

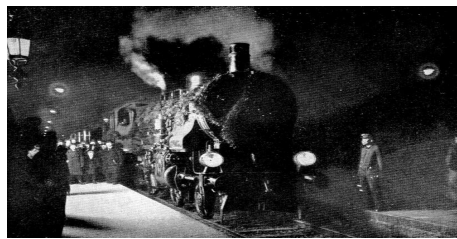


Eisenbahnplatz an der Sonne

Manfred Pohl über die bewegte Vergangenheit des Orientexpress

Der legendäre Orientexpress bringt Reisende seit 1889 von Wien oder Paris nach Konstantinopel, in knapp drei Tagen ist man am Bosphorus. Dort können die Reisenden zwar über die Meerenge hinweg die asiatische Türkei sehen, aber nicht mit der Bahn weiterfahren. An diesem Nadelöhr von Europa nach Asien setzt Sultan Abdul Hamid II. einen Weiterbau ins Werk. Er lässt den Deutschen Wilhelm Pressel ein Bahnnetz durch Anatolien bis zum Persischen Golf planen: Von Konstantinopel, das spätere Istanbul, über Angora (Ankara) nach Bagdad und Basra nahe des Golfes.

Wer gewinnt nun das Rennen um den Zuschlag für diese Anatolische Eisenbahn - die Briten, Italiener, Franzosen oder Deutschen? Groß ist das Risiko, aber leer ist das türkische Staatsäckel. Ingenieur Pressel, Generaldirektor der türkischen Eisenbahnen in Asien, fragt den führenden Kopf der Deutschen Bank, Georg von Siemens. Der zögert. Die Sache ist ihm wirtschaftlich und politisch "nicht rätlich". Ein anderer Bankier gibt den Anstoß. Alfred Kaulla von der Württembergischen Vereinsbank kennt sich in Konstantinopel aus. Würde die "Hohe Pforte" eine Garantie übernehmen und einen Teil ihrer Steuereinnahmen verpfänden, wären die ökonomischen Hauptbedenken ausgeräumt. Es gelingt ihm, den türkischen Sultan genau dazu zu bewegen.



Politisch könnte es aber noch Zwiste geben. Das Osmanische Reich zerfällt. Die Deutsche Bank befragt also vorsichtshalber das Auswärtige Amt. Positive Antwort, denn Otto von Bismarck hegt keine Bedenken, obzwar der Kanzler auch die Risiken beschreibt wie zum Beispiel die Fragen der Rechtsverfolgung im Orient, mögliche kriegerische oder andere Verwicklungen. Daraufhin reist Alfred Kaulla an den Bosphorus und wirbt dort dafür, dass sowohl englische als auch italienische Banken in das Konsortium eintreten. Mit Erfolg. Noch 1888 erhält er für die Deutsche Bank die Konzession für die Linie von Haidar Pascha nach Angora.

Drei Jahre später, das Bauende in Angora vor Augen, wünscht der Sultan den Weiterbau nach Bagdad. Doch der Bau gerät ins Stocken. Erst die Orientreise des deutschen Kaisers belebt 1898 das wieder Vorhaben. Wilhelm II. hatte Bismarcks vorsichtigen Ausgleichskurs verlassen, um "Weltpolitik" zu betreiben. Da kommt ihm gerade dieser "Eisenbahnplatz an der Sonne" recht. 1903 geht der Bahnlinienbau weiter, jedoch nicht lange. Der Weltkrieg und das Ende des Osmanischen Reiches wie des Deutschen Reiches bringen längere Baupausen und größere Finanzierungsprobleme. Erst 1940 rollt der erste Zug von Istanbul nach Bagdad.

Manfred Pohl hat einen gelungenen Band vorgelegt, der durch treffliche Illustrationen und durch ausgewogene Texte besticht. Er umgeht weder dunkle Kapitel, etwa die Ausrottung der Armenier durch die Türken, noch verfällt er in Polemik über einen angeblichen deutschen Kampf um die Vormacht in Mittelost. Vielmehr, so der Historiker, sei es den deutschen Bankiers beim Bau der Bagdadbahn um Gewinn, Rentabilität und die Sicherung ihres Kapitals gegangen.

Wolfgang G. Schwanitz

Manfred Pohl (Mitarbeit von Angelika Raab-Rebentisch): Von Istanbul nach Bagdad: Die Geschichte einer berühmten Eisenbahn. Piper Verlag, München 1999. 188 Seiten.