

Die ersten deutschen Bahnkonstruktionen in Anatolien als Zeichen der deutsch-osmanischen Beziehungen im Lichte der europäischen Großmachtpolitik¹

MURAT ÖNSOY (Hamburg/Ankara)

Einleitung

Die Eisenbahnkonzession an das Deutsche Reich bildete einen wichtigen Wendepunkt in den deutsch-türkischen Beziehungen. Mit der Thronbesteigung Wilhelm des Zweiten 1888 begann eine neue Periode der deutsch-osmanischen Beziehungen. Dem neuen Kaiser passte die Bismarcksche Friedenspolitik nicht. Er verfolgte eine energische und imperialistische Politik. Seine Politik in Europa zielte auf ein Bündnis mit Österreich-Ungarn und in der Welt auf den Kolonialismus sowie auf die Industrialisierung des Kaiserreichs, die einen wachsenden Bedarf an Rohstoffen nach sich zog und somit den deutschen Kaiser zu dieser politischen Weichenstellung bewegte. Das Deutsche Reich, das in der aufgeteilten Welt für sich keinen angemessenen Platz sah, orientierte sich auf das Osmanische Reich. Mit der Eisenbahnkonzession begann eine der großen Unternehmungen des 19. und 20. Jahrhunderts, und der deutsche Einfluss im Osmanischen Reich nahm deutlich zu. Wie in der ganzen Welt, so trat das Deutsche Reich auch im Osmanischen Reich als Rivale Englands, Frankreichs und Russlands auf. Der Bau einer Bahn quer durch das riesige Osmanische Reich am Ende der 19. Jahrhundert, 2600 km von Istanbul nach Bagdad, war als großes Projekt mit der politischen Geschichte des Osmanischen Reiches eng verbunden und für das Schicksal des Staates wichtig.

Ein kurzer Blick auf die Geschichte der deutsch-türkischen Beziehungen

Die deutsch-türkischen Beziehungen reichen bis zum Ende des 16. Jahrhunderts zurück. Sie entwickelten sich jedoch sehr langsam. Die deutschen Interessen im Osmanischen Reich wurden lange Zeit durch die Preußen, Österreicher und Franzosen vertreten (ÖNSOY 1972: VII). Im eigentlichen Sinne begannen die Deutschen erst Anfang des 19. Jahrhunderts, sich für das Osmanische Reich zu interessieren. Im Jahre 1835 kam eine Gruppe von Offizieren nach Istanbul, um die osmanische Armee auszubilden. Unter ihnen war Helmuth von Moltke, der sich von 1835 bis 1839 im Osmanischen Reich aufhielt. Es dauerte bis zum Ende der 80er Jahre des 19. Jahrhunderts, dass die deutsch-türkischen Beziehungen einen Aufschwung erlebten. Nach der deutschen Einheit im Jahre 1871 beschäftigte sich Bismarck vorrangig mit den innereuropäischen Angelegenheiten. Um Frankreich in Europa zu isolieren, schloss er ein Bündnis mit Österreich-Ungarn und Russland. Entsprechend blieb die Bismarcksche Orientpolitik im Schatten dieses Bündnisses. Bismarck bemühte sich sogar, sich in die orientalischen Angelegenheiten nicht einzumischen, da Russland das Osmanische Reich als seinen eigenen Einflussbereich betrachtete. Seiner Meinung

1 Der Autor möchte sich bei seinem verstorbenen Vater Prof. Dr. Rifat Önsöy für das Zustandebekommen dieser Forschungsarbeit herzlich bedanken.

nach war der Balkan „nicht die Knochen eines einzigen pommerschen Grenadiers wert“ (SCHÜSSLER 1929: 476); ein anderes Zitat aus der Zeit vor dem Berliner Kongress fasste Bismarcks zurückhaltende Orientpolitik wie folgt zusammen: „Die Frage, ob wir über die orientalischen Wirren mit England, mehr noch mit Österreich, am meisten aber mit Rußland in dauernde Verstimmung geraten, ist für Deutschlands Zukunft unendlich viel wichtiger als alle Verhältnisse des Osmanischen Reiches zu ihren Untertanen und zu den europäischen Mächten“ (*Die große Politik der Europäischen Kabinette*: 64)

Nachdem Russland im Jahre 1878 aus dem Dreikaiser-Bündnis zurücktrat, versuchte Bismarck, sich dem Osmanischen Reich anzunähern. Auf Wunsch von Sultan Abdülhamid II. kam eine Offiziersgruppe nach Istanbul. Die Einstellung Bismarcks zur Orientpolitik wandelte sich ab 1880 grundlegend. Die zunehmenden Investitionen der deutschen Unternehmer und wichtige militärische Unterstützungen erzwangen eine noch effektivere Vertretung deutscher Interessen in der Region, obgleich Bismarck seine bedächtige Politik weiterführte und versuchte, jedes direkte Eingreifen zu vermeiden. Nach ihm durfte das Deutsche Reich keineswegs für das Osmanische Reich eintreten, da sonst Reibungsflächen mit den anderen europäischen Mächten entstanden wären, die der europäischen Absicherungspolitik hätten schaden können (WALLACH 1975: 29). Bismarck lehnte es ab, die deutsche Diplomatie zum Schutze der deutschen wirtschaftlichen Unternehmungen im Orient einzusetzen. Er betonte: „Das Risiko des Unternehmens falle auf die Unternehmer, aber nicht auf das Reich“ (HOLBORN 1929: 90).

Obwohl die Bismarcksche Orientpolitik keine eigene deutsche Interessen im Orient verfocht, so schuf sie doch durch die Berufung begabter Diplomaten wie Hatzfeld oder Radowitz, beide Botschafter in Istanbul, und die Entsendung deutscher Offiziere in das Osmanische Reich das Fundament, auf dem sich die spätere deutsche Orientpolitik der Wilhelminischen Zeit mit ihren umfassenden Zielen entfalten konnte (HOLBORN 1929: 46).

Mit der Thronbesteigung Wilhelm II. begann eine neue Phase der deutsch-osmanischen Beziehungen. Der neue Kaiser lehnte die Friedenspolitik Bismarcks ab. Infolge der Meinungsverschiedenheiten trat Bismarck 1890 zurück, so dass Kaiser Wilhelm II. das Land allein regieren konnte. Die von Wilhelm II. betriebene „Weltpolitik“ suchte den Anschluss des Deutschen Reich an die Welt durch eine kolonialistische Politik. Zwei wichtige Gründe bewegten den deutschen Kaiser zu einem politischen Kurswechsel: Erstens die Industrialisierung des Deutschen Reiches und der wachsende Bedarf an Rohstoffen und Märkten und zweitens ein beträchtlicher Bevölkerungsanstieg im Deutschen Reich.

Nach der deutschen Einheit setzte ein starker Industrialisierungsprozess ein, insbesondere durch eine deutliche Steigerung von Eisenerzeugnissen. Zum Beispiel wurde im Deutschen Reich im Jahre 1871 1.564.000 Tonnen Roheisen produziert. Diese Zahl stieg 1900 auf 8.400.000 Tonnen und näherte sich im Jahre 1910 derjenigen Englands mit 14.800.000 Tonnen an, so dass andere europäische Länder zurückblieben. In der Stahlherstellung konnte das Deutsche Reich mit 7.372.000 Tonnen im Jahre 1910 England überholen (BANZE 1935: 17).

Auch der Kohlebergbau vergrößerte sich nennenswert. Er entwickelte sich von 29.000.000 Tonnen im Jahre 1871 auf 149.000.000 Tonnen im Jahre 1910. Das Bank-

wesen erlebte einen bedeutenden Aufschwung und begann mit Kapitalanlagen im Ausland.

Das Deutsche Reich löste das Problem des Rohstoff- und Warentransportes durch ein Eisenbahnnetz, das sich rasch entwickelte. Die erste Strecke zwischen Nürnberg und Fürth aus dem Jahre 1835 umfasste sechs Kilometer. In den folgenden Jahren wurde das Netz zügig ausgebaut. Die Länge des deutschen Eisenbahnnetzes erreichte 1890 fast 40.000 km und 1905 mehr als 55.000 km (ORTAYLI 1998: 36).

Der Maschinenbau im Deutschen Reich expandierte ebenfalls auf rasante Weise. In dieser Branche stieg die Zahl der Beschäftigten von 51.000 Arbeitern im Jahre 1861 auf 1.120.000 Arbeiter im Jahre 1907. Die deutsche Industrie wurde generell durch das deutsche Bankwesen unterstützt. Die deutschen Banken investierten ab 1880 zunehmend im Ausland. Parallel zur Industrialisierung zog auch der Außenhandel an. Der deutsche Außenhandel nahm insbesondere zwischen 1887–1912 um 300% zu und überflügelte, wie unten zu sehen ist, viele andere Industrieländer.

USA	275%
England	200%
Frankreich	200%
Das Deutsche Reich	300%

Tabelle: Anstieg im Außenhandel zwischen 1887–1912 (ORTAYLI 1998: 38)

Die deutsche Einwohnerzahl vermehrte sich besonders in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts deutlich, so dass die Auswanderung nach Übersee zu einer realen Alternative für die Menschen wurde. Caprivi, der Nachfolger Bismarcks, fasste die Lage wie folgt zusammen: „Entweder wir exportieren Waren, oder wir exportieren Menschen“ (CAPRIVI 2011: 176). Als Exportland hatte das Deutsche Reich 1880 hinter England, Frankreich und USA nur den vierten Platz inne.

Der Bedarf der deutschen Industrie an Rohstoffen und an Märkten wurde immer größer. Um diesen Bedarf zu decken, begann das Deutsche Reich mit der Kolonisierung von Territorien, insbesondere einiger afrikanischer Gebiete (Önsoy 1982: 15). Diese Kolonien waren jedoch arm an Rohstoffen und auch landwirtschaftlich nicht in der Lage, die deutsche Bevölkerung zu ernähren (JERUSSALIMSKE 1954: 256).

Das Deutsche Reich brauchte deshalb zusätzliche Gebiete. Zu jener Zeit waren jedoch große Teile Asiens, Afrikas, Amerikas und Australiens durch die europäischen Länder kolonisiert. Die noch nicht kolonisierten Länder wie das Osmanische Reich, Persien und China standen unter gemeinsamer Kontrolle Europas. Das deutsche Kaiserreich war außerdem nicht in der Lage, den Fernen Osten zu erreichen und das Gebiet unter seine Kontrolle zu bringen, da es keine starke Seeflotte besaß, um mit England zu konkurrieren, das im Fernen Osten überlegen war (VAN LAAK 2004: 34). Das Deutsche Reich wandte sich verstärkt dem Vorderen Orient zu, d.h. dem Osmanischen Reich und Persien (GRUNZEL 1903: 139). Diese beiden Länder waren reich an Rohstoffen, es gab eine westlich orientierte Volksschicht, die deutsche Produkte konsumieren konnte, und sie lagen geographisch nicht weit entfernt vom Deutschen

Reich. Das Kaiserreich konnte mit der Eisenbahn, über die Territorien seines Verbündeten Österreich-Ungarn, das Osmanische Reich und Persien erreichen.

Die politischen Zustände in diesen Ländern waren für das Deutsche Reich potentiell günstig. Bei den osmanischen und persischen intellektuellen Eliten herrschte gegenüber England, Frankreich und Russland ein Misstrauen. Dagegen brachten sie dem Deutschen Reich – als eine aufsteigende Macht – Sympathie entgegen. In Persien wurde von 1870 bis 1890 eine deutschlandfreundliche Politik betrieben. Viele deutsche Offiziere, Berater und Sachverständige wurden nach Persien geschickt. Die persische Regierung erklärte sich bereit, deutsche Auswanderer aufzunehmen. Im Jahre 1895 hatte ein deutscher Unternehmer, Felix Morat, von der persischen Regierung die Eisenbahnkonzession für die Strecke Teheran-Bagdad bekommen. Das Deutsche Reich konnte aber seine Wünsche in Persien wegen des englischen Widerstandes nicht durchsetzen. Die deutschen Pläne bezüglich Persiens konnten nicht verwirklicht werden, weil sich die englische Regierung aufgrund ihrer Vorteile wie Erdölkonzessionen oder Tabakmonopole den deutschen Bestrebungen in Persien entgegenstellte.

Die wirtschaftliche und politische Lage des Osmanischen Reiches Ende des 19. Jahrhunderts

Wenn man einen kurzen Blick auf das Osmanische Reich am Ende des 19. Jahrhunderts wirft, so zeigt sich auf, dass es mit gravierenden wirtschaftlichen und politischen Problemen zu kämpfen hatte. Nach dem Krimkrieg (1853–1856) genoss das Osmanische Reich wenig Ansehen in der europäischen Finanzwelt: Die wirtschaftliche Situation verschlechterte sich zusehends, und die prekäre Lage der osmanischen Finanzen mündete letztendlich 1875 in einen Staatsbankrott.

In den europäischen Hauptstädten des späten 19. Jahrhunderts wurden die Tendenzen eines Zusammenbruchs des Osmanischen Reiches deutlich registriert. Bereits seit Mitte des 19. Jahrhunderts war das geschwächte Reich in einer heiklen Situation. Um den drohenden Zusammenbruch abzuwenden, kamen nacheinander militärische, wirtschaftliche und diplomatische Berater nach Istanbul mit dem Ziel, drastische Reformen einzuleiten. Am Ende des Jahrhunderts fiel den europäischen Gastarbeitern die komplette Steuerung der Finanzinstitute, bis hin zu den Militärakademien zu. Zunehmende Spannungen zwischen den europäischen Mächten behinderten allerdings die Reformanstrengungen, die die osmanischen Institutionen nach westlichem Standard modernisieren sollten. Die osmanische Führung verstrickte sich immer auswegloser in Auseinandersetzungen, und Intrigen setzten ein. Bei der Verwaltung der täglichen Amtsgeschäfte wurden Bürokraten immer abhängiger von europäischen Administrationen. Für viele Beobachter zerfiel das Osmanische Reich langsam und ein Zusammenbruch war nur eine Frage der Zeit (McMURRAY 2001: 13). Während die Europäer diesem Untergang freien Lauf ließen, kam deutsches Personal nach Istanbul, um aktive Schritte zu unternehmen und somit den Niedergang aufzuhalten.

Das Osmanische Reich konnte politisch bis zum Ende des 18. Jahrhunderts auf eigenen Füßen stehen. Seit Anfang des 19. Jahrhunderts musste die Hohe Pforte diese Eigenständigkeit aufgeben und suchte gegen die russische Gefahr die Kooperation befreundeter Länder. Das Osmanische Reich hatte in dieser Zeit zu England, Frankreich und Russland keine guten Beziehungen. Der Sultan, seine Bürokraten und die

Intellektuellen hatten kein Vertrauen zu England, Frankreich und Russland, denn England hatte als Gegenleistung für seine Unterstützung der Osmanischen Regierung auf dem Berliner Kongress die osmanischen Gebiete Zypern (1878) und Ägypten (1882) abgerungen (ARMAOĞLU 1997: 533–546). Frankreich hatte in Nordafrika die osmanische Provinz Tunesien (1881) besetzt und Russland wollte den Bosphorus sowie Istanbul unter seine Kontrolle bringen. Frankreich und England setzten das Osmanische Reich zudem unter Druck, das parlamentarische System zu übernehmen, da die Staatsform Frankreichs und Englands eine Republik bzw. eine konstitutionelle Monarchie war.

Diese beiden Länder unterstützten die jungtürkische Bewegung, die dem Sultan feindlich gegenüberstand. Auf der anderen Seite lebten in den englischen, französischen und russischen Kolonien viele Muslime, die sich ungerecht behandelt fühlten. Über dieses ungerechte Verhalten war der Sultan als religiöses Haupt der Muslime auf der Welt unzufrieden. Der Sultan hatte zudem weder zu Österreich-Ungarn noch zu Russland Vertrauen, da die Donaumonarchie 1879 Bosnien und Herzegowina besetzte und Russland den Bosphorus und Istanbul unter seine Kontrolle bringen wollte (ebd.: 537).

Die osmanische Regierung erklärte 1875 ihren Bankrott; dies führte dazu, dass sie ihre Schulden nicht mehr zurückzahlen konnte. Daraufhin wurde 1881 „die Verwaltung der öffentlichen Schulden“ (Düyün-u Umumiye) ins Leben gerufen (ÖNSOY 1990: 153). Diese Verwaltung beanspruchte in der Folgezeit manche Einnahmequellen des Osmanischen Reiches. England und Frankreich stellten für ihre Darlehen immer härtere Bedingungen. Das Osmanische Reich brauchte deshalb ein anderes finanziell starkes Land, das sie unterstützen konnte.

Das Deutsche Reich erwarb kein osmanisches Gebiet. In deutschen Kolonien gab es so gut wie keine Muslime. Wilhelm II. hatte Sultan Abdülhamid II. bei seiner islamischen Politik unterstützt, die der Sultan ab Ende der 80er Jahre zu führen begann. Diese Politik Wilhelm II. steigerte die Sympathie der Muslime für die deutsche Politik, den Sultan stärker zu unterstützen (ÖNSOY 1972: 17). Beide politischen Systeme standen sich näher als die der übrigen westeuropäischen Demokratien. Sultan Abdülhamid II. glaubte sogar, dass er zur Sicherung seiner Herrschaft deutsche Unterstützung erhalten werde. Schließlich war der Sultan der Meinung, dass der junge Kaiser in der Europapolitik unerfahren sei und er ihn gegen kleine Zugeständnisse zugunsten seiner Interessen beeinflussen könne. Aus all diesen Gründen blieb der Sultan den Bemühungen des deutschen Kaisers gegenüber nicht gleichgültig und zögerte nicht, sein Schicksal mit ihm zu verbinden (KLEINERT 1995: 105).

In der deutschen Öffentlichkeit wurde die Frage des Umgangs mit dem osmanischen Staat intensiv debattiert. Eine abermalige Schwächung und Benachteiligung des osmanischen Reiches berührte ein zentrales Interesse des Deutschen Reiches. Mit der Vernichtung des Osmanischen Reiches hätte das Deutsche Reich den Launen einer russisch-österreichischen Koalition, zu der sich Frankreich stets bereitwillig gesellt hätte, preisgegeben und wäre gezwungen gewesen, um seine Existenz auf Leben und Tod zu kämpfen (DEHN 1884: 56).

Trotz dieser politischen Annäherung blieben die wirtschaftlichen Beziehungen noch lange Jahre gering. Bei der Entwicklung der wirtschaftlichen Beziehungen spielten zwei Faktoren eine bestimmte Rolle: Der eine war die Einsetzung der deut-

schen Offiziere in der osmanischen Armee, der andere war die Erteilung der Eisenbahnkonzession 1888 an die Deutsche Bank (*Die Diplomatischen Akten des Auswärtigen Amtes 1871–1914*).

Die Eisenbahn im Osmanischen Reich

Der Eisenbahnbau hatte im Osmanischen Reich ziemlich spät, erst nach dem Krimkrieg, angefangen. Die Izmir-Aydın-Strecke, die älteste Eisenbahnlinie im Reich, wurde mit englischem Kapital in Jahr 1856 gebaut (*National Zeitung*, Berlin, vom 31. Mai 1899). Zu dieser Zeit belief sich die Länge des Eisenbahnnetzes in England auf 16.000 km, im Deutschen Reich auf 11.000 km und in Frankreich auf 9.000 km. Da die Voraussetzungen für die Eisenbahn im Osmanischen Reich noch nicht vorhanden waren und das Osmanische Reich nicht in der Lage war, den Ausbau ihres Bahnnetzes aus eigener Kraft durchzuführen, knüpfte es daher die Hoffnungen an ausländisches Kapital und ausländische Technik (MÜHLMANN 1926: 121).

Die ersten Bahnlinien im Osmanischen Reich wurden von westlichen Ländern zwischen Hafenstädten und ihrem Hinterland am Ägäischen Meer, Mittelmeer und im europäischen Teil des Reiches gebaut. Bei dem Bau dieser Linien standen die Interessen der ausländischen Mächte, nämlich die Rohstoffe und das Getreide Anatoliens nach Europa auszuführen, im Vordergrund. Bereits Ende der sechziger Jahre wurde von dem deutschen Unternehmer Baron Hirsch ein großes osmanisches Bahnprojekt in Angriff genommen. Hirsch schloss mit der osmanischen Regierung einen Vertrag über den Bau und Betrieb eines 2000 km langen Bahnnetzes ab, welches die damalige europäische Türkei mit Europa verbinden sollte (ZANDER 1918: 49).

Fast alle europäischen Großmächte waren daran interessiert, eine Bahnlinie auf osmanischem Staatsgebiet zu bauen.² Während die europäischen Großmächte bestrebt waren, eine Verbindung nach Indien aufzubauen, die durch osmanisches Territorium führen sollte, konnten die osmanischen Autoritäten lange Zeit nicht erkennen, dass es aus strategischer Sicht für die Einheit der Staates bedeutend war, einen schnellen Transport von Truppen und Gütern aus der Hauptstadt in die entfernten Provinzen zu gewährleisten.

Der erste Sultan, der die Notwendigkeit des Eisenbahnbaus erkannte, war Sultan Abdulaziz. Er wünschte eine Eisenbahn, die die Hauptstadt mit Bagdad verbinden sollte (BOA A.AMD. Nr. 335/11, 20 M. 1282 A.H.). Der Osmanische Staat verfolgte mit dem Bau des Bahnnetzes im Lande einen rein politischen Zweck: Die innere Konsolidierung des Reiches und als deren Folge die Erhöhung der Widerstandsfähigkeit gegen die Angriffe von außen. Die großen Entfernungen zwischen den Provinzen war ein Umstand, der die Zusammengehörigkeit des Reiches deutlich lockerte.

2 Zu den wichtigsten Bahnbauprojekten ist in diesem Zusammenhang das von einer englisch-italienischen Gruppe entwickelte Projekt zu zählen, welches das Marmarameer über Anatolien mit dem Hochland von Erzurum verbinden sollte. Zu erwähnen ist auch das von einer belgisch-französischen Gruppe entwickelte Projekt, versehen mit einem Empfehlungsschreiben des belgischen Königs an Abdülhamid II., wonach im Frühjahr 1891 die Konzessionierung einer Bahnstrecke von Samsun am Schwarzen Meer zum Hochland von Erzurum erbeten wurde.

Die wirtschaftliche Entwicklung des Landes mittels Schienenwege kam in der damaligen osmanischen Eisenbahnpolitik nach den politischen Erwägungen erst an zweiter Stelle. Durch die Eisenbahn würde die Produktion ansteigen, die Wirtschaft prosperieren und der Lebensstandard der Bevölkerung ansteigen. Zudem hätten die Transportkosten gesenkt, der Getreidetransport erleichtert und dadurch die im Reich häufig ausbrechenden Hungersnöte wirksam bekämpft werden können. Die seit 1878 aus den besetzten Gebieten kommenden Flüchtlinge hätten leichter in den inneren Gebieten des Reiches untergebracht werden können. Außerdem wollte Abdülhamid die Eisenbahn bei der Unterdrückung der in den nördlichen und südlichen Gebieten des Reiches häufig entstehenden Aufstände einsetzen. Schließlich hätten die Pilger dank der Eisenbahn schnell und mühelos die heiligen Stätten im Hedschas erreicht (EARLE 1972: 35).

Die ausländischen Unternehmer verlangten von der osmanischen Regierung eine Gewinngarantie pro Kilometer, da sie die vom Sultan vorgesehene Strecke nicht ökonomisch fanden. Einige Verhandlungen in dieser Richtung blieben jedoch ergebnislos. Die osmanische Regierung beschloss daraufhin, den Bau auf eigene Kosten zu verwirklichen. Im Jahre 1872 wurde mit dem Bau der – als Anfang der Bagdadbahn gedachten – ersten Strecke von Haydarpaşa nach Izmit begonnen (MORAWITZ 1903: 434). Das Projekt sollte jedoch noch bis 1888 im Entwicklungsstadium verharren. Mit der Gründung der „Verwaltung der öffentlichen Schulden“ hatte der Eisenbahnbau im Osmanischen Reich einen Aufschwung erfahren. Denn die „Verwaltung“ erklärte sich bereit, als Garant für das Versprechen der Osmanischen Regierung, die ausländischen Unternehmer anteilig an der Streckenlänge in Kilometern am Gewinn zu beteiligen, zu dienen. Die „Verwaltung“ sollte gegen die Garantieleistung für den Eisenbahnbau 5% Provision erhalten (BOA I.DH.1075/84399, 22S. 1305 A.H.).

Nachdem durch die Reorganisation des osmanischen Staatsschuldenwesens und durch die Gründung der „Verwaltung der öffentlichen Schulden“ die finanziellen Voraussetzungen für die osmanischen Eisenbahnpläne wesentlich verbessert worden waren, begann sich das europäische Interesse an kleinasiatischen Eisenbahnprojekten erneuert zu regen (HELFFERICH 1921: 26). Die in der *Dette Publique* zusammengeschlossenen Gläubignationen erhofften sich von ihrem finanziellen Engagement erhebliche wirtschaftliche Vorteile. Der Warentransport hätte sich erheblich schneller und leichter gestaltet, neue Märkte wären erschlossen worden, das Steueraufkommen der Regierung hätte sich vermehrt und die Staatsschulden hätten rechtzeitig zurückgezahlt werden können.

Das deutsche Interesse an der Anatolischen Eisenbahnkonzession

Die Eisenbahnkonzession an die Deutsche Bank bildete einen wichtigen Wendepunkt in den deutsch-osmanischen Beziehungen. Im Falle eines großen Krieges in Europa musste der deutsche Seetransport vor der starken englischen Flotte Schutz suchen. Der Abbruch der deutschen Ein- und Ausfuhr hätte sich erheblich schneller und leichter gestaltet, neue Märkte wären erschlossen worden, das Steueraufkommen der Regierung hätte sich vermehrt und die Staatsschulden hätten rechtzeitig zurückgezahlt werden können (ALP 1914: 2). Die Deutschen, die sich diese Möglichkeit vor Auge hielten, bauten einerseits eine Kriegsflotte für die Sicherung der Seewege, planten andererseits, durch eine Eisenbahnlinie über die Territorien ihres Verbündeten

Österreich-Ungarn den Vorderen Orient zu erreichen, der für die deutsche Industrie sowohl als Markt als auch als Rohstoffquelle von großer Bedeutung war. Karl Helfferich hob die Bedeutung des Nahen Ostens für die deutsche Industrie hervor: „Das deutsche Interesse am Nahen Osten war nicht Zufall, sondern eine nötige Folge der erwachsenden deutschen Wirtschaft“ (HELFFERICH 1921: 8).

Das deutsche Interesse an Eisenbahnkonzessionen im Osmanischen Reich hatte Ende der achtziger Jahre begonnen. Das Deutsche Reich, das in der von den Kolonialmächten aufgeteilten Welt für sich keinen angemessenen Platz finden konnte, wandte sich an das Osmanische Reich. Im Jahre 1888 wurde eine direkte Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Istanbul eingerichtet, damit stieg der deutsche Einfluss in der Hauptstadt des osmanischen Reiches an (CAPRIVI 1954: 267).

Der österreichische Eisenbahningenieur Wilhelm Pressel³, der als Berater bei der Hohen Pforte tätig war, hatte für die osmanische Regierung ein Eisenbahnprojekt ausgearbeitet, das sich vom Norden bis zum Süden des Osmanischen Reiches erstreckte und eine Streckenlänge von 2300 km umfasste (FUHRMANN 2013: 188). Dieses Projekt lenkte die Aufmerksamkeit der deutschen Unternehmer auf die Eisenbahnkonzession im Osmanischen Reich. Pressel plante ein großes Eisenbahnnetz, dessen Hauptstrecke von Haydarpaşa über Ankara, Diyarbakır, Mosul und Bagdad bis zum Persischen Golf führen sollte. Durch zahlreiche Zweiglinien in Zentralanatolien sollte unter anderem auch das Schwarze Meer erschlossen werden. Für das Projekt wurde ein ausländischer Unternehmer gesucht, da die osmanische Regierung finanziell nicht in der Lage war, dieses Projekt auf eigene Kosten zu verwirklichen. Der Sultan wies die englischen und französischen Vorschläge zurück. Ihm war klar, dass Engländer und Franzosen in ihren Konzessionsgesuchen politische Ziele verfolgten. Er fürchtete, dass sie die durch die Bahnlinien erschlossenen Gebiete in einen eigenen Einflussbereich verwandeln würden. Die beste Lösung der Eisenbahnfrage in seinem Reich schien ihm durch deutsches Kapital gegeben zu sein. Auf Wunsch des Sultans forderte Pressel deutsche Finanzkreise auf, sich um das türkische Eisenbahnprojekt zu bewerben. Die Deutsche Bank hat sich schließlich bereit erklärt, das Eisenbahnprojekt zu übernehmen. Der Sultan versprach der Deutschen Bank eine hohe Gewinngarantie pro Kilometer.

Die der Deutschen Bank überlassene erste Eisenbahnlinie war die Strecke Istanbul-Ankara. Zu diesem Zweck wurde die „Anatolische Eisenbahngesellschaft“ gegründet. Caillard, der englische Vertreter bei der „Verwaltung“, wurde zum Vorsitzenden der Gesellschaft ernannt. Die Deutschen hatten ihm gegenüber jedoch kein Vertrauen. Der deutsche Gesandte in London beschrieb die Situation folgendermaßen:

„Der Widerspruch der englischen Gläubiger des Türkischen Staats gegen die Übertragung wäre völlig unbegreiflich, wenn man nicht die seltsame Rolle kennt, welche Herr Caillard und die hinter ihm stehende Ottomanische Bank jüngst unter Anwendung der bedenklichsten Mittel gespielt haben, um den

3 Bekannt als „Vater der Bagdadbahn“, verbrachte er vierzig Jahre seines Lebens im Osmanischen Reich und war ab 1872 Generaldirektor der staatlichen osmanischen Eisenbahngesellschaft.

Sultan zu verhindern, den Bau der Anatolischen Bahnen an Deutsche Unternehmer zu übertragen“ (Der Gesandte in London an das Auswärtige Amt, 13. April 1890, R13455).

Den Bau der Strecke übernahm eine französische Baugesellschaft. Dies milderte die englische und französische Opposition (HOLBORN 1926: 84). Obwohl England politisch dem Bahnbau zustimmte, beteiligten sich die englischen Unternehmen nur in beschränktem Ausmaß; bei erster Gelegenheit stiegen sie zudem aus dem Geschäft aus. Auch die italienischen Finanzkreise zeigten nur beschränktes Interesse. Aus diesem Grunde wurde die Finanzierung des Eisenbahnunternehmens weitgehend durch deutsches Kapital gewährleistet.

Im Oktober 1888 wurde ein Konzessionsabgabevertrag zwischen der Deutschen Bank und dem Sultan geschlossen. Damit wurde die bereits vorhandene 93 km lange Strecke von Istanbul nach İzmit gegen Zahlung von 6 Millionen Franken als Eigentum und mit dem Rechte des Betriebs der Deutschen Bank überlassen. Ferner schloss die Abmachung die Bau- und Betriebskonzession einer 486 km langen Linie von İzmit über Eskişehir nach Ankara ein.

Die vorgesehene Bauzeit betrug drei Jahre; das Ausbeuterecht für Bergbau sowie für die Abholzung eines 20 km langen breiten Streifens beiderseits der Schienen wurde ebenfalls zugestanden (MÜHLMANN 1926: 131). Jetzt musste nur noch für einen reibungslosen Ablauf der Vorarbeiten gesorgt werden, wozu sich ein Mitglied der Eisenbahngesellschaft bereit erklärte:

„Anfang Dezember 1888 wurden die Studien der 224 Kilometer langen Strecke İzmit-Eskişehir in Angriff genommen und bereits Mitte Dezember waren fünf komplett ausgerüstete Studienbrigaden auf der Strecke mit den Vorarbeiten beschäftigt“ (Rudowitz an das Auswärtige Amt Berlin, 31. Februar 1890, R 13455).

Die 578 Kilometer lange Linie bis Angora wurde bis Ende 1892 innerhalb der konzessionsmäßigen Frist fertiggestellt (Otto v. Kühlmann, General Direktor zu Konstantinopel, an Herr Raschdau, Geheimer Legationsrath im Auswärtigen Amt Berlin, 15. Mai 1892, R 13447, Eisenbahnen in der Asiatischen Türkei). Der erste Zug aus Istanbul traf am 27. November 1892 in Ankara ein. Der Sultan war mit den deutschen Leistungen zufrieden. Abdülhamid II. verlieh mit einem Dekret vom Februar 1893 als Belohnung der Anatolischen Eisenbahngesellschaft die Konzession für den Bau der 444 km langen Strecke Eskişehir-Konya (EICHHOLTZ 2007: 18). Diese Konzession war für das Deutsche Reich von großer Bedeutung, weil diese Linie das wichtige Handelszentrum Afyon und die seit dem Altertum wegen ihrer Fruchtbarkeit als Kornkammer berühmte Ebene von Konya mit der Hauptlinie Eskişehir-Bagdad verbinden sollte.⁴

Der Erfolg der Bahngesellschaft begeisterte nicht nur den Sultan, sondern zog auch das Interesse der Hohen Pforte auf sich. Otto von Kühlmann, Generaldirektor

4 Der osmanische Staat garantierte eine hohe Bruttoeinnahme der neuen Linie in Höhe von 13.800 Franken pro Kilometer. Für die Kilometergarantie wurden die Getreidezehnten der Sancaks Trabzon und Gümüşhane verpfändet.

der Anatolischen Gesellschaft, stellte den Wunsch der Premierminister folgendermaßen dar: „Nun plagt uns Seine Majestät der Sultan mit seinem Phantasieprojekt bis Bagdad weiterzubauen Um Seiner Majestät gefällig zu sein, machen wir auch jetzt Studien bis Bagdad“ (Otto v. Kühlmann, Generaldirektor zu Konstantinopel, an Herr Raschdau, Geheimer Legationsrath im Auswärtigen Amt Berlin, 15. Mai 1892, R 13447, Eisenbahnen in der Asiatischen Türkei).

Strecke	Länge (in km)	Zeitpunkt der Eröffnung
Haydarpaşa-İzmit	93	Oktober 1888
İzmit-Arifiye	41	Juni 1890
Arifiye-Eskişehir	182	Juni 1892
Eskişehir-Ankara	263	Dezember 1892
Eskişehir-Alayurt-Kütahya	77	Dezember 1894
Alayurt-Afyon Karahisar	94	August 1895
Afyon Karahisar-Konya	274	Juli 1896
Arifiye-Adapazarı	8	November 1899
Gesamtlänge	1032	

Tabelle 2: Entwicklung der Anatolischen Eisenbahn (MÜHLMANN 1926: 133)

Die Anatolische Eisenbahn und die Konkurrenz der Großmächte

Der Bahnbau im Hoheitsgebiet des Osmanischen Reiches war eine Reibungsfläche zwischen dem Deutschen Reich und den anderen Großmächten. Dieses erste Auftreten des Deutschen Reiches im Vorderen Orient löste in der Weltpolitik großes Aufsehen aus und verursachte heftige Reaktionen Englands, Frankreichs und Russlands, weil sie Anatolien als ihren Einflussbereich betrachteten. Die Engländer sahen in dieser Linie eine Verletzung ihrer Interessen in diesem Gebiet, weil sie das natürliche Hinterland ihrer Bahnlinie Aydın-İzmir bildete. Das Recht eines Eisenbahnbaues nach Konya komme deshalb der Bahngesellschaft İzmir-Aydın zu (EARLE 1933: 97). Wenn dieser Vorschlag vom Sultan unerwünscht sei, solle deren Bau überhaupt nicht unternommen werden. Aber auf keinen Fall sollte das Deutsche Reich den Bau verwirklichen. Die russische und die französische Gegnerschaft waren gemäß den leitenden Linien ihrer Politik vorzusehen. Durch den Bahnbau war ein neuer Aufstieg des Osmanischen Reiches zu erwarten. Die Russen waren außerdem mit deutschen Investitionen im Lande des Sultans nicht zufrieden. Die von Russland eingenommene Haltung richtete sich aber nicht gegen die Tatsache, dass das Unternehmen in deutscher Hand lag, sondern gegen die durch den Bahnbau zu erwartende Stärkung der Osmanen. Denn das Deutsche Reich würde infolge seiner Investitionen die Erhaltung des Osmanischen Reiches anstreben. Der Hauptgrund der Einwände dieser Staaten war die Vermehrung des politischen und wirtschaftlichen Einflusses des Deutschen Reiches im Vorderen Orient. Andererseits war das Ziel russischer Außenpolitik, die Meerengen des Bosphorus und der Dardanellen zu besitzen oder ein von Russland abhängiges schwaches Osmanisches Reich zu schaffen und die Meerengen zu kontrol-

lieren. Deshalb entsprach dieses Projekt nicht den Interessen Russlands (MÜHLMANN 1926: 123).

Die Haltung Frankreichs war dagegen in dieser Angelegenheit entgegengesetzt. Die französische Frontstellung war eher gegen das Deutsche als gegen das Osmanische Reich gerichtet. Für diejenigen, die sich im Nahen Osten über die anhaltende französische Stärke beschwerten (Österreich, Italien und England), war das deutsche Auftreten in der Region eine deutlich positive Entwicklung. Ein neuer Bundesgenosse bedeutete ein wichtiges Gegengewicht gegen den französischen Einfluss in der Region (MÜHLMANN 1926: 131). Abdülhamid II. wurde von allen Seiten, schriftlich und mündlich, mit Drohungen überhäuft. Die Engländer gingen noch einen Schritt weiter und drohten dem Sultan mit einer Flottendemonstration am 5. Januar 1893 (*Die große Politik der Europäischen Kabinette*: 456). England wurde dabei von den französischen und russischen Botschaften unterstützt. Die Franzosen und die Osmanische Bank wollten mit allen möglichen Mitteln die Konzession zu Fall bringen, mit der Begründung, dass sie das Hinterland der französischen Bahnlinien in Westanatolien unter deutsche Kontrolle bringen und ihrer Entwicklung im Wege stehen würde (EARLE 1972).

Die Engländer und Franzosen planten, ihre Eisenbahnen (İzmir-Kasaba, İzmir-Aydın) über die fruchtbare Konya-Ebene nach Bagdad und dem Persischen Golf weiterzuführen (BEŞİRLİ 1999: 23). Die Frage der Konya-Bahn bildete den Kern der Streitigkeiten. Die Russen begründeten ihren Einspruch damit, dass sie einen Eisenbahnbau in der Provinz Konya nicht erlauben könnten, weil ein Zehntel der Einnahmen, die in dieser Provinz erwirtschaftet werden, als Kriegsschuld zu entrichten sei (EARLE 1972). Im Grunde genommen waren die Russen nicht nur gegen eine Bahn, die von den Deutschen gebaut werden sollte, sondern, getreu ihrer bekannten, die Vernichtung des Osmanischen Reiches bezweckenden traditionellen Politik, prinzipiell gegen jedes Unternehmen, gleich von welcher Nation, welches eine Gesundung des Osmanischen Reiches zur Folge haben könnte (BAYKAL 1935: 31). Schmidt führte hierzu aus: „Die Eisenbahnfrage hat wohl in keinem anderen Lande so sehr die Gestalt einer rein politischen Frage angenommen wie in der Türkei“ (SCHMIDT 1914: 1).

Österreich und Italien bildeten zusammen mit dem Deutschen Reich den Dreibund (1882), der in der Außenpolitik noch nicht durch Unstimmigkeiten geprägt war. Auch England tendierte dazu, seine „splendid isolation“ aufzugeben und sich auf der Seite des mitteleuropäischen Blocks an dem Machtkampf zu beteiligen. Zu dieser Zeit war von einem deutsch-englischen Gegensatz weder zu Lande noch zur See die Rede. Am Anfang stimmten die Engländer dem deutschen Bahnbau bereitwillig zu, weil die erste Konzession den Namen Bagdad überhaupt nicht erwähnte, so dass britische Interessen in Mesopotamien und im Persischen Golf nicht tangiert wurden (MÜHLMANN 1926: 131).

Nach langen Verhandlungen wurde eine Lösung gefunden. Das Deutsche Reich würde der englischen Besatzung Ägyptens tolerieren. Frankreich hatte neue Eisenbahnkonzessionen in Westanatolien und Syrien erhalten. Nach Beseitigung der Probleme fing der Bau der Eskişehir-Konya Eisenbahnlinie an und wurde in der vorgesehenen Zeit fertiggestellt. Kaiser Wilhelm II. fuhr bei seinem Besuch auf dieser Strecke bis Konya. Konya diente als Ausgangspunkt der Bagdadbahn.

Mit dem Ausbau der Linien Haydarpaşa-Ankara und Eskişehir-Konya erreichten die Deutschen das fruchtbarste Gebiet Anatoliens. Der Ackerbau und Handel nahmen einen großen Aufschwung. Wie aus der folgenden Tabelle zu ersehen ist, erlangte der Getreidetransport in kurzer Zeit große Bedeutung.

Jahre	Getreide (in t)
1893	51.384
1896	105.840
1902	274.000
1911	262.145

Tabelle 3: Haydarpaşa-Ankara (SCHMIDT 1914: 144)

Jahre	Getreide (in t)
1897	106.773
1902	122.172
1905	124.172
1911	146.772

Tabelle 4: Eskişehir-Konya (SCHMIDT 1914: 144)

Wie aus den obigen Zahlen ersichtlich ist, weist die Getreidebeförderung in dem 18-jährigen Zeitraum eine Steigerung von fast 500% auf. Die Frachtgutbeförderung hat von 1897 bis 1903 auf der Linie Haydar Paşa-Ankara 55,3% bis 74,9% und auf der Linie Eskişehir Konya 59,8% bis 84,8 % der gesamten Erträge eingebracht. In einem Bericht des Generalkonsulats Konstantinopel an das Auswärtige Amt vom 18. Mai 1903 wurde diese positive Entwicklung folgendermaßen beschrieben:

„Im Übrigen aber geben alle jene Zahlen außerordentliche erfreuliche Resultate. Aus den Ziffern der Getreidebeförderung geht hervor, dass die Produktion des Landes sich mächtig gehoben hat, denn noch vor wenigen Jahren wäre an Transporte, wie sie im letzten Jahre stattgefunden haben, nicht zu denken gewesen“ (Bericht des Generalkonsulats in Konstantinopel an das Auswärtige Amt, 18. Mai 1903, R 13476).

Parallel zu dieser Entwicklung erreichte der deutsch-osmanische Handel auch einen erheblichen Umfang. Die Beteiligung der Deutschen am osmanischen Gesamthandel entwickelte sich von 0,22% 1889 auf 1,78% im Jahre 1898 (ÖNSOY 1982: 31).

Bei der Zunahme des deutschen Einflusses im Osmanischen Reich spielten auch folgende Entwicklungen ab Mitte der 90er Jahre des 19. Jahrhunderts eine Rolle. Eine von ihnen war die Einsetzung von Baron Marschall von Bieberstein als Botschafter in Istanbul im Jahre 1892. Er blieb fast 15 Jahre in Istanbul (LINDOW 1934: 57). Während dieser Zeit hatte er gute Beziehungen zu Abdülhamid II. In vielen Fragen verständigte er sich mit dem Sultan und interessierte sich zudem auch für die Eisenbahnen im Osmanischen Reich. Während seiner Amtszeit befürwortete er insbesondere,

dass die Eisenbahnen von Deutschen erbaut werden sollten. Bieberstein ging von Grundidee aus, dass das Deutsche Reich in fremden Weltteilen möglichst viele territoriale Erwerbungen machen müsse, um seinen immer mehr wachsenden Expansionskräften Raum zu schaffen. Er war vom Wunsch beseelt, dass die großen Gebiete des Osmanischen Reiches für die deutsche Wirtschaft erschlossen werden sollten.

Die zweite Reise Kaiser Wilhelms 1898 markierte einen wichtigen Wendepunkt in den deutsch-osmanischen Beziehungen. Bei diesem Besuch versprach der Sultan dem Kaiser neue Konzessionen. Wilhelm II. sicherte dagegen dem Sultan politische und wirtschaftliche Unterstützung zu. Der Kaiser erklärte in seiner Ansprache in Jerusalem, dass er ein Freund der auf der Welt lebenden 300 Millionen Muslime und ihres Kalifen, des Sultans, sei (BODE 1982: 4). Diese Rede fand bei den Muslimen ein begeistertes Echo, und Wilhelm II. genoss im Osmanischen Reich so große Sympathie wie in keinem anderen Land.

Das Drängen des Sultans zur Fortsetzung des Bahnbaus hatte zwar infolge des Ausbruchs des osmanisch-griechischen Krieges für einige Zeit nachgelassen, jedoch sollte der Sultan im Laufe dieses Feldzuges den unschätzbaren Wert der Eisenbahnen kennenlernen. Bei der Mobilmachung und den Nachschubtransporten zeigte sich die Anatolische Eisenbahn ihrer Aufgabe vollkommen gewachsen, während dies bei den anderen, von den Franzosen kontrollierten Bahnen nicht der Fall war. Die Leistungen der Anatolischen Bahn hatten zum Sieg wesentlich beigetragen. Sobald der Friede zwischen dem Osmanischen Reich und Griechenland unterzeichnet war, trat der Sultan mit seinem Bagdadbahn-Projekt an die Deutschen heran. Die Vereinbarung über den Bau der Bagdadbahn von Konya nach Bagdad wurde zwischen dem Osmanischen Reich und der Deutschen Bank 1899 unterzeichnet (Bericht vom Botschafter in Konstantinopel Freiherr v. Marschall an das Auswärtige Amt, 10. Juli 1902, R 1206).

Militärische Bedeutung der Anatolischen Eisenbahn

Nachdem die Deutschen sich bereit erklärt hatten, die Anatolische Bahn jenseits Konyas weiterzubauen, begannen die Verhandlungen um den Bau der Bahnlinie. Man hatte mehrfach darüber diskutiert, ob man die Bahn von Ankara aus über Kayseri-Sivas-Diyarbakır-Bagdad oder von Konya aus durch die Getreideanbaugebiete des Osmanischen Reiches wie Konya, Çukurova und Mesopotamien über Bagdad zum Persischen Golf verlängern sollte. Die Osmanen, besonders die Militärs, sprachen sich für die erste Option aus, weil diese eine strategische Bedeutung insbesondere gegen Russland hatte, während die zweite Alternative in dieser Hinsicht fast gänzlich wertlos war, weil die zweite Trasse von der russischen Grenze sehr weit entfernt verlief. Der verzögerte Aufmarsch osmanischer Truppen aus den östlichen und südöstlichen Provinzen gegen die aus dem Norden anmarschierenden russischen Truppen während des Russisch-Osmanischen Krieges 1877–78 war letztlich die zentrale Ursache für den erfolglosen Ausgang dieses Feldzuges. Der osmanische Generalstab arbeitete einen detaillierten Plan des wünschenswerten strategischen Bahnnetzes für Anatolien, Syrien und Mesopotamien aus. Dabei konkurrierte die nach militärischen Kalkulationen geplante Strecke mit den Konzepten der europäischen Berater.

Die vom osmanischen Generalstab favorisierten Bahnlinien wurden in zwei Systeme geteilt. Eine nordwärts von Damaskus über Aleppo und Antep führende Linie

hatte offensichtlich das Ziel, die mobilisierten Truppen des 5. syrischen und 4. anatolischen Armee-Rekrutierungsbezirks mit den europäischen Provinzen des Reiches zu verbinden.

Die zweite Bahnlinie sollte von Istanbul über Ankara, Yozgat und Sivas Erzurum erreichen. Bei Sivas sollte sich die Strecke gabeln; eine Linie sollte über Mardin und Musul nach Bagdad führen. Die militärische Grundidee dieses zweiten Bahnsystems war es, im Kriegszustand Erzurum mit schnell dorthin entsandten Truppen zu verteidigen, zweitens instande zu sein, den großen Aushebungsbezirk des Osmanischen Reiches, Bagdad-Musul, mit seinem Truppenmaterial für die Verteidigung Anatoliens nutzbar zu machen (ROHRBACH 1902: 12–13). Die Realisierung der militärstrategisch konzipierten zweiten Bahnstrecke war jedoch aus finanziellen und politischen Gründen unmöglich.

Die Deutschen bestanden darauf, dass die Bahnlinie durch die an Getreide reichen Gebiete wie Konya, Çukurova und Mesopotamien führen sollte. Diese Strecke war erstens kürzer und billiger zu bauen, zweitens würde sie durch reichere Provinzen führen und außerdem an einem Mittelmeerhafen vorbeiführen, was wirtschaftlich von großer Bedeutung war (BAYKAL 1935: 85). Während seines letzten Besuchs in Istanbul (1898) forderte Georg Siemens den Sultan auf, klar darzulegen, ob er die erste oder die zweite Alternative vorziehe. Abdülhamid II. sprach sich für die erste Option aus. Ungeachtet der Antwort des Sultans bestand die Gesellschaft auf ihrem Standpunkt und setzte sich aktiv für die Verlängerung der Bahn von Konya aus. Wie Siemens im September 1900 in einer Denkschrift für die Direktion der Deutschen Bank geschrieben hat, war die Trasse „nicht eine rein türkische Frage, sondern eine Frage, von der die Existenzmöglichkeit der Bahn abhing (MEJCHER 1975: 454). Die deutschen Finanzunternehmen wiesen darauf hin, dass ein Eisenbahnprojekt von Ankara über Kayseri-Sivas bis Bagdad durchaus nicht lukrativ wäre. Die Deutschen gingen auf einige Punkte ein, die sie für sehr wichtig erachteten. Nach unmittelbaren deutschen Arbeitserfahrungen im Inneren Kleinasiens erwiesen sich die Hindernisse, die dort zu überwinden waren, größer als man ursprünglich angenommen hatte. Das Land, das einst als Kornkammer berühmt war, war durch die jahrhundertelange Vernachlässigung fast zur Wüste geworden. Nach einer gewissen Zeit zogen der osmanische Kriegsminister Rıza Paşa und der Chef des osmanischen Artilleriewesens, Zeki Paşa, ihren auf strategischen Überlegungen gründenden Widerspruch zurück.

In der Tat hatte diese Linie aus militärischer Sicht gewisse Vorteile, wie die Distanz (ein relativ kurzer Weg) nach Bagdad und die Anschlussmöglichkeiten mit den anderen Linien (syrische Bahnen). Der Sultan ließ sich von diesen Argumenten überzeugen und erklärte sich damit einverstanden, zumal es unmöglich gewesen wäre, den Widerstand Russlands gegen die erste Linie zu überwinden (BAYKAL 1935: 86). Nach langen und harten Verhandlungen wurde eine neue Linie von Konya über Isken-derun-Halep nach Bagdad beschlossen (HÜBER 1943: 35).

Der Weiterbau der Anatolischen Eisenbahn und die Bagdadbahn

Von Anfang an wurde der beherrschende Gedanke, Bagdad an Istanbul anzuschließen, verfolgt. Schließlich erhielt die Anatolische Eisenbahngesellschaft am 16. Januar 1902 definitiv für 99 Jahre die Konzession zum Bau und Betrieb der Bahn von Konya aus über Çukurova, Bagdad und Basra bis zum Persischen Golf. Die Gesamtlänge

betrug 2467 km (*Die Große Politik der Europäischen Kabinette* 1922: 412). Die Kosten der Strecke von Konya bis zum Persischen Golf sollten sich auf 550–600 Millionen Franken belaufen. Der Gesellschaft wurden die Vorzugsrechte für die Herstellung einer Reihe von Nebenlinien erteilt. Sie erhielt auch das Recht der Errichtung eines Hafens in Bagdad und am Persischen Golf, einer Dampferlinie von Sirkeci (Istanbul) nach Haydarpaşa, die die Verbindung zwischen den orientalischen Bahnen und dem anatolischen Bahnnetz herstellen sollte. Ferner war das Flussschiffahrtsrecht auf Euphrat und Tigris Bestandteil der Vereinbarungen. Der Vertrag sah außerdem die Ausbeutung aller Mineralvorkommen innerhalb eines Streifens von je 20 km zu beiden Seiten der Bahn vor. Die Osmanische Regierung verpflichtete sich zu einer jährlichen Garantie von 16.500 Franken pro Kilometer. Der Bau sollte innerhalb von acht Jahren fertiggestellt werden (BOA Y.EE.1320: 24).

Um den Bau sofort in Angriff zu nehmen, überwies die türkische Regierung ein Zehntel von den Einnahmen, die in Konya, Aleppo und Urfa erwirtschaftet wurden, an die Gesellschaft als Gewinngarantie pro Kilometer. Bald darauf, am 13. April 1903, wurde in Istanbul „Die Bagdadbahn-Gesellschaft“ gegründet (HÜBER 1943: 44). England erklärte zur selben Zeit, dass es sich an dem Bahnunternehmen, für das erst am 5. März 1903 die endgültige Konzession erteilt worden war, nicht beteiligen werde. Auch die Russen lehnten eine Beteiligung aus strategischen und wirtschaftlichen Gründen ab („Russland: Mitte gegen die Bagdadbahn“, *Deutsche Tageszeitung*, 13. Juni 1903), dagegen war die französische Haltung gegenüber der Bagdadbahn freundlich. Die Franzosen erklärten, dass sie der englischen Opposition beitreten, sofern ihnen die Deutschen nicht 50% Anteil an Bau, Betrieb und Kontrolle der Bagdadbahn überließen. Am Aktienkapital von 15 Millionen Franken beteiligten sich die osmanische Regierung, die Anatolische Eisenbahngesellschaft und eine Finanzgruppe (Deutsche Bank, 40%, die Banque Impériale Ottomane, 30%, die Anatolische Eisenbahn-Gesellschaft, 10%, der Wiener Bankverein und die Schweizerische Kreditanstalt, je 7,5%, sowie die Banca Commerciale Italiana, 5%). Für jeden fertiggestellten Bahnkilometer wurden Bagdad-Bahn-Obligationen ausgegeben (GALL et al. 1995: 76).

Andere europäische Mächte, wie beispielsweise der König der Belgien, haben sich auch für das Projekt interessiert und wollten sich an der Bagdadbahn-Gesellschaft beteiligen. Die Anatolische Eisenbahngesellschaft lehnte dies hingegen ab. Eine Angestellte von der Eisenbahngesellschaft in Karlsbad stellte die deutsche Opposition folgendermaßen dar:

„Der König der Belgier hat uns auf zwei verschiedenen Wegen sehr eindringlich angehen lassen, den Belgiern eine Beteiligung einzuräumen. Ich bin aber der Ansicht dass die belgische Beteiligung uns gar nicht nützen, der deutschen Industrie aber schaden kann“ (Anatolische Eisenbahngesellschaft Karlsbad an Legationsrat Herrn Rosen, 24. Mai 1903).

Aufgrund von politischen Unruhen im Osmanischen Reich mussten die Arbeiten an der Bahnstrecke für sechs Jahre von 1904 bis 1910 ruhen. Erst ab 1910 konnte der Bau weitergeführt und 1912 der Bahnbau in Bagdad Richtung Norden aufgenommen werden. Bis 1914 wurden für 140 Millionen Franken Obligationen emittiert. Als der

Erste Weltkrieg ausbrach, war nur ein Teil der 950 km langen Strecke fertiggestellt (HENNIG 1915: 7).

Die deutschen Bahnbauten und die verbesserte wirtschaftliche Lage Anatoliens

Der Bahnbau war auch für das Osmanische Reich ein wirtschaftlich wichtiges Unternehmen. Denn mit dem Bahnbau würde sich das osmanische Wirtschaftsleben beleben und die Produktion ansteigen. Obwohl die landwirtschaftliche Produktion von 1889 bis 1911 im ganzen Reich um 63% wuchs, steigerte sich dieses Verhältnis in den Eisenbahngebieten um 114%.

Gegenstand	Gewicht (in t)					
	1893	1910	1911	1912	1913	1914
Baumwolle	419	722	1209	549	730	637
Eier	470	629	521	568	393	268
Früchte	2581	7298	5444	4645	5664	3709
Gemüse	2868	7597	5970	7070	12558	9375
Getreide	51390	151306	262146	203881	136560	117594 ⁵
Ölsamen	551	1795	1884	1197	1314	1300
Salz	1308	4130	4964	2886	4141	4038
Tabak	1800	4201	3250	2852	3447	3259

Tabelle 5: Zunahme des Güterverkehrs auf der Linie Ankara-Haydarpaşa für einige wichtigere Landeserzeugnisse (HECKER 1914: 1559)

Die Produkte der Landwirtschaft wurden durch die Bagdadbahn schnell und billig befördert; dadurch wurden im Osmanischen Reich oft ausbrechende Hungersnöte verhindert, und schließlich konnten die Muslime in kurzer Zeit den Hedschas erreichen. Trotz allem führte die Bahn das Osmanische Reich neben dem Deutschen Reich in ein unbekanntes Abenteuer. Was die Haltung Englands gegen die Verteilung der Bagdadbahnkonzession an das Deutsche Reich angeht, so leistete dieses Land heftigen Widerstand gegen das Vorhaben (HÜBER 1943: 53).

Das Osmanische Reich hatte von der Bahn mittelbar und unmittelbar große Vorteile. Die Bahnpläne wurden weitestgehend unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten durchgeführt, so dass die Bagdadbahn für militärische Zwecke nur bedingt von Nutzen war. Sie bediente die Fortsetzung der uralten Handelsstraße vom Persischen Golf durch Kleinasien in Ergänzung zu der anderen alten Straße, die durch den Suezkanal wieder eröffnet worden war.

Durch die Bagdadbahn berührte Interessen Russlands, Frankreichs und Englands

Der Abschluss der Konzession über den Bau der Bagdadbahn bedeutete noch keineswegs das Ende der Probleme; er war vielmehr der Anfang eines noch heftigeren

5 Auffallender Rückgang, verursacht durch eine schlechte Ernte.

Kampfes um die Bahn selbst. Mit der Erteilung der Konzession an die Deutschen erlangte die Bagdadbahn eine internationale Dimension. Sie bildete den Gegenstand einer geopolitischen Auseinandersetzung zwischen dem Deutschen Reich auf der einen Seite und England, Frankreich und Russland auf der anderen Seite.

Was das Deutsche Reich und das Osmanische Reich von der Bagdadbahn erwarteten und warum andere Mächte wie England, Frankreich und Russland gegen dieses Unternehmen Einspruch erhoben, war eine der großen Fragen der damaligen Zeit. So begann mit der Bagdadbahnkonzession eine der großen Unternehmungen des 20. Jahrhunderts, und der deutsche Einfluss im Osmanischen Reich vergrößerte sich deutlich. Wie in der ganzen Welt, so traf auch das Deutsche Reich im Osmanischen Reich als Rivale Englands, Frankreichs und Russlands auf.

Britische Opposition

Die Bagdadbahn war nicht nur von ökonomischer Bedeutung. Sie war auch als eine Waffe gedacht, um England in einem eventuellen Krieg auf dem Wege nach Indien ohne Seestreitkräfte zu schlagen. Paul Rohrbach schrieb in diesem Zusammenhang, dass England auf dem Land in Ägypten nur aufgrund der Eisenbahnen in Anatolien und Syrien zu besiegen sei. Ein bei den Osmanen einflussreiches Deutsches Reich könne die Entscheidungen der Hohen Pforte über die Heiligen Stätten in Palästina zugunsten der Christen beeinflussen. Das würde den Deutschen bei den Christen auch große Ehre einbringen (ROHRBACH 1902: 18).

Die englische Ablehnung hatte viele Gründe. Die englischen Interessen waren durch das Bagdadbahn-Projekt unmittelbar betroffen, weil hauptsächlich der Weg nach Indien, der als Schlagader des Britischen Imperiums betrachtet wurde, in entscheidendem Maße durch die Bagdadbahn bedroht und die deutsche Macht nunmehr unter dem Gesichtspunkt ihrer „asiatischen Gefährlichkeit“ gesehen wurde. Die deutsche Präsenz in der Region bedrohte nicht nur die britische Politik, sondern auch den Handel in Mesopotamien, der seit zwei Jahrhunderten geradezu monopolartig von britischen Unternehmen dominiert wurde (BODE 1982: 11–13).

Die langwierigen Beziehungen zwischen dem Osmanischen Reich und England waren geprägt von Höhen und Tiefen. England besaß seit dem 16. Jahrhundert Vertretungen im Osmanischen Reich und unterstützte die osmanischen Reformen; lange Jahre hindurch war es der größte Handelspartner des Osmanischen Reiches. Noch wichtiger als die wirtschaftliche Dimension war die Erhaltung der territorialen Integrität des Reiches, die England von 1800 bis 1878 garantierte. Die Änderung der politischen und wirtschaftlichen Lage ab 1890 versetzte die englische Regierung in Unruhe (EARLE 1933: 97). Zum Beispiel wuchs der deutsche Handel in der zehnjährigen Periode zwischen 1889 und 1898 im Osmanischen Reich am deutlichsten. Zwischen diesen Jahren wuchs der deutsch-osmanische Handel um 732%. Der englisch-osmanische Handel hingegen ging um 16% zurück (ÖNSOY 1982: 82).

Die Erteilung der Bagdadbahnkonzession an die Deutschen hätte die Zunahme des deutschen Einflusses im Vorderen Orient mit sich gebracht. Das bedeutete aus folgenden Gründen ein Schlag gegen englische Interessen: Durch die Bagdadbahn wäre der politische und wirtschaftliche Einfluss des Deutschen Reiches im Persischen Golf ständig gewachsen. Dies hätte zur Folge gehabt, dass Basra und Ägypten in

Gefahr gebracht worden wären, was für die Sicherheit des Indienwegs von großer Bedeutung war.

Die anatolischen und syrischen Gebiete hätten sich dem Anbau öffnen können, und die Ausfuhr der erzeugten Produkte nach Europa wäre möglich gewesen. Auf den europäischen Märkten hätte es dann eine Konkurrenz mit englischen Waren gegeben. Sie hätten sogar die englischen Produkte von ihrem Platz verdrängen können. Die reichen Mineral- und Erdölvorkommen in der Umgebung der Bagdadbahnlinien wären ausgebeutet worden. Die Vorkommen wären für die deutsche Wirtschaft ein wichtiger Beistand.

Die Bagdadbahn wäre mit den englischen Errichtungen im Osmanischen Reich in Wettbewerb getreten und sie hätte sogar deren Gewinn vermindern können. Unter ihnen nahm die englische Bagdad-Basra-Dampfschiffahrtsgesellschaft die erste Stelle ein. Das Recht der Fracht- und Personenbeförderung zwischen Bagdad und Basra gehörte von Anfang an dieser Gesellschaft (*Bağdat Demiryolu İmtiyaz Mukavele ve Şartnamesi* 1941). Dieses Recht erhielt jetzt durch die Bagdadbahnkonzession auch die Deutsche Bank. Aus englischer Sicht war diese Entwicklung gegen ihre Interessen gerichtet. Außerdem würde mit dem Bau der Bagdadbahn die Dampfschiffahrt auf dem Euphrat an Bedeutung verlieren. Schließlich leistete die Schiffahrt einen wichtigen Beitrag für die Gesellschaften, deren Schiffe zwischen England und dem Persischen Golf verkehrten. Die englische Bagdad-Basra-Schiffahrtsgesellschaft opponierte gegen die Bagdadbahn, weil sie fürchtete, dass durch die Konkurrenz der Bagdadbahn die Frachtkosten herabgesetzt und ihre Gewinne vermindert werden würden.

Aus all diesen Gründen wurde das Bagdadbahn-Projekt von England angefochten und mit argwöhnischen Blicken betrachtet („Die Bagdadbahn“, 13. Mai 1903, *Tägliche Rundschau*). England versuchte die Erteilung der Bagdadbahnkonzession an das Deutsche Kaiserreich bei jeder Gelegenheit zu verhindern, oder, wenn das nicht zu erreichen wäre, den Südabschnitt der Bagdadbahn unter Kontrolle zu bringen. Der deutsche Botschafter in London gab die deutsche Empörung gegenüber den englischen Plänen folgendermaßen wieder: „Diese Ränke sind dank der Großen Wachsamkeit des deutschen Botschafters Fürsten Radolin elendig zerstört worden“ (Kaiserliche Botschaft in London an das Auswärtige Amt Berlin, 15. März 1893, R 13450). Letzteres hatte England durch den Vertrag von 1914 erreicht. Nach diesem Vertrag würde die Bagdadbahn nur bis Basra verlängert werden. Nur durch die Zustimmung Englands könnte die Linie bis zum Persischen Golf gebaut werden. Dagegen sollten die Zolleinnahmen von 11% bis auf 15% steigen (SCHÖLLGEN 1984: 68).

Französische Opposition

Auch die Franzosen stellten sich aus ähnlichen Gründen wie die Engländer gegen die Bagdadbahnkonzession. In einer Promemoria des Auswärtigen Amtes wurde die französische Haltung folgendermaßen dargestellt:

„Die Franzosen sind zum Teil an sich für die bestehenden deutschen Interessen gleichgültig, zum anderen Teil jedoch beziehen sie sich auf Linien, welche die Gebiete der bestehenden, von der deutschen Finanz kontrollierten türki-

schen Eisenbahnunternehmungen berühren oder durchschneiden“ (Promemoria, 9. April 1911, R 13417).

Die politische und wirtschaftliche Stärkung des Deutschen Reiches im Vorderen Orient wurde in Frankreich als eine Herausforderung seiner Machtposition betrachtet. Ein erstarkendes Deutsches Reich würde für Frankreich zu einem ernst zu nehmenden Konkurrenten im Osmanischen Reich werden. Mit dem Ausbau der Bagdadbahn würde sich der Verkehr nach Osten, vom Marseiller Hafen und von den französischen Eisenbahnen, auf die Bagdadbahn verlagern (MEHRMANN 2011: 29).

Die kulturelle und religiöse Ausdehnung des Deutschen Reiches im Osmanischen Reich würde das Privileg Frankreichs über die religiösen Stätten in Palästina in Frage stellen. Frankreich erhob Einspruch dagegen, dass die Bagdadbahn als rein deutsches Unternehmen geführt würde. Es forderte daher die Internationalisierung der gesamten Linie und wollte zudem daran beteiligt werden (MEHRMANN 2011: 61–66). Andererseits wandte sich die französische Regierung gegen das Bagdadbahn-Projekt, weil die Beziehungen mit dem engen Freund und Verbündeten Russland priorisiert wurden und eine grundlegende Vertrauensbasis mit Russland um jeden Preis erhalten werden sollte (FULTON 1984: 141–148). Für die Franzosen standen dem Bahnbau keine vitalen Interessen entgegen, trotzdem wurde ein deutscher Erfolg im Osmanischen Reich automatisch als ein Versuch gedeutet, Frankreichs Ruhm zu diskreditieren. Aus diesem Grund war die französische Opposition gegen die Bagdadbahn eher außenpolitischer Natur und hatte keine wirtschaftlichen Gründe.

Russische Opposition

Russland lehnte die Bagdadbahn ab, weil sie eine Stärkung der politischen und wirtschaftlichen Kraft des Osmanischen Reiches mit sich bringen würde. Das würde einem Verzicht der traditionellen russischen Politik, nämlich die Teilung des Osmanischen Reiches zu erreichen und die Meerengen unter seine Kontrolle zu bringen, gleichkommen. Das Deutsche Reich würde sich infolge seiner Investitionen für die Erhaltung der territorialen Integrität des Osmanischen Reiches einsetzen.

Russland widersetzte sich der Bagdadbahn, weil der Bahnbau eine Verstärkung der politischen, wirtschaftlichen und strategischen Kraft des Reiches des Sultans herbeiführen würde. Es war nicht der Bau einer vom Deutschen Reich geführten Bahnlinie, die die Russen verhindern wollten, sondern die Idee, generell eine Bahnlinie im Osmanischen Reich zu bauen (MCMEEKIN 2010: 36). Außerdem wäre die Bagdadbahn in Konkurrenz mit der Sibirischen Bahn getreten, die zum Nachteil der letzteren ausfallen wird („Deutsche Bahnen in Mesopotamien“, *Berliner Tageblatt*, 9. Juli 1899).

Die türkische Ernte wäre durch die Bagdadbahn nach Europa transportiert worden, wo sie mit russischem Getreide konkurrieren könnte. Dies hätte für die russische Wirtschaft eine negative Entwicklung bedeutet. Russland wünschte sich deshalb, den Bahnbau gänzlich zu verhindern bzw., wenn das nicht zu erreichen wäre, wenigstens die Anerkennung seiner Interessen am Schwarzen Meer, in Anatolien und in Persien zu sichern. Um dies zu verwirklichen, setzte Russland den Sultan und die Hohe Pforte unter Druck und verlangte bestimmte Zusicherungen und Vorrechte in Bezug auf die Eisenbahnen in Nordostanatolien. Der russische Druck hatte schließ-

lich Erfolg, so dass die Pforte im März 1900 der russischen Regierung gegenüber die Zusicherung gab, im nordanatolischen Hinterland des Schwarzen Meeres keinerlei Eisenbahnkonzessionen an fremde Gesellschaften zu gewähren, außer an russische und an die russische Regierung selbst (HELFFERICH 1921: 113).

Der Streit um die Bagdadbahn war ein wichtiger Faktor für die Gruppierung der europäischen Mächte. Bei der Festigung der Mächtekonstellation näherte sich Frankreich an England an, das Deutsche Reich wurde alleingelassen und baute die gesamte Linie auf eigene Kosten. Dieser Streit trug dazu bei, dass das Osmanische Reich an der Seite des Deutschen Reiches in den ersten Weltkrieg eintrat.

Wie oben erwähnt, waren die Erwartungen des Sultans an den Eisenbahnbau im eigenen Lande nicht geringer als die der Deutschen. Abdülhamid II. hoffte vor allem, dass sich das Deutsche Reich infolge seiner Investitionen im Osmanischen Reich für die Erhaltung der territorialen Integrität seines Reiches einsetzen würde. Der Sultan wollte nämlich die dominierende Rolle Englands im Osmanischen Reich durch die den Deutschen eingeräumten Privilegien zurückdrängen oder ersetzen. Der andere wichtige Zweck bei dem Bau der Eisenbahnen im Osmanischen Reich war die Frage des Transportes von Waren und Personen. In der Verkehrspolitik dominierten militärische Überlegungen, denn durch die Bagdadbahn wäre eine schnelle Mobilisierung der Armee und ihr Transport in die nötigen Gebiete möglich. In diesem Falle könnten die in den südlichen Gebieten des Reiches häufig ausbrechenden Aufstände leichter unter Kontrolle gebracht werden. Außerdem rechnete Abdülhamid II. damit, dass im Falle einer Bedrohung der anatolischen und syrischen Küste seitens Englands die osmanische Armee dank der Eisenbahn Widerstand leisten könnte (KARAL 1962: 176).

Die deutschen Kaufleute und Unternehmer traten, gestützt von deutschen Banken, in einen fieberhaften Wettkampf um die Ressourcen Anatoliens. Um den Getreidebedarf des Deutschen Reiches zum Teil aus Anatolien zu decken, erhielten die Deutschen in Konya und Adana landwirtschaftliche Konzessionen.⁶ In West- und Südanatolien wurde der Baumwollanbau gefördert. Im Eisenbahn- und Hafenaufbau wurden hauptsächlich deutsche Produkte verwendet. Deshalb wurden deutsche Industrieerzeugnisse in großer Menge in das Osmanische Reich exportiert.

Deutsche Erzeugnisse wurden durch die Eisenbahn bis in die entferntesten Gebiete des Osmanischen Reiches und umgekehrt türkische Rohstoffe in das Kaiserreich transportiert. Das industriell starke Deutsche Reich stützte sich auf den Außenhandel. Die Behauptung dieser Stellung hing vor allem von der Fortsetzung des Außenhandels ab.

Zusammenfassung

Das Osmanische Reich war am Eisenbahnbau aus folgenden Gründen interessiert: innere Konsolidierung des Reiches und Erhöhung der Widerstandsfähigkeit gegen Angriffe von außen; Steigerung der landwirtschaftlichen und industriellen Produktion, Belebung des Wirtschaftslebens und Erhöhung des Lebensstandards der Bevöl-

6 Als ein wichtiges Unternehmen dieser Art galt das von der Deutschen Bank betriebene Projekt zur Bewässerung der Konyaebene.

kerung; Senkung von Transportkosten, Erleichterung des Getreidetransports und damit zusammenhängend Linderung der im Reich häufig ausbrechenden Hungersnöte; bessere Transportmöglichkeiten der aus den besetzten Gebieten kommenden Flüchtlinge in die inneren Gebiete des Osmanischen Reiches; Niederschlagung der in den südlichen und nördlichen Gebieten des Reiches oft entstehenden Aufstände durch zügige Truppentransporte; Erleichterung des Transports der Pilger zu den Heiligen Stätten in Mekka und Medina.

Das Deutsche Kaiserreich war am Bau der Eisenbahn aus folgenden Gründen interessiert: Im Falle eines großen Krieges in Europa sollte die deutsche Industrie durch eine Eisenbahnverbindung über Österreich-Ungarn, den Balkan und Anatolien mit dem Vorderen Orient verbunden, mit Ein- und Ausfuhr am Leben gehalten werden; bei einer kriegerischen Auseinandersetzung mit seinen Rivalen würde das Deutsche Reich sich mit dem Osmanischen Reich zu einer Verteidigungsgemeinschaft zusammenschließen.

Beim Bau der Eisenbahn waren England und Frankreich nicht bereit, sich finanziell daran zu beteiligen, im Gegensatz war die Deutsche Bank bereit, die Strecke Istanbul-Ankara in weniger als drei Jahren 1892 fertigzustellen. Klugerweise wurde das Projekt von einer französischen Bahngesellschaft realisiert, was die englische Konkurrenz ausschaltete. Anschließend wurde die Bahnverbindung zwischen Eskişehir und Konya gebaut, die in der Folge von Konya nach Bagdad verbunden werden sollte. Die Provinz Konya wurde somit als Kornkammer bei einer etwaigen kriegerischen Auseinandersetzung für das Osmanische Reich zugänglich gemacht.

England wollte die Stärkung des deutschen Einflusses durch die Eisenbahnlinie Istanbul-Bagdad verhindern, jedoch ohne Erfolg. Russland hingegen wollte einer zu erwartenden Stärkung des Osmanischen Reiches durch den Eisenbahnbau und die Verlängerung der Lebensdauer des Reiches entgegenwirken, hatte jedoch ebenfalls keinen Erfolg. Frankreichs Position war derjenigen Englands ähnlich, aber mehr auf den Konkurrenten Deutsches Reich konzentriert.

Der Widerstand Englands gegen den Bahnbau Eskişehir-Konya wurde durch die Anerkennung der Besetzung Ägyptens, der Widerstand Frankreichs hingegen durch neue Eisenbahnkonzessionen in Westanatolien und Syrien überwunden. Die Fertigstellung der Eisenbahnlinie Eskişehir-Konya in der vorgesehenen Zeit und die Fahrt Kaiser Wilhelm II. im Jahre 1898 erleichterten es, den Rest der Eisenbahnlinie bis nach Bagdad in den Blick zu nehmen. Wie man aus den Statistiken entnehmen kann, stieg der Getreidetransport von Ankara nach Istanbul zwischen 1893 und 1911 auf das Fünffache. Parallel hierzu stieg der deutsche Handel am türkischen Gesamtmarkt in einem Zeitraum von neun Jahren (1889 bis 1898) auf das Neunfache.

Die Weiterführung der Bahnlinie von Konya nach Bagdad wurde nach dem erfolgreichen Krieg gegen Griechenland 1899 unterzeichnet. Die osmanischen Militärs wollten die Bahnlinie Konya-Bagdad über Sivas-Diyarbakır führen, um russischen Angriffe aus dem Osten leichter Widerstand leisten zu können. Die deutsche Seite war aus wirtschaftlichen Gründen für die Weiterführung der Bahnlinie Konya-Bagdad über Çukurova, Syrien und Mesopotamien, was schließlich realisiert wurde. Die Verbindung führte von Konya über İskenderun-Halep nach Bagdad.

1903 wurde in Istanbul die Bagdadbahngesellschaft gegründet, an der sich Russland und Großbritannien nicht beteiligten. Hingegen beteiligten sich an diesem Un-

ternehmen die Osmanische Regierung, die Anatolische Eisenbahngesellschaft, Frankreich sowie eine Finanzgruppe.

Mithilfe des Bahnbaus wurden Englands Interessen im Vorderen Orient durch das Deutsche Kaiserreich geschwächt. Das Deutsche Reich stand in der gesamten christlichen Welt in höherem Ansehen als England, weil es auf die Heiligen Stätten der Christenheit im Osmanischen Reich einen steigenden Einfluss hatte. Frankreich war gegen den wachsenden deutschen Einfluss und deshalb gegen den Bau der Bahnlinie. Russland war in Sorge, keinen Einfluss auf das Osmanische Reich nehmen und keine Kontrolle über die Meersengen zwischen dem Schwarzen Meer und dem Mittelmeer erlangen zu können, und war deswegen gegen den Bahnbau.

Schließlich besiegelte der Bahnbau das Bündnis zwischen dem Osmanischen Reich und dem Deutschen Kaiserreich im nahenden I. Weltkrieg gegen die Kontrahenten England, Frankreich und Russland.

Bibliographie

Osmanisches Archiv Ministerpräsidialamt (BOA)

BOA Yıldız Esas Evrakı, Dosyalar 1, Gömlek Nr. 25, 1320, 24.

BOA Bab-ı Asafi Amedi Kalemi. Nr. 335/11, 20 M. 1282 A.H.

BOA Irade Dahiliye 1075/84399, 22S. 1305 A.H.

Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes (PA AA)

PA AA, R 1206 Türkei, 10. Juli 1902

PA AA, R 12550 Die finanzielle Präponderanz Frankreichs in der Türkei

PA AA, R 13168 Allgemeine Angelegenheiten der Türkei

PA AA, R 13445, 13456, 13447, 13450, 13459, 13473 Eisenbahnen in der asiatischen Türkei

PA AA, R 13417 Eisenbahnen in der europäischen Türkei

PA AA, R 13455 Die Anatolische Eisenbahngesellschaft

PA AA, R 13564 Die Beziehung Englands zur Türkei, Nr. 154

PA AA, R 14148 Deutsche wirtschaftliche und industrielle Unternehmungen in der Türkei

PA AA, R 14555 Berichte des Freiherrn von Oppenheim über orientalische Verhältnisse

Aktenpublikationen

Bağdat Demiryolu İmtiyaz Mukavele ve Şartnamesi (1941), Md. 9 Düstur I., Tertip Bd. 7, Ankara 1941.

Die Diplomatischen Akten des Auswärtigen Amtes 1871–1914, Erster Teil: Die Bismarck Epoche: 1871–1890. Herausgegeben von Bernhard Schwertfeger. Berlin: Deutsche Verlagsgesellschaft für Politik und Geschichte 1927.

Die Große Politik der Europäischen Kabinette (1871–1914). Sammlung der Diplomatischen Akten des Auswärtigen Amtes. Im Auftrage des Auswärtigen Amtes herausgegeben von Johannes Lepsius, Albrecht Mendelssohn Bartholdy, Friedrich Thimme. Berlin: Deutsche Verlagsgesellschaft für Politik und Geschichte 1922, Bd. 2, 14.

Literatur

ALP, Tekin (1916): „Türkiye-Almanya Ticaret Muahedesi (2)“. *İktisadiyat Mecmuası*, yıl I, Sayı 18, Juni.

ARMAOĞLU, Fahir (1997): *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789–1914)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

- BANZE, Angelika (1935) *Die deutsch-englische Wirtschaftsrivalität: Ein Beitrag zur Geschichte der deutsch-englischen Beziehungen 1897–1907*. Berlin (= Historische Studien 274).
- BAYKAL, Bekir Sıtkı (1935): *Das Bagdad-Bahn Problem (1890–1903)*. Freiburg im Breisgau: Rudolf Goldschagg.
- BEŞİRLİ, Mehmet (1999): *Die europäische Finanzkontrolle im Osmanischen Reich in der Zeit von 1908 bis 1914: Die Rivalitäten der britischen, französischen und deutschen Hochfinanz und der Diplomatie vor dem Ersten Weltkrieg am Beispiel der türkischen Staatsanleihen und der Bagdadbahn*. Berlin: Mensch-und-Buch-Verlag.
- BODE, Friedrich Heinz (1982): *Der Kampf um die Bagdadbahn (1903–1914): Ein Beitrag zur Geschichte der deutsch-englischen Beziehungen*. Aalen: Scientia Verlag.
- CAPRIVI, Arkadi S. von (1954): *Die Außenpolitik und die Diplomatie des deutschen Imperialismus Ende des 19. Jahrhunderts*. Berlin: Dietz.
- CAPRIVI, Leopold von (2011): *Die Reden des Grafen von Caprivi*. Hamburg: Severus Verlag.
- CHASE, Gummer S. (2011): *The Politics of Sympathy: German Turcophilism and the Ottoman Empire in the Age of the Mass Media 1871–1914*. Diss. Georgetown University (<http://hdl.handle.net/10822/558072>) (letzter Zugriff: 19.05.2015).
- DEHN, Paul (1884): *Deutschland und Orient in ihren wirtschaftlichen Beziehungen*, C.1 *Nach dem Orient*. München, Leipzig: Franz.
- EARLE, Edward Mead (1933): *Türkiye, Büyük Devletler ve Bağdat Demiryolu Emperyalizmle Alakadar Bir Tetkik*. Übersetzt von Münür Reşit, İstanbul, Demiryolları Mecmuası.
- EARLE, Edward Mead (1972): *Bağdat Demiryolu Savaşı*. Çev. Kasım Yargıcı. İstanbul: Milliyet Yayınları.
- EICHHOLTZ, Dietrich (2007): *Die Bagdadbahn, Mesopotamien und die deutsche Ölpolitik bis 1918. Aufhaltsamer Übergang ins Erdölzeitalter*. Mit Dokumenten. Leipzig: Leipziger Universitätsverlag.
- FUHRMANN, Malte (2013): „Die Bagdadbahn“. In: Jürgen Zimmerer (Hrsg.): *Kein Platz an der Sonne. Erinnerungsorte der deutschen Kolonialgeschichte*. Frankfurt am Main: Campus. 188–203.
- FULTON, Bruce L. (1984): „France and the End of the Ottoman Empire“. In: Marian Kent (ed.): *Great Powers and the End of the Ottoman Empire*. London: G. Allen & Unwin.
- GALL, Lothar et al. (1995): *Die Deutsche Bank: 1870–1995*. München: C. H. Beck.
- GRUNZEL, Joseph (1903): *Bericht über die wirtschaftlichen Verhältnisse des Osmanischen Reiches*. Wien: K. K. Hof- und Staatsdruckerei.
- HECKER, Max (1914): *Die Eisenbahnen in der asiatischen Türkei*. Berlin: Franz Siemenroth.
- HELFFERICH, Karl (1921): *Die deutsche Türkenpolitik*. Berlin: Vossische Buchhandlung.
- HELFFERICH, Karl (1923): *Georg von Siemens: Ein Lebensbild aus Deutschlands großer Zeit*, Bd. 3. Berlin: Springer.
- HENNIG, Richard (1915): *Die deutschen Bahnbauten in der Türkei: Ihr politischer, militärischer und wirtschaftlicher Wert*. Leipzig: Veit.
- HOLBORN, Hajo (1926): *Deutschland und die Türkei 1878–1890*. Berlin: Deutsche Verlagsgesellschaft für Politik und Geschichte.
- HONOLD, Alexander (2010): „Der Zug ins Exotische: Die Eisenbahn im kolonialen Zeitalter“. In: Volker Barth (Hrsg.): *Xenotopien: Verortungen des Fremden im 19. Jahrhundert*. Berlin, Münster. 154–174.
- HOPKIRK, Peter (1995): *İstanbul'un Doğusunda Bitmeyen Oyun*. Übersetzt von Mehmet Harmanlı. İstanbul: Sabah Verlag.
- HÜBER, Reinhard (1943): *Die Bagdadbahn*. Berlin: Junke & Dünnhaupt.
- KARAL, Enver Ziya (1962): *Osmanlı Tarihi*, Bd. 8. Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- KLEINERT, Claudia (1995): *Die Revision der Historiographie des Osmanischen Reiches am Beispiel von Abdülhamid II, Das späte Osmanische Reich im Urteil türkischer Autoren der Gegenwart (1930–1990)*. Berlin: Klaus Schwarz.

- KORN, Wolfgang (2009): *Schienen für den Sultan. Die Bagdadbahn: Wilhelm II., Abenteurer und Spione, Fackelträger*. Köln: Köln Verlag.
- LINDOW, Erich (1934): *Freiherr Marschall von Bieberstein als Botschafter in Konstantinopel (1897–1912)*. Danzig: Kafemann.
- McMURRAY, Jonathan S. (2001): *Distant Ties: Germany, the Ottoman Empire, and the Construction of the Baghdad Railway*. Westport: Praeger.
- McMEEKIN, Sean (2010): *The Berlin-Baghdad Express: The Ottoman Empire and Germany's Bid for World Power, 1898–1918*. London: Allen Lane.
- MEHRMANN, Karl (2011): *Der diplomatische Krieg in Vorderasien unter besonderer Berücksichtigung der Geschichte der Bagdadbahn*. Bremen: Outlook.
- MEJCHER, Helmut (1975): „Die Bagdadbahn als Instrument deutschen wirtschaftlichen Einflusses im Osmanischen Reich“. *Geschichte und Gesellschaft* 1. 447–481.
- MOLTKE, Helmuth von (1882): *Gesammelte Schriften und Denkwürdigkeiten des General-Feldmarschalls Grafen Helmut von Moltke*, Bd. 2. Berlin.
- MORAWITZ, Charles (1903): *Die Türkei im Spiegel ihrer Finanzen*. Übersetzt von Georg Schweitzer. Berlin: Carl Heymann.
- MÜHLMANN, Carl (1926): *Die deutschen Bahnunternehmungen in der asiatischen Türkei 1888–1914*. Jena: Fischer.
- ORTAYLI, İlber (1998): *Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*. Istanbul: Alkim Yayınları.
- ÖNSOY, Rifat (1999): *Osmanlı Borçları 1854–1914*. Ankara: Turhan Kitabevi.
- ÖNSOY, Rifat (1982): *Türk-Alman İktisadi Münasebetleri (1871–1914)*. Istanbul: Enderun.
- ÖNSOY, Rifat (1972): *Die Handelsbeziehungen zwischen den Süddeutschen Staaten und dem Osmanischen Reich von 1815 bis 1871*. Würzburg: Dissertation: Julius-Maximilians Universität zu Würzburg.
- ÖZYÜKSEL, Murat (1988): *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*. Istanbul: Arba Yayınları.
- POHL, Manfred (1999): *Von Stambul nach Bagdad: Die Geschichte einer berühmten Eisenbahn*. München: Piper.
- ROHRBACH, Paul (1902): *Die Bagdadbahn*. Berlin: Wiegandt & Grieben.
- SCHMIDT, Hermann (1914): *Das Eisenbahnwesen in der asiatischen Türkei*. Berlin: Franz Siemensroth.
- SCHÖLLGEN, Gregor (1984): *Imperialismus und Gleichgewicht: Deutschland, England und die orientalische Frage, 1871–1914*. München: Oldenbourg.
- STREMMEL, Fabian (2015): „An Imperial German Battle to win over Mesopotamia: The Baghdad Propagandaschule (1909–17)“. *Middle Eastern Studies* 51. 49–71.
- SCHÜSSLER, Wilhelm (1929): *Otto von Bismarck Die gesammelten Werke*, Bd. 11: Reden (1869–1878). Berlin: Stollberg.
- VAN LAAK, Dirk (2004): *Imperiale Infrastruktur: Deutsche Planungen für eine Erschließung Afrikas 1880 bis 1960*. Paderborn: Ferdinand Schöningh.
- WALLACH, Jehuda (1975): „Bismarck and the Eastern Question. A Reassessment“. In: Jehuda Wallach (ed.): *Germany and the Middle East: 1835–1939*. Tel Aviv: Tel-Aviv University.
- ZANDER, Kurt (1918): „Das Eisenbahnwesen in der Türkei, mit Berücksichtigung der wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten der Bagdadbahn“. In: Josef Hellauer (Hrsg.): *Das Türkische Reich: Wirtschaftliche Darstellungen*. Berlin: Ernst Siegfried Mittler und Sohn.

Zeitungen

Berliner Tageblatt
Deutsche Tageszeitung
Leipziger Tageblatt
National Zeitung
Tägliche Rundschau