeichnis

| | |
|------------|---|
| Leihgeber | 7 |
| Danksagung | 9 |

| | |
|----------------------------------|----|
| Vorwort | 11 |
| <i>Sabine Bamberger-Stemmann</i> | |

| | |
|-------------------|----|
| Einführung | 15 |
| <i>Yavuz Köse</i> | |

I. Transkulturelle Begegnungen und Kulturdifferenzen

| | |
|--|----|
| Vom <i>Johanneum</i> an die <i>Hohe Pforte</i> – das Leben und Wirken des Hamburger Orientalisten und Diplomaten Andreas David Mordtmann d. Ä. | 25 |
| <i>Tobias Völker</i> | |

| | |
|--|----|
| „Meine Studenten sind alle bärtige Leute“ – Notizen zum Leben und Wirken von Joachim Schulz alias Prusyalı Emin Efendi (1813–1892) | 45 |
| <i>Yavuz Köse</i> | |

| | |
|---|----|
| Das Dilemma der Reform – die Arbeit der deutschen Militärmission im Osmanischen Reich in der Zeit Sultan Abdülhamids II. zwischen Kulturdifferenz und Interessendivergenz | 69 |
| <i>Elke Hartmann</i> | |

II. Koloniale Träume und deutsche Orientalismen

| | |
|-----------------------|----|
| <i>Die Bagdadbahn</i> | 91 |
| <i>Malte Fuhrmann</i> | |

| | |
|---|-----|
| Ossendampers, Tabakhändler und „Bolschewiken“ – die Deutsche Levante-Linie und die Hamburger Definition des Orients | 111 |
| <i>Ulrich Moennig</i> | |

| | |
|---|-----|
| Die „deutsche Orientzigarette“ | 135 |
| <i>Stefan Rahner und Sandra Schürmann</i> | |

III. Der Erste Weltkrieg und die deutschen Frauen im Osmanischen Reich

Andere „Asienkämpfer“: Deutsche Frauen an der Orientfront während des
Ersten Weltkrieges 157

Sabine Mangold-Will

„Ade Cospoli, ich will aber nicht denken, dass es ein Abschied für immer ist.“
Eine Hamburger Familie im Osmanischen Reich zur Zeit des Ersten Weltkrieges 173

Camilla Dawletschin-Linder

Katalog

Hamburg und die Osmanen 189

Deutsch-osmanisch / türkische Beziehungen (ca. 18.–20. Jahrhundert) 190

Deutschland und die Osmanen im Ersten Weltkrieg 191

Die Situation der nichtmuslimischen Minderheiten – Armenier 192

1. Studienkommission 1911 195

2. Die Deutsch-Türkische Vereinigung (DTV) 205

3. Diplomatie 217

4. Wirtschaftsbeziehungen 229

5. Krieg und Propaganda 253

6. Osmanische Regierungsmitglieder 273

7. Johannes Heinrich Mordtmann (1852–1932) 279

8. Osmanen in Hamburg 285

Liste der nicht illustrierten Objekte 299

Bildnachweis 306

Literatur 307

Autorinnen und Autoren 320

Die *Bagdadbahn*¹

Malte Fuhrmann

Die *Bagdadbahn* hat sowohl vor ihrer Erbauung als auch nach ihrer Aufteilung in mehrere nationale Bahngesellschaften (1924) mehr Aufsehen erregt als jemals durch ihren eigentlichen Betrieb. Hieraus haben sich sehr unterschiedliche nationale Erinnerungstraditionen zur Bahn in Deutschland, der Türkei und Großbritannien herausgebildet. Ferner gibt es enorme Unterschiede der Erinnerungstradition je nach weltanschaulichem Lager und in Großbritannien auch je nach literarischem Genre. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts begann sich im Zuge neuer Technologien, nationaler Ideologien und imperialer Expansion eine „Erschließungsmentalität“ weltweit auszubreiten. Dieser zufolge musste die Welt durch technische Innovation stärker vernetzt werden, um effizient regieren, wirtschaften oder Krieg führen zu können. Hierzu sollte massiv in neue Technologien investiert werden, insbesondere in das Telegrafennetz, die Dampfschiffahrt und die Eisenbahn.²

Osmanische Bahnprojekte während der britischen Vorherrschaft (1839–1878)

Besonders dringend war die Infrastrukturfrage für das Osmanische Reich. Angesichts der Ambitionen der Großmächte, auf Kosten der Osmanen territorial zu expandieren und der Tendenz, dass osmanische Provinzgouverneure oder aufständische ethnische Gruppen sich den Anweisungen Istanbuls widersetzen, plante die *Hohe Pforte* (die osmanische Regierung) eine erneute Zentralisierung und Ertüchtigung des Staates. Hierzu sollten insbesondere Militär, Verwaltung, Wirtschaft und das Steuerwesen reorganisiert und zentralisiert werden. Alle diese Bereiche bedurften der Infrastrukturinvestition, um so effizienter Steuern und Rekruten zu erfassen, lokale Verwaltungen zu kontrollieren, Landwirtschaftsprodukte

1 Zuerst erschienen in *Kein Platz an der Sonne. Erinnerungsorte der deutschen Kolonialgeschichte*, Jürgen Zimmerer (Hg.), Frankfurt: Campus 2013, 190–207. Wir danken dem Campus-Verlag für die freundliche Genehmigung zum Wiederabdruck.

2 Laak, *Imperiale Infrastruktur*, S. 65 f.

und natürliche Ressourcen zu vermarkten sowie Armeen zwischen den verschiedenen Fronten und Unruhegebieten zu bewegen.³ Allerdings verfügte die *Hohe Pforte* weder über genügend Kapital noch notwendige Erfahrung und Personal für diese Investitionen. So griff man auf das Modell der *public-private-partnership* zurück, demzufolge die Investition und Durchführung einem ausländischen Unternehmen überlassen wurde, der osmanische Staat aber Anreize oder Garantien schuf (beispielsweise Zuschüsse, sollte der Betrieb der Strecke in den ersten Jahren nicht rentabel sein).⁴ Freilich deckten sich die privaten Interessen (Erschließung profitabler Strecken) nicht immer mit den Staatsprioritäten (systematische Erfassung des Landes) und außerdem bestand Sorge, dass sich durch die ausländischen Firmen die Großmächte Einflussphären sicherten, sodass hier mühselige Verhandlungsprozesse nötig waren.

Großbritannien war der naheliegendste Partner für Investitionen im Eisenbahnbereich. Der Ausbau des Schienennetzes in England war in den 1830ern und 1840ern Jahren anderen Ländern weit voraus, außerdem existierten auf das Bahnwesen spezialisierte Kapitalgesellschaften. Ferner hatte sich Großbritannien zu einer stabilisierenden Rolle gegenüber dem Osmanischen Reich verpflichtet. Gleichzeitig lagen schnelle Kommunikations- und Verkehrswege vom Mittelmeer durch den Nahen Osten an den Persischen Golf im strategischen Interesse des Königreiches, da es so die schwer erreichbare Kolonie Indien wirtschaftlich und militärisch enger an London binden konnte.

Ein erstes Vorhaben, das die osmanischen, britischen und privatwirtschaftlichen Interessen an einer Bahnverbindung in Vorderasien zu kombinieren suchte, war der Chesney-Plan. Lieutenant-Colonel Francis R. Chesney (1789–1872) erforschte auf britischen Befehl von 1835 bis 1837 Euphrat und Tigris, um die Möglichkeit regulären Dampfschiffverkehrs zu prüfen. Britische Dampfschiffe hätten dann von London einen osmanischen Hafen in Nordsyrien wie Latakia, Alexandretta (İskenderun) oder Antiochia (Antakya) ansteuern können; von dort wären Güter und Post per Schiene und/ oder Landstraße an den Euphrat gebracht worden, von wo aus wiederum Dampfschiffe bis nach Bombay hätten durchfahren können. Angesichts der nur bedingten Schiffbarkeit des Euphrat empfahl Chesney schließlich stattdessen eine Bahn vom Mittelmeer bis an

3 Bilmez, „European Investments“, S. 183–206.

4 Ein solches Modell war nicht nur in semikolonial abhängigen Staaten, sondern durchaus auch in vielen europäischen Ländern üblich; siehe Roth, „Wie wurden die Eisenbahnen der Welt finanziert?“, S. 55–80; Klenner, *Eisenbahn und Politik*.

den Persischen Golf. 1848 integrierte der britische Untertan Pave diese Trasse in sein Konzept eines ganz Eurasien umspannenden Netzwerkes aus Eisenbahnen und Dampfschiffahrtlinien. Von 1857 bis 1862 versuchte Chesney, bei der *Hohen Pforte* eine Konzession für sein Vorhaben mit Hilfe privater Investoren zu erlangen, fand aber weder bei der britischen noch bei der osmanischen Regierung viel Interesse.⁵ Die Abkürzung des Seeweges nach Indien über Land fand stattdessen vom Mittelmeer über Alexandria, Kairo und ab dort durch die Wüste ans Rote Meer statt.

Bis zum Krimkrieg (1854–1856) wurde trotz mehrerer Pläne kein Bahnprojekt im Osmanischen Reich in Angriff genommen. Der Krieg offenbarte jedoch die erheblichen Infrastrukturdefizite des Landes, so dass nun Telegraf-, Landstraßen- und Eisenbahnbau als Priorität unter den osmanischen öffentlichen Aufgaben anerkannt wurde und eine rege Debatte einsetzte.⁶ 1857 schrieb der hanseatische Geschäftsträger Andreas D. Mordtmann (1811–1879)⁷:

*Angesichts solcher Tatsachen [Stagnation des Straßenbaus, MF] weiß man nicht, was man sagen soll, wenn die öffentlichen Blätter in Konstantinopel Eisenbahnprojekte von Konstantinopel nach Bagdad, oder Antiochia bis zum persischen Meeresbusen besprechen. Ich habe nun schon wenigstens ein Dutzend Eisenbahnprojekte hier zu Lande erlebt, und alle fielen ins Wasser.*⁸

Mordtmann sollte jedoch Unrecht behalten. Bis 1874 wurden 1.604 km Bahngleise im Osmanischen Reich verlegt.⁹ Die zehn Strecken auf dem Balkan und in Westanatolien erschlossen das weitere Hinterland für die wichtigen Häfen des Reiches. Vor allem auf die von britischen Investoren errichtete Smyrna (İzmir)-Aydın-Bahn richtete sich die Hoffnung, dass sie verlängert werden könnte, um Anatolien und Mesopotamien zu erschließen und schließlich an den Persischen Golf zu gelangen.¹⁰ Doch durch den technischen Fortschritt der Dampfschiffahrt und die Eröffnung des Suez-

5 Özyüksel, *Osmanlı-Alman ilişkilerinin gelişim sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, S.7–9; Chesney, *Expedition for the Survey*.

6 Türk Anayasa Hukuku Sitesi, "Rescript of Reform – Islahat Fermanı (18 February 1856)", <http://www.anayasa.gen.tr/reform.htm> (Zugriff 30. April 2015), vorletzter Absatz.

7 Zu A. D. Mordtmann vgl. den Bandbeitrag von Tobias Völker.

8 Mordtmann, *Anatolien*, S. 289.

9 Bilmiz, „European Investments“, S. 183–206.

10 Kaynak, „Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklene Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış“, S. 143–152.

kanals (1869) sowie schließlich den britischen staatlichen Aufkauf von Suezkanalanteilen (1875) verlor die Option einer britischen Investition in die Erschließung des Binnenlandes Vorderasiens jegliche Perspektive. Sultan Abdülaziz (1830 – 1876) ließ unter dem Einfluss des Gouverneurs in Bagdad Ahmed Şefik Midhat Pascha (1822 – 1884) den in osmanischen Diensten stehenden Ingenieur Wilhelm von Pressel (1821 – 1902) einen Plan für eine 2 300 km lange Bahntrasse Istanbul-Bagdad-Basra entwerfen, die mit ihren ebenso langen Nebenstrecken die asiatische Türkei systematisch erfassen sollte. Zur Umsetzung dieses Vorhabens begann der osmanische Staat 1871 mit dem Bau einer Bahntrasse ins Innere Anatoliens von Haydarpaşa bei Konstantinopel (İstanbul) in eigener Regie, beendete diese Arbeiten jedoch bereits nach zwei Jahren nach Erreichung İzmits (92 km), da bald darauf der osmanische Staatsbankrott weitere Arbeiten unmöglich machte.¹¹

Die deutsche Ära im osmanischen Bahnwesen (1888–1918)

Obwohl der nationalistische Ökonom Friedrich List (1789 – 1846) bereits 1838 ein deutsches Engagement im osmanischen Bahnwesen gefordert hatte, um den Sultan in die deutsche Abhängigkeit zu treiben, neue Märkte zu erschließen und sich die lukrative Direktverbindung nach Indien durch Mesopotamien zu sichern, wurde deutsches Kapital im osmanischen Bahnsektor erst nach der erneuten Stabilisierung des Landes ab 1888 aktiv.¹² Angesichts der schwachen innereuropäischen Konjunktur suchte die Deutsche Bank nach neuen Investitionsfeldern, um ihr überschüssiges Kapital anzulegen. Sie fand dabei großzügige Unterstützung durch die deutsche Öffentlichkeit, Botschaft und Politik sowie Interesse von Seiten der *Hohen Pforte*. Diese war unter Sultan Abdülhamid II. (1842 – 1918) bestrebt, die nach dem Nachlassen des britischen Interesses am Osmanischen Reich entstandene französische Dominanz im Kredit- und Bahnwesen durch Anreize an Drittländer zu vermindern. So übernahm die Deutsche Bank dank großzügiger Konzessionen und Kilometergarantien vom Investor Baron Moritz de Hirsch (1831 – 1896)

11 Özyüksel, *Osmanlı-Alman ilişkilerinin gelişim sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, S. 13–17.

12 Guillebauld, „Hitler's New Economic Order“, S. 451f.; List, *Die Welt bewegt sich*, S.116–121; ders., *Das deutsche National-Transport-System*, S. 126f.; ders., *Das nationale System*, S. 292–376.

die *Orientbahn*, im Einzelnen das Schienennetzwerk in der europäischen Türkei, sowie vom Staat die Linie nach İzmit. Mit Letzterer war die Konzession zu einer Neubautrasse ins Landesinnere, nach Angora (Ankara, 486 km) und einer abzweigenden Strecke nach Konya (445 km) verbunden. Zusammengefasst wurden diese *Anatolische Bahn* mit der *Orientbahn* und der ebenfalls an die Deutsche Bank konzessionierte Neubaustrecke Saloniki-Monastir (Thessaloniki-Bitola) in der Finanzholding *Bank für orientalische Eisenbahnen*. Die Ansiedlung dieser Bank in Zürich löste manche finanztechnische Probleme und gab dem Unternehmen außerdem ein internationaleres Image, das beim Einwerben nicht-deutscher Finanzbeteiligungen von Vorteil sein konnte.¹³

Große Träume und große Ängste: die *Bagdadbahndiskussion*

Nach der Inbetriebnahme der Angoraner Strecke 1890 und nach Konya 1896 begannen Verhandlungen über eine Verlängerung nach Bagdad. Diese entwickelten sich mehr als zuvor zu einem Politikum. Die Debatte war geprägt von der eingangs erwähnten „Erschließungsmentalität“, die hier die Form von Allmachtsfantasien und -ängsten annahm. Die Karten der projizierten Bahntrasse entwickelten eine starke Symbolkraft, bei denen gerade kontinuierliche Linien perfekte Erschließung, Mobilisierung und Ausschachtung der durchquerten Gebiete evozierten, ohne in Betracht zu ziehen, dass der Bahnbau bestenfalls der Beginn einer langfristigen Entwicklung sein könnte. Je nach Standpunkt wurde durch diese Erschließung ein wieder erstarktes Osmanisches Reich oder eine allmächtige Kontinentalmacht Deutschland befürchtet.

Sultan Abdülhamid II. drängte auf Weiterbau, um so die kurdischen und irakischen Gebiete stärker unter Istanbuler Kontrolle zu bekommen. Andererseits löste die Bahn in Russland Befürchtungen aus, das Osmanische Reich könne sie zu einem Angriff an der Kaukasusgrenze nutzen oder der Sultan werde seine panislamische Propaganda mit deutscher Hilfe per Bahn unter die Muslime Zentralasiens und Indiens tragen.¹⁴ Der deutsche Botschafter Adolf Marschall Freiherr von Bieberstein (1842 – 1912) sah in der Bahn ein Mittel, um das Osmanische Reich nachhaltig in eine Abhän-

¹³ Pohl, *Von Stambul nach Bagdad*, S. 22–38.

¹⁴ McMeekin, *The Berlin-Baghdad Express*, S. 48.



„Mitteleuropa“: Von Hamburg bis zum Persischen Golf, 1912

gigkeit von Deutschland zu manövrieren.¹⁵ Die deutsche Kolonialbewegung feierte das Projekt darüber hinaus, da es der Ansiedlung deutscher Landwirte und der Herausbildung einer Semikolonie dienen könnte. So wie Großbritannien Ägypten seit 1882 und Frankreich Tunis seit 1881 besetzt hielten und, ohne die lokalen Herrscher formell abzusetzen, Wirtschaft und Politik zu ihren Gunsten lenkten, so sollte Deutschland durch seinen wirtschaftlichen und militärischen Einfluss die Geschicke des Osmanischen Reichs in seine Gewalt bekommen, so die Hoffnung der Kolonialbefürworter. Ein weiteres Bild, das die Debatte prägte, war das der blühenden Landschaften. Beeinflusst von der Lektüre antiker Klassiker waren deutsche wie britische Gelehrte überzeugt, dass die wasserarmen Steppen Zentralanatoliens, Syriens und des Iraks durch einen Ausbau der Bewässerung und eine Aufforstung eine immense Fruchtbarkeit entwickeln könnten. Praktische Versuche in diese Richtung unternahm die Deutsche Bank durch die *Deutsch-Levantinische Baumwoll-Gesellschaft*, ein Bewässerungsprojekt auf der Konya-Ebene zum Baumwollanbau, das später auf Kilikien, Syrien und Mesopotamien ausgeweitet werden sollte.¹⁶ Ferner boten Nebenklauseln des Vertrages zur *Bagdadbahn* die Möglichkeit, Kupfer und Kohle entlang der Trasse abzubauen sowie archäologische Grabungen vorzunehmen.¹⁷ Deutsches Kapital und deutsche Ingenieurskunst (die beteiligten Baufirmen wie Holzmann und auch ein Großteil des industriell fabrizierten Materials stammten aus Deutschland, nicht jedoch der Arbeiter, die sehr international und polyethnisch zusammengesetzt waren) galten hier als Ausdruck einer deutschen technokratischen *mission civilisatrice*. Wie bereits eine Propagandaschrift bezüglich der Anatolischen Bahn feststellte, sollte deutsche Technik die Natur besiegen, die Grundlagen legen für eine Agroindustrie, Technikverständnis importieren und nebenbei hierdurch eine imperialistische Eroberung mit anderen Mitteln bewerkstelligen:

Und eines Tages hielten die Deutschen selbst ihren Einzug in Anatolien, auf denselben Pfaden, welche die Kreuzritter gezogen, aber nicht wie jene mit trutzigen Waffen und hoch zu Roß mit wehenden Bannern: Werkzeuge und Maschinen aller Art führten sie mit sich und in ihrem Gefolge ein Heer von emsigen Arbeitern, gegraben wurde und gebaut, schwindelnde Abhänge und reißende

15 Özyüksel, *Osmanlı-Alman ilişkilerinin gelişim sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, S. 249 f.

16 Kaiser, „German Railway Investment“, S. 168–170.

17 McMeekin, *The Berlin-Baghdad Express*, S. 43.

Ströme wurden überbrückt, Berge durchbohrt und Sümpfe ausgetrocknet, wo bisher auf hindernisreichen Wegen lange Kamel-Karawanen entlanggestapft, da dehnten sich gleißende Schienenstränge aus, auf welchen am Anfang der 90er Jahre pustend und schnaubend die ersten Lokomotiven – „Landdampfer“ nannten sie die türkischen Bauern – einherrollten, Leben, Bewegung, Kultur in jene halbvergessenen Gebiete bringend, die einst für das römische, dann für das griechische Reich die unerschöpfliche Kornkammer gewesen, und die nun wieder von Jahr zu Jahr in wirtschaftlicher wie politischer Beziehung ganz erstaunlich an Wichtigkeit gewinnen.

So kämpfen die neuen Deutschen in Klein-Asien, ihr Sieg aber heißt die Anatolische Eisenbahn, mit deutschem Geld von deutschen Ingenieuren erbaut und unter musterhafter deutscher Verwaltung stehend. Kein richtiger Sieg jedoch, der nicht ausgenutzt wird!¹⁸

Gegner des Vorhabens sowohl im Osmanischen Reich als auch in den anderen europäischen Ländern beschworen ein Bild herauf von einer Flut industrieller Waren, die Deutschland per Bahn in den Nahen Osten verkaufen würde, um so die Konkurrenz zu erledigen. In Großbritannien wurde der Ausbau nicht zu Unrecht als deutscher Versuch interpretiert, mit der britischen imperialen Vormacht zu rivalisieren. So suggerierte „Berlin-Bagdad“ oder „Hamburg-Basra“ die Möglichkeit eines deutschen Aufmarsches an der Grenze zu Indien.¹⁹

Dass dies zumindest 1914 noch fern der Realität war, wollten hingegen weder Gegner noch Befürworter des deutschen Imperialismus akzeptieren. Als der deutsche Generalinspekteur der osmanischen Armee, Otto Liman von Sanders (1855–1929), Anfang 1914 die *Anatolische* und die *Bagdadbahn* wegen ihrer technischen Rückständigkeit gegenüber mittel-europäischen Bahngesellschaften kritisierte, löste er heftige Kritik durch deutsche zivile und militärische Repräsentanten im Osmanischen Reich aus, da er so die vermeintliche deutsche technische Überlegenheit und *mission civilisatrice* in Frage stellte.²⁰

Die Deutsche Bank suchte eine Mittelposition zwischen den nationalen Positionen, da sie einerseits der deutschen diplomatischen und öffentlichen Unterstützung bedurfte, andererseits die internationalen Finanzmärkte miteinzubeziehen versuchte. Sie finanzierte populäre

18 Lindenbergh, *Auf deutschen Pfaden im Orient*, S. 175 f.

19 McMeekin, *The Berlin-Baghdad Express*, S. 46.

20 Trumpener, „Liman von Sanders and the German-Ottoman Alliance“, S. 180 f.

Schriften der Kolonialpropagandisten, um das deutsche öffentliche Interesse anzufachen und suchte auch außerhalb des Deutschen Reiches nach Interessenten an Landwirtschaftssiedlungen entlang der Strecke.²¹ Andererseits musste sie insbesondere auf britische Interessen Rücksicht nehmen, denn die immense Investition in teils dünn besiedelten Gebieten konnte sich nur rentieren, wenn die Bahn den Personen- und Postverkehr nach Indien an sich zog. Allerdings erreichte sie angesichts der massiven Opposition im Vereinigten Königreich und der Tatsache, dass eine britische Finanzgruppe nun einen Bahnbau entlang der Trasse des Chesney-Projektes (Alexandretta-Basra) vorschlug, nur eine minoritäre französische Beteiligung.²² Da sich durch die öffentliche Meinung in Russland, Großbritannien und Frankreich 1904 eine gemeinsame Front gegen das Projekt herauskristallisierte, welche die spätere *Triple Entente* vorwegnehmen sollte, musste die neu gegründete *Bagdadbahngesellschaft* zu ihrer Finanzierung größtenteils auf den deutschen Finanzmarkt und osmanische Staatsgarantien zurückgreifen.²³ So stagnierte der Weiterbau nach einer ersten Etappe (Konya-Bulgurlu, 199 km, 1903 – 1904), bis 1908 Finanzen und Logistik geregelt waren. Als sichtbares Symbol für den 1908 einsetzenden Aufbruch wurde anstelle der zuvor unzureichenden Anlagen ein weithin sichtbarer Großbahnhof als Terminus der *Anatolischen* und *Bagdadbahn* auf der asiatischen Seite Istanbuls (Haydarpaşa) auf Stelzen ins Meer hinausgebaut sowie mit umfangreichen Speicher- und Hafenanlagen versehen. Bis Sommer 1914 war die Strecke im Prinzip bis Tall Abyad (heute Akçakale) östlich von Aleppo durchgebaut (671 km), es klafften jedoch noch zwei entscheidende Lücken aufgrund der mit vielen aufwendigen Brücken- und Tunnelbauten verbundenen Überquerung des Taurus- (37 km) und des Amanosgebirges (100 km). Von Süden her war eine Bahntrasse zwischen Bagdad und Samarra in Betrieb (118 km).

Die *Bagdadbahn* als Kriegsbahn

Der Beginn des Ersten Weltkrieges brachte der Schiene eine neue Bedeutung. Da die Seewege nicht sicher waren, fiel der *Anatolischen* und *Bagdadbahn* als einzige belastbare inländische Ost-West- als auch Nord-Süd-

21 Kaiser, „German Railway Investment“, S. 154–170.

22 Pohl, *Von Stambul nach Bagdad*, S. 70; McMeekin, *The Berlin-Baghdad Express*, S. 41.

23 McMeekin, *The Berlin-Baghdad Express*, S. 49–53.

Route eine enorme logistische Rolle zu. Mit ihr wurden Truppen- und Waffenbewegungen unternommen, die mit deutscher Unterstützung osmanischerseits einen Angriff auf den Suezkanal, einen Angriff auf Russland im Kaukasus und die Verteidigung des Iraks gegen Großbritannien ermöglichen sollten. Andererseits wurden die Züge auch genutzt, um im Rahmen der durch Großwesir Talât Pascha (1872 – 1921) geleiteten ethnischen Säuberungen genozidalen Ausmaßes die armenische Zivilbevölkerung Richtung Syrien zu deportieren. Gleichzeitig bedeuteten die Lücken und die mangelhafte Kapazität der Bahn ernsthafte Probleme für die Kriegslogistik, sodass der Weiterbau hohe Priorität genoss und die Baugesellschaft unter Berufung auf diese Priorität ihre armenischen Bauarbeiter vor der Deportation schützen konnte, wenn auch nur phasenweise.²⁴

Bis Kriegsende konnten die Lücken im Taurus- und im Amanosgebirge geschlossen und die Strecke bis Nusaybin (225 km) verlängert werden. Es klaffte jedoch noch immer eine 500 km lange Lücke zwischen hier und Samarra im Irak. Bereits das Waffenstillstandsabkommen von Mudros (Oktober 1918) verlangte die Ausweisung sämtlicher Deutscher. Die Bahnen wurden abschnittsweise britischer und französischer und später auch türkisch-nationalistischer Verwaltung unterstellt. Im Friedensvertrag von Lausanne 1923 wurde die Grenze zwischen dem französischen Mandatsgebiet Syrien und der türkischen Republik so festgelegt, dass ein 170 km langer Abschnitt der Bahn rund um Aleppo (Halep) Syrien zufiel, während im östlichen Abschnitt zwischen Çobanbey und Nusaybin der Schienenstrang auch heute noch die türkisch-syrische Grenze bildet, so dass der Reisende immer noch die eigenartige Erfahrung machen kann, im Zug zur einen Seite nach Syrien und zur anderen Seite in die Türkei zu blicken.

Zur Erschließung der Ölfelder des britischen Mandatsgebiets Irak wurde schließlich 1940 die Lücke zwischen Samarra und Nusaybin geschlossen. Sogar die nationalsozialistische Presse nahm trotz Kriegszeiten dankend zur Kenntnis, dass unter britischer Herrschaft vollendet wurde, was das deutsche Kapital begonnen hatte.²⁵

24 Kaiser, „The Baghdad Railway and the Armenian Genocide“, S. 67–112.

25 Korn, *Schienen für den Sultan*, S. 293, 295 f.

Der Fortbestand der Legende von der deutschen technokratischen *mission civilisatrice*

Obwohl die *Bagdadbahn* ein Symbol des deutschen Imperialismus gewesen war, konnte sich das NS-Regime nur begrenzt mit ihr identifizieren. So bewertete ein Autor im Jahr 1943 ihre geostrategische Dimension positiv, während er den Vorrang der Wirtschaftsinteressen und die Kompromisse mit dem osmanischen Staat, türkischem und arabischem Selbstbewusstsein sowie die zwangsläufig internationale Dimension des Bahnvorhabens als Schwächen betrachtete:

„Der deutsche ‚Imperialismus‘ in Richtung Südosten war, wirtschaftlich gesehen, eine kühne und richtige Raumerfassung, politisch aber hing ihm immer ein Stück Träumerei alter Kaiserherrlichkeit an. Es war ein romantischer Imperialismus, in dessen Wesen es verhängnisvoll beschlossen lag, nicht zur letzten machtpolitischen Konsequenz zu Ende gedacht zu werden. Er verhielt sich zu der Auffassung eines Cecil Rhodes: ‚Imperialismus ist, gut, Imperialismus plus Dividende ist besser‘ wie, sagen wir, Hans Sachsens Schuhmacher und Poetenstube zu einer modernen Schuhfabrik.

Nibelungentreue und Kaiserherrlichkeit, Gottesgnadentum und romantisches Schwärmen paßten nicht mehr in die Zeit einer wirtschaftlich unbedingt notwendigen Expansion der stark aufstrebenden deutschen Industriewirtschaft, zu Deutschlands Raummangel, der Ventile benötigte und sie unter anderem in der Bagdadbahn suchte.“²⁶

Diese Inkompatibilität der *Bagdadbahn* mit der kompromisslosen Herrenmenschenideologie des Nationalsozialismus machte sie allerdings wieder anschlussfähig zu Zeiten der Bundesrepublik Deutschland. So wurde nach einer Restauration des Endbahnhofs Haydarpaşa folgende Tafel auf Deutsch, Türkisch und Englisch an der Fassade angebracht:

Auf Initiative des deutschen Generaldirektors der Firma, Herrn Hünken, wurde vor dem Bahnhof ein Hafen mit einer die Wellen brechenden Mole gebaut, ferner Anlegestellen zum Be- und Entladen der Züge und Siloanlagen.

Mit der Bauausführung war die deutsche Anatolien-Bagdad-Gesellschaft betraut. Sie errichtete den Bahnhof nach den Plänen der deutschen Architekten

²⁶ Hüber, *Die Bagdadbahn*, S. 90 f.

Otto Ritter und Helmuth Conu. Beim Bau arbeiteten türkische Handwerker Seite an Seite mit deutschen Handwerkern und italienischen Steinmetzen.


Der im Stil des deutschen Neoklassizismus errichtete Bahnhof umfasste ursprünglich eine Fläche von 2 525 m². Er erstreckt sich heute inklusive der überdachten Räume auf einer Fläche von 3 836 m². Er ruht auf 1 100 wasserfesten, jeweils 21 m langen Holzpfählen. Diese Pfähle wurden mit Dampfmaschinen in den Boden eingerammt. Das Trägersystem besteht aus einem Stahlgestell. Für den Bau wurden 2 500 m³ Keupersandstein aus Lefke, 13 000 m² Beton, 1 140 t Eisen, 520 m³ Holz, 19 000 Meter Harthölzer und 6 200 m² Dachschiefer verwendet.

[...] der Bahnhof Haydarpascha [...] ist Anziehungspunkt für Reisende und Touristen aus aller Welt und zugleich sichtbares Symbol der engen Verbundenheit zwischen Deutschland und der Türkei.²⁷

Der Text schließt in dreierlei Hinsicht an die Propaganda der *Bagdadbahn* an. Die namentliche Auflistung des Direktors und der zwei leitenden Architekten stets mit dem nationalistisch vereinnahmenden Zusatz „deutsch“ impliziert, dass es sich um eine Planung und Leitung „made in Germany“ gehandelt habe, obwohl an der Hafenplanung nicht nur Deutsche beteiligt waren, sondern auch der in Istanbul geborene und vielseitig tätige französische Architekt Alexandre Vallauray (1850 – 1921) sowie ein gewisser Emile Faracci; gleichfalls wird auch verschwiegen, dass ab 1908 der Schweizer Edouard Huguenin (1856 – 1926) viele Jahre die Bahngesellschaft leitete. Die Baudetails sollen den Eindruck einer nur durch Deutsche erreichbaren Meisterleistung ihrer technokratischen *mission civilisatrice* verstärken. Dass diese jedoch mit einer friedlichen Absicht verbunden sei, sollen die am Bau in ausführender Funktion beteiligten türkischen Handwerker suggerieren (deren teilweise armenische, griechische oder slawische Ethnizität keine Erwähnung findet). Besitz- und Machtverhältnisse sowie die weitreichenden imperialen und wirtschaftlichen Pläne beider Seiten werden ebenfalls nicht einmal angedeutet.

Der positive Bezug auf die technokratische *mission civilisatrice* diene aber auch dem Aufrechterhalten des hohen Ansehens des Ingenieurswesens und der Finanzwelt innerhalb Deutschlands. So schaltete der Bundesverband deutscher Banken 1996 eine Anzeige, in der ein Foto der *Bagdadbahn* reproduziert wurde. Er warb hiermit dafür, dass privaten Banken mit öffentlichen Aufgaben wie Infrastruktur beauftragt werden sollten

²⁷ Haydarpasça, Tafel am Eingang zum Bahnhof.



**FÜR DEN
INFO-HIGHWAY HABEN
WIR SCHON MAL GEÜBT**

Private Banken können durchaus öffentliche Aufgaben übernehmen. Denn oft erlaubt erst das Engagement von Banken, daß große Pionierarbeiten erfolgreich angegangen werden. Banken finanzierten die berühmte Bagdadbahn und initiierten die erste U-Bahn in einer deutschen Stadt. Wenn Deutschland heute die modernste Kommunikations-Infrastruktur erhält, sind wieder private Banken beteiligt, um den Weg in die Zukunft zu ebnen.

Seit Marco Polo war der Weg ins Morgenland mühevoll und gefährlich. In Anatolien verdarb die Ernte, weil sie nicht schnell genug in die Städte transportiert werden konnte. Das sollte sich ändern mit der Bagdadbahn, 3.200 Kilometer Schienenstrang von Konstantinopel nach Bagdad. Investitionen privater deutscher Banken erlaubten eines der atemberaubendsten Entwicklungsprojekte des zwanzigsten Jahrhunderts. Auch in Deutschland sind die Banken Beteiligte: Schon der Bau der ersten deutschen U-Bahn geht auf die Konten von nachgekauften Stocks für die

Magnetschleife des Transrapid. Ob öffentliche Bahnanlagen oder private Eigentumsverhältnisse immer ausschließen die Banken Vorzug. Sie ermöglichen Investitionen sofort, indem sie den Aufwand durch Zinsen und Tilgung gleichmäßig auf eine lange Nutzungsdauer verteilen. Bei großen Infrastrukturprojekten wie heute der Dritten Autobahnlauf für die Banken, damit unsere Völkerverkehr nicht den Anschlag empfindet. Dabei ist unsere Aufgabe immer gleich: Wir verwandeln Ersparnisse in Zukunftsinvestitionen.

1847 Vertrieben ist unser größtes Kapital.

Die Banken

WEITERE INFORMATIONEN ERHALTEN SIE BEIM BUNDESBANKENDEUTSCHEN BANKEN, KATZENBÜDNER STRASSE 1, 10247 BERLIN

„Die Bagdadbahn“

Bundesverband Deutscher Banken, Anzeige, FAZ Magazin 833 (16. Februar 1996)

wie im Osmanischen Reich zu Sultan Abdülhamids Zeiten. Der Bau der Bahn wird hier einseitig den Banken zugeschrieben:

Seit Marco Polo war der Weg ins Morgenland mühevoll und gefährlich. In Anatolien verdarb die Ernte, weil sie nicht schnell genug in die Städte transportiert werden konnte. Das sollte sich ändern mit der Bagdadbahn, 3 200 Kilometer Schienenstrang von Konstantinopel nach Bagdad. Investitionen privater deutscher Banken erlaubten eines der atemberaubendsten Entwicklungsprojekte des zwanzigsten Jahrhunderts.²⁸

Das 1912 zu Werbezwecken aufgenommene Foto fügt dieser Selbsteinschätzung eine Standes- und Völkerhierarchie hinzu. Ein Mann in strahlend weißem Hemd, Fliege und gebügelter Hose steht im Vordergrund und studiert einen Plan. Links von ihm stehen zwei vermutlich europäi-

²⁸ Bundesverband Deutscher Banken, „Für den Info-Highway haben wir schon mal geübt“ (Anzeige), 16. Februar 1996. Einen freundlichen Dank an das *Historische Institut der Deutschen Bank*, insbesondere Martin L. Müller.

sche Arbeiter in verdreckten dunklen Hemden und Hosen, der eine von ihnen mit Tropenhelm. Eine Reihe hinter ihnen in demütigem Abstand stehen die einheimischen Arbeiter, dem Anschein nach Araber, Afrikaner und Türken, teils in schmutzigen traditionellen Mänteln (*Entari*), auf dem Kopf ein Turban oder ein Fes. Hinter ihnen steht eine Dampflokomotive von Borsig mit der Aufschrift „Die erste Locomotive in Bagdad 1912“. Im Hintergrund erkennt man Palmen.²⁹

Das Bild suggeriert dem Betrachter eine heile koloniale Welt: Der deutsche Ingenieur bringt mit seinem überlegenen Fachwissen, tatkräftig unterstützt von deutschen Arbeitern, den technischen Fortschritt in eine noch unzivilisierte, orientalische Welt. Der Abstand zwischen den Deutschen und den Einheimischen beruht auf einer natürlichen Überlegenheit, so wird angedeutet.

Dieser Verklärung der *Bagdadbahn* stand freilich in der Historiographie der Deutschen Demokratischen Republik und später auch teilweise in der Bundesrepublik Deutschland eine Gegenbewegung gegenüber, in deren Ausführungen die *Bagdadbahn* als Musterbeispiel eines imperialistischen Interessenskonglomerats aus Finanz, Diplomatie und Kolonialbewegung diente, das durch seine Aggressivität den Ersten Weltkrieg provozierte.³⁰

Faszination und Verteufelung der *Bagdadbahn* in der englischsprachigen Welt

Das britische Gedenken an die *Bagdadbahn* ist von einer Ambivalenz zwischen Abscheu und Faszination geprägt. Bereits unmittelbar nach dem Ersten Weltkrieg begannen britische Autoren, die Alleinschuld des deutschen Imperialismus am Krieg zu postulieren, während sie meist einer allgemeinen Kritik des Imperialismus im Nahen Osten, die sich auch mit dem britischen Empire hätte auseinandersetzen müssen, auswichen. Die *Bagdadbahn* diente hier als ein Beispiel, wie Deutschland gegen die Interessen der anderen Großmächte die regionale Vormacht erreichen wollte.³¹ Die koloniale Ausbeutung der Türken durch die deutschen Imperialisten wird bis heute in der englischsprachigen Literatur weit über Historikerdiskussionen hinaus beschworen, so beispielsweise im Reiseführer *Lonely*

29 Ebd.

30 Rathmann, *Berlin-Bagdad*; Fischer, *Griff nach der Weltmacht*; Mejer, „Die Bagdadbahn als Instrument“, S. 149–196; Manzenreiter, *Die Bagdadbahn*.

31 Guillebauld, „Hitler's New Economic Order“, S. 451–454.

Planet: „Turkish State Railways [...] still runs services to many parts of the country on lines laid out in Ottoman times by German companies. Since these were supposedly paid for by the kilometre, they don't necessarily always follow the quickest possible route.“³² Unerwähnt bleibt, dass die Kilometergarantie auch ein fester Bestandteil der Finanzierung der hier verschwiegenen britischen und französischen Bahntrassen war,³³ welche genau wie die von der Türkischen Republik erbauten Linien oft Umwege in Kauf nahmen, um sich Ingenieurbauten durch topographisch schwieriges Gelände zu ersparen. Die bösen Absichten der deutschen Imperialisten drückten sich auch in einem hässlichen Äußeren aus. So sei der Haydarpaşa-Bahnhof „very Teutonic-looking“.³⁴

Andererseits faszinierte die *Bagdadbahn* die englischsprachige Öffentlichkeit, vor allem nachdem sie nicht länger in deutschem Besitz war. Nach dem Zweiten Weltkrieg konnte man mit nur einmal Umsteigen von London nach Bagdad reisen: zuerst mit dem *Orient-Express* nach Istanbul und von dort weiter mit dem *Taurus-Express*. Die Faszination ergab sich aus dem Kontrast zwischen der überlegenen Technik und dem Komfort der internationalen Züge einerseits und der Exotik und potentiellen Gefahr der durchquerten Gebiete andererseits. Die politische Instabilität der Balkanstaaten und im Nahen Osten führten vor allem in der Zwischenkriegszeit dazu, dass die Regionen als urtümlich wild und abenteuerlich charakterisiert wurden.³⁵ So nahm die Bahnroute von Nordeuropa über Istanbul nach Bagdad im Gegensatz zur deutschsprachigen Literatur, die sich auf zeitgenössische Propagandaschriften und spätere Bahnnostalgie-Veröffentlichungen beschränkt, Einzug in die englischsprachige Weltliteratur. Viele bekannte Schriftstellerinnen und Schriftsteller reisten entlang dieser Route, integrierten sie in Romane und Reiseberichte und förderten damit ihre Legende. Agatha Christie (1890 – 1976), die häufig nach Bagdad oder Aleppo gereist war, um dort Ausgrabungen beizuwohnen, beschrieb die Route in ihren Memoiren und auch in *Murder on the Orient Express* (1934), das mit einer Szene im Taurus-Express beginnt und dann im Orient-Express spielt.³⁶ Graham Greene (1904 – 1991) hatte 1932 *Stamboul Train* veröffentlicht, indem ebenfalls Mord, politische Unterdrückung und private Intrigen

32 Yale/ Campbell/ Plunkett, *Lonely Planet Turkey*, S. 96.

33 Bilméz, „European Investments“, S. 183–206.

34 Yale/ Campbell/ Plunkett, *Lonely Planet Turkey*, S. 145.

35 Todorova, *Imagining the Balkans*, S. 116–139.

36 Korn, *Schienen für den Sultan*, S. 283–296.

vor exotischem Hintergrund thematisiert werden. Literarische Berühmtheit erreichte die eurasische Bahnverbindung erneut, als Paul Theroux (*1941) 1975 in *The Great Railway Bazaar* auf amüsierte aber auch sympathische Weise das Nebeneinander von türkischen Großfamilien und westeuropäischen und australischen Hippies in den türkischen Zügen beschrieb.

Das türkische Erbe der *Bagdadbahn*: Mobilität, Durchdringung und Neosmanismus

Die Türkische Republik hingegen übernahm vom deutschen Imperialismus und den spätosmanischen Reformeliten eine auf die Eisenbahn fixierte „Erschließungsmentalität“ und verband sie mit den neuen Staatsidealen. Bereits während der Abwehr der griechischen Besatzung und Invasion (1919 – 1922) hatte die nationale Armee von der Bahn profitiert und ihr Anführer Mustafa Kemal (1881 – 1938) im bescheidenen Bahnhof von Ankara residiert. Das Regime der frühen Republik (1923 – 1950) verstand sich als antikolonial und war bestrebt, die Abhängigkeit vom Ausland zu überwinden.

Im Sinne dieser Staatsideologie wurden die ehemaligen ausländischen Bahngesellschaften als Werkzeuge des Imperialismus und ausländischer Kapitalinteressen dargestellt. Die Republik verstaatlichte zunächst die *Anatolische* und die *Bagdadbahn* und anschließend alle Bahngesellschaften auf ihrem Gebiet, die fortan die Türkischen Staatsbahnen bildeten (*Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları*, TCDD). Die TCDD sollten nationale Integration und Souveränität vermitteln. Die Durchdringung des Landes, die zuvor im Sinne eines wiedererstarkten Osmanischen Reiches oder des wilhelminischen Imperialismus hätte erfolgen sollen, wurde nun im Namen einer „nationalen Eisenbahnpolitik“ und einer „inneren Kolonisation“ betrieben.³⁷ So änderte sich zwar nicht das Vehikel der Erfassung und Mobilisierung, jedoch deren Ausrichtung. In einem ehrgeizigen Bauprogramm wurden die verschiedenen Bahnnetze miteinander verbunden sowie die natürlichen Ressourcen Anatoliens systematisch erschlossen. Hieraus ergab sich ein auf die neue Hauptstadt Ankara ausgerichtetes nationales Netzwerk. Ziel war neben der Landesverteidigung die Schaffung eines Binnenmarktes, Autarkie zunächst in der Versorgung mit Mehl, Zucker und Baumwolle, Wiederbelebung der Viehwirtschaft

³⁷ Bozdoğan/Akcan, *Turkey*, S. 37.



London-Bagdad Poster, 1932

im verwüsteten Osten sowie längerfristig die Gründung einer eigenen Industrie. Außerdem sollte die Bahn einen neuen Menschentyp in den zuvor entlegenen Regionen des Binnenlandes erschaffen. Mit der Bahn zeigte der Staat hier Präsenz: Aufmärsche fanden oft auf den Bahnhofsvorplätzen statt, die Ankunft des Staatspräsidenten oder anderer Funktionäre wurde hier feierlich begangen. Der 24-Stundentakt des Fahrplans erzeugte einen anderen Tagesrhythmus als die Landwirtschaft oder die fünf täglichen Rufe zum Gebet. Die Bahnhofsvorsteher transportierten zugleich ein neues Verständnis von Arbeit, während die Stationsgebäude neue Standards für Raum, Ordnung und Freizeit darstellen sollten.³⁸

Dennoch wurde auch in dieser Zeit nicht gänzlich auf internationale logistische und wissenschaftliche Hilfe verzichtet. So wurde beispielsweise 1927 per Ausschreibung der Bau von 1 300 km Bahntrasse an die schwedische Firma *Nydquist Holm* und die deutsche *Julius Berger Tiefbau AG* vergeben.³⁹ Im selben Jahr wurde der ehemalige leitende Bauingenieur der *Hidjazbahn* und der *Bagdadbahn* zwischen Samarra und Bagdad, Heinrich August Meißner (1862 – 1940), erneut in den türkischen Staatsdienst aufgenommen, als Berater für Bau und Bahnunterhaltung und später Professor für Eisenbahnbau.

Die Fokussierung auf das Vehikel des klassischen Imperialismus, mit Hilfe dessen die „Erschließung“ der Nation und die Souveränität erreicht werden sollte, wurde erst unter einem neuen imperialistischen Hegemon überwunden, der ein anderes Transportmittel protegierte: Unter dem Einfluss der USA beendete die Türkei 1949 den Schienennetzausbau und förderte nun das Auto, da im pro-amerikanischen Verständnis des Kalten Krieges Autobahnen der Freiheit, Eisenbahnen hingegen dem Kommunismus dienten.⁴⁰

Eine Umkehr erfolgte erst unter der seit 2002 regierenden *Gerechtigkeits- und Entwicklungspartei* (AKP), die in ihrer Fokussierung auf Infrastruktur unter anderem Milliarden in den Aufbau eines Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes investiert. Politisch werden diese Staatsausgaben auf unterschiedliche Weise begründet. Einerseits gelten sie als ideologiefreier

38 Zwischen 1923 und 1949 wurde das Netz von 4 000 km auf 8 000 km erweitert; vgl. Toprak, „Cumhuriyet, Demiryolu ve Laiklik“, S. 26–30.

39 Tezel, *Cumhuriyet döneminin iktisadi tarihi*, S. 171f.

40 Turgut Özal (1927–1993, Mutterlandspartei, ANAP, Premierminister 1983–1989, Präsident 1989–1993); zit. n. Presse- und Informationsstelle des Premierministeramtes, <http://www.byegm.gov.tr/ayintarihidetay.aspx?Id=235&Yil=1990&Ay=6> [07.09.2012]; auch Bektaş, „Yöneticilerimize öneriler“, S. 45.

Dienst am Bürger, durch den die „Macher“ der Partei sich von den anderen als ideologisch verblendet oder inkompetent dargestellten Parteien absetzen wollen. Andererseits wird ein positiver Bezug zur Bahnpolitik Sultan Abdülhamids hergestellt, die nicht nur den Türken, sondern auch allen Muslimen und insbesondere dem Nahen Osten gedient habe, so Premierminister Recep Tayyip Erdoğan (*1954): „Für uns ist der Eisenbahnverkehr sehr wichtig. Wir sind die Vertreter einer Kultur, die die Bagdad- und die Hidjzabahn erbaut hat“.⁴¹

Diese Erklärung beschwört ein osmanisches neoimperiales „Wir“ und ist an die Behauptung gekoppelt, das türkische Bahnwesen sei vergleichbar mit denen der wirtschaftlich weiter entwickelten Staaten. Nicht erwähnt wird in diesem Zusammenhang, dass die *Bagdadbahn* mit Hilfe von deutschem und französischem Kapital, Ingenieurswesen und Baufirmen sowie einer polyethnischen, multikonfessionellen und internationalen Arbeiterschaft erbaut wurde. Genauso wenig erwähnt Erdoğan in dem obigen Zitat, dass die Türkei für Bau, Fahrzeugbeschaffung und Finanzierung des Hochgeschwindigkeitsausbaus weiterhin auf Expertise aus anderen Ländern wie Spanien, Italien und der VR China angewiesen ist.

Trotz aller Versuche der republikanischen Nationalisierung und heutigen Osmanisierung des Gedächtnisses an die *Bagdadbahn* existiert durchaus noch ein Bewusstsein für einen deutschen Verdienst um die Schieneninfrastruktur der Türkei. Diesem zufolge errang die anatolische Bevölkerung ihre räumliche, soziale, berufliche, kulturelle und intellektuelle Mobilität durch ein Zusammenspiel aus deutschem Imperialismus und türkischem Nationalismus. Die *Anatolische* und *Bagdadbahn* hätten die infrastrukturellen Grundlagen geschaffen, allerdings die anatolische Bevölkerung nicht erreicht. Dies sei dann in der frühen Republik erfolgt durch die kemalistische Politik des kulturellen Umbruchs. Der heutigen Regierung hingegen wird vorgeworfen, sie gefährde durch ihren Infrastrukturausbau das Industriekulturerbe.

Diese Interpretation verdichtet sich anhand der Diskussionen um den Bahnhof Haydarpaşa, der im Gegensatz zur angelsächsischen Perspektive nicht als zu „teutonisch“ wahrgenommen wird, sondern als anatolisches „Tor zur Welt“. Der Endbahnhof der *Bagdadbahn* gilt dank seiner harmoni-

41 „R. Tayyip Erdoğan, Rede gehalten beim 10. Verkehrsrat, Istanbul 29. Sept. 2009“, zit. n. Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD), <http://www.utikad.org.tr/haberler/default.asp?id=4016> [07.09.2012] und <http://www.tcdd.gov.tr/haberler/10sura.html> [07.09.2012]; siehe auch Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD), „Presseerklärung“.

schen Integration in die maritime Landschaft Istanbuls als ein Ort, an dem die emotional bedeutenden Prozesse der Ankunft und der Trennung dank einer gelungenen (deutschen) Architektur angemessenen Raum finden. Dass durch den unter der Regierung Erdoğan erbauten Tunnel unter dem Bosphorus Haydarpaşa seinen Status als wichtigster Bahnhof verloren hat, dass zeitweise Pläne existierten, das gesamte Gebäude in ein Luxushotel umzuwandeln, und dass am 28. November 2010 ein Feuer den Bahnhof stark beschädigte, wurde der Regierung angelastet, sodass sie sich – durch Dementis um Schadensbegrenzung bemühen musste. Dass dieser starke emotionale Bezug zu Haydarpaşa in der Türkei fortbesteht, beweist die bedeutende Rolle der *Bagdadbahn* als populärer *lieu de mémoire*, obwohl die Schiene gegenüber der Straße heute statistisch kaum eine Rolle spielt.⁴²



Haydarpaşa Bahnhof heute

Foto: Malte Fuhrmann

42 Fuhrmann, „Save“ Haydarpaşa“.