

Wolfgang Korn
Die Bagdadbahn

Wolfgang Korn

Die Bagdadbahn

Der deutsche
Orient-Traum

Abenteurer, Ingenieure und Spione

Anaconda

Dieser Band erschien zuerst 2008 unter dem Titel
Schienen für den Sultan. Die Bagdadbahn: Wilhelm II., Abenteurer und Spione
beim Fackelträger Verlag in Köln.



Penguin Random House Verlagsgruppe FSC® N001967

Der Verlag behält sich die Verwertung der urheberrechtlich geschützten Inhalte dieses Werkes für Zwecke des Text- und Data-Minings nach § 44b UrhG ausdrücklich vor. Jegliche unbefugte Nutzung ist hiermit ausgeschlossen.

© 2023, 2024 by Anaconda Verlag, einem Unternehmen der Penguin Random House Verlagsgruppe GmbH, Neumarkter Straße 28, 81673 München
Alle Rechte vorbehalten.
produksicherheit@penguinrandomhouse.de

Umschlagmotiv oben: Construction of the Baghdad Railway in the Ottoman Empire. Construction of the Gavurdere Viaduct (Varda Köprüsü) in the Taurus Mountains in Adana Province (Turkey), construction period 1905–1907; [akg images/holzmann-bildarchive.de/HDB](http://akg-images/holzmann-bildarchive.de/HDB);

Karte Hintergrund: [wikimedia commons](https://commons.wikimedia.org/);

Umschlagmotiv unten: Die Bagdadbahn (um 1935); [picture-alliance/ullstein bild/Max Ehlert](https://picture-alliance.com/ullstein-bild/)

Umschlaggestaltung: Druckfrei. Dagmar Herrmann, Bad Honnef

Satz: Bild1Druck, Berlin

Druck und Bindung: GGP Media GmbH, Pößneck

Printed in Germany

ISBN 978-3-7306-1271-2

www.anacondaverlag.de

Inhaltsverzeichnis

EINLEITUNG	Mythos Bagdadbahn – Legenden verdrängen die Fakten Der Bau der Bagdadbahn zeugt nicht nur von der Tollkühnheit deutscher Ingenieure, sondern auch von den Anfängen des Nahostkonfliktes.	9
ERSTES KAPITEL	1888 – Das Jahr der Weichenstellungen Wilhelm II. ergreift die Kaiserkrone, der Sultan erlaubt eine Bahnlinie durch Anatolien und der erste Orientexpress erreicht Konstantinopel.	17
ZWEITES KAPITEL	Welche Medizin braucht der »kranke Mann am Bosphorus«? Chef-Bankier Siemens analysiert die politische und wirtschaftliche Situation des Osmanischen Reiches und traut dem Orientgeschäft nicht so recht.	31
DRITTES KAPITEL	Hurra-Rufe am Bosphorus Kleine und große Deutsche im Orient-Fieber: Für seine erste Orientreise wählt Wilhelm II. die romantische Schiffsroute und kümmert sich gar nicht um die osmanisch-deutsche Eisenbahn.	47

VIERTES KAPITEL	Baubeginn, Börsenstrategien und Bismarcksturz Während Bankier Siemens ein Unternehmens- labyrinth für die osmanische Eisenbahn strickt, stellen die Bahnbauer einen Rekord im Gleise legen auf.	56
FÜNFTES KAPITEL	In Abdülhamids Schattenreich Während hinter der Touristenkulisse von Konstantinopel Misstrauen und Verschwörung herrschen, fahndet ein deutscher Pfarrer nach den Pogromen gegen die Armenier.	75
SECHSTES KAPITEL	Tourist, Pilger oder Kreuzritter? Allen Legenden zum Trotz – während seiner zweiten Orientreise engagiert sich der Kaiser mehr für das Christentum, den Zionismus und die Muslime als für die Bagdadbahn.	94
SIEBTES KAPITEL	Babylon statt Bagdadbahn – die einen graben, die anderen nicht! Der Vorvertrag über die Bagdadbahn löst im Deutschen Reich eine unvergleichliche Euphorie aus, obwohl sich die anschließenden Haupt- verhandlungen endlos hinziehen.	117
ACHTES KAPITEL	Mit Bakschisch nach Bulgurlu, mit Spenden nach Medina Statt der Bagdadbahn wird zunächst eine Pilgerbahn nach Medina gebaut. Als der Bagdad- bahnvertrag endlich steht, wird der Sultan entmachtet.	134

- NEUNTES KAPITEL Jetzt geht's los! Aufbruchstimmung in
Südostanatolien
Deutsche Bahnbauer wühlen sich durch den
Taurus, britische Archäologen graben am Euphrat,
nur der Kaiser buddelt auf Korfu. 155
- ZEHNTES KAPITEL Folge dem Fruchtbaren Halbmond –
die östliche Streckenführung
Während die Bahnbauer von Aleppo und von
Bagdad aus die Gleise verlegen, graben britische
und deutsche Archäologen entlang der
Bahnstrecke. Oder sind es Spione? 173
- ELFTES KAPITEL Balkankrisen, Propagandaschlachten und
der Beginn des Weltkrieges
Die Bagdadbahn wird, was sie ihren Schöpfern nach
nie sein sollte: ein militärisches Instrument. 188
- ZWÖLFTES KAPITEL Dschihad I: Mit der Bagdadbahn in den
Heiligen Krieg
Mit Waffen und mit Propaganda kämpfen
deutsche Truppen und Agenten an den Fronten
des Osmanischen Reiches. 208
- DREIZEHNTES KAPITEL Dschihad II: Sprengt die Schienen
des Sultans!
Deutsche Truppen und Eisenbahnen zerreiben
sich zwischen britischen Offensiven, arabischen
Aufständen und einem osmanischen Vernich-
tungszug gegen die Armenier. 243
- VIERZEHNTE KAPITEL Betrogene Sieger und uneinsichtige
Verlierer
Zwischen Friedenskonferenzen und Bürgerkriegen
kämpft eine neue Führungselite um Macht und
Grenzen und die orientalischen Eisenbahnen. 266

FÜNFZEHNTE KAPITEL	Mit der Bagdadbahn nach Assur und Ur – die goldenen Jahre und die späte Vollendung Während die Bahntrasse von den Briten weiter- gebaut wird, treffen sich alte Kontrahenten entlang der Strecke wieder.	283
SCHLUSS	Zwischen Mythos und Modernisierung – die Bagdadbahn heute Bis in die 1990er Jahre verkümmert die Bagdadbahn zu einer anatolischen Lokalbahn, heute wird das Streckennetz modernisiert.	297
Anmerkungen		301
Nachbemerkung		307
Bibliografie		308
Zeitleiste		313
Personenregister		317
Bildnachweis		320

EINLEITUNG

Mythos Bagdadbahn – Legenden verdrängen die Fakten

Der Bau der Bagdadbahn zeugt nicht nur von der Tollkühnheit deutscher Ingenieure, sondern auch von den Anfängen des Nahostkonfliktes.

Anfang Mai 1915, Konstantinopel, Bahnhof Haydarpascha. Werner Otto von Hentig und seine Begleiter verlassen die Dampffähre, die sie vom europäischen Stadtteil Galata hinüber auf die asiatische Seite der osmanischen Hauptstadt gebracht hat, überqueren den kurzen Vorplatz und betreten die große Bahnhofshalle. Die 14 Männer – vier Inder, sechs Afghanen, ein Türke und drei Deutsche – bemühen sich, möglichst unauffällig zu bleiben, denn Konstantinopel wird auch die Stadt der tausend Augen und Ohren, die Hauptstadt der Intrigen genannt. Besonders während des Ersten Weltkrieges laufen hier die Informationen aus Ost und West zusammen, überwachen Agenten der verfeindeten Nationen einander bei jeder Bewegung. Die Männer kaufen sich Fahrkarten für die Eisenbahn bis an den Fuß des Taurusgebirges, hier endet der durchgehende Abschnitt der schon zu dieser Zeit legendären Bagdadbahn. Außerdem geben sie ihr umfangreiches Gepäck auf. Werner Otto von Hentig, Sonderbeauftragter des Auswärtigen Amtes, ist überrascht, wie viel er dafür zahlen muss: 62 türkische Pfund – das sind rund 1230 Mark, wie er in seinen 1918 veröffentlichten Erinnerungen vorrechnet (umgerechnet auf heutige Verhältnisse wären es rund 8300 Euro). Warum die Transportkosten so extrem hoch sind, erwähnt von Hentig jedoch nicht.

Was führt denn von Hentigs Mannschaft alles mit? Neben einer kompletten Expeditionsausrüstung für 14 Personen und mindestens zwei Monate Reise fernab der Zivilisation hatte sie viele Geschenke im Gepäck und etliche Goldmünzen für lokale Herrscher, deren Gebiete sie durchqueren würde; außerdem eine nicht unerhebliche Anzahl von Schriftstücken: Karten, Broschüren und Schaubilder für Analphabeten, mit denen man eine ganze Schule hätte ausrüsten können.

Allerdings sind die Schriften – in Arabisch, Persisch und einigen regionalen Dialekten geschrieben und in Berliner Druckereien vervielfältigt – nicht ganz unbedenklich, denn sie rufen die Muslime zum Dschihad, zum Heiligen Krieg auf! Darin ist unter anderem zu lesen: »Wisset, daß das Blut Ungläubiger straflos vergossen werden darf ... Ausgenommen sind nur jene, die mit der moslemischen Macht verbunden sind!« Das heißt im Klartext: Mit Billigung der deutschen Regierung riefen sie im Namen des Heiligen Krieges zum Meuchelmord an christlichen Briten auf! In einer anderen Broschüre heißt es: »Kaiser Wilhelm II. ist zum Islam übergetreten, er nennt sich nun ›Hadschi Wilhelm Mohammed‹ und hat bereits heimlich eine Pilgerreise nach Mekka unternommen. Immer mehr Deutsche folgen seinem Beispiel und werden Mohammedaner.«¹

Diese Geschichten hat nicht etwa Karl May für einen seiner Romane erfunden, sondern sie sind im Auswärtigen Amt des Deutschen Reiches entstanden. Deutsche Geheimdiplomaten wie Werner Otto von Hentig oder Wilhelm Wassmuss sollten sie während des Ersten Weltkrieges gezielt verbreiten. Um das Osmanische Reich und die deutsche Bagdadbahn vor den Engländern, Franzosen und Russen zu retten, wollte man die muslimische Bevölkerung Arabiens, Persiens, Afghanistans und möglichst auch Indiens zum Heiligen Krieg gegen das Britische Empire und seine Verbündeten aufwiegeln.

Diese Geheimdiplomatie war nicht nur ein Spiel mit dem Feuer – allein durch Persien und Afghanistan zu reisen und zum Dschihad auf-

zurufen, glich dem Jonglieren mit etlichen brennenden Fackeln gleichzeitig.

Aus der Zeit seines diplomatischen Dienstes in Persien hatte von Hentig eine ungefähre Ahnung, was am Hindukusch auf sie zukommen würde: »Fast noch nie, auch nicht in Friedenszeiten, war ein Deutscher aus Afghanistan wieder herausgekommen.«² Diese Ahnung teilte er seinen Kameraden jedoch vorerst nicht mit.



So diente die Bagdadbahn im Ersten Weltkrieg als »Dschihad-Express«. Doch nicht nur diese Extremform des Kampfes der islamischen gegen die christliche Kultur flammte bereits damals auf. Auch die Konflikte um Gebietsansprüche, heilige Stätten und Erdölvorkommen im Nahen Osten spielten schon vor rund hundert Jahren eine wichtige Rolle in dem großen Drama, das sich um ein technisches Mammutprojekt drehte: die Bagdadbahn.

Was unter deutscher Regie entstand, war nicht einfach nur eine Bahnstrecke von Istanbul nach Bagdad, sondern ein weltgeschichtliches Politikum, das in einem Spannungsfeld entstand, das bis heute höchste Aktualität besitzt: Denn die Wurzeln der Konflikte im Nahen Osten, die mit dem gegenwärtigen Irak-Krieg einen neuen Höhepunkt erreichten, liegen genau dort.

Allerdings wird die Geschichte der Bagdadbahn heute im Allgemeinen nur verkürzt und verfälscht wiedergegeben. Drei legendenartige Thesen werden immer wieder blumig in Zeitschriften, Büchern und TV-Dokumentationen verbreitet:

1. Kaiser Wilhelm II. persönlich habe den Anstoß dafür gegeben, dass eine Eisenbahn in seinem geliebten Mesopotamien gebaut wurde.

2. Die Bagdadbahn habe schnell wirtschaftliche und militärstrategische Bedeutung gewonnen und sei deshalb zu einem der Hauptgründe des Ersten Weltkrieges geworden.
3. Schließlich habe der Orientexperte Max von Oppenheim den Plan entwickelt, deutsche Agenten sollten entlang der Bagdadbahnstrecke bis nach Afghanistan und Indien zum Dschihad gegen die Briten aufrufen.

Bei genauer Betrachtung der historischen Ereignisse, soweit es die Quellen heute noch erlauben, zeigt sich jedoch, dass diese Legenden nicht mit den historischen Fakten in Einklang zu bringen sind.

»BAGDADBAHN« – schon der Name allein klingt nach exotischem Abenteuer und verheißungsvoller Größe. Und zweifellos sind Planung und Bau der Bagdadbahn eine abenteuerliche Geschichte, die direkt aus einem Abenteuerroman stammen könnte. Sie handelt von deutschen Diplomaten, Finanziers und Ingenieuren, die unter schwierigsten Bedingungen eine Bahnverbindung von Istanbul quer durch Anatolien und die mesopotamische Wüste an den Persischen Golf bauten.

Doch so spannend die Ereignisse auch sind, wenn es ein Merkmal gibt, das die Bagdadbahn durchweg charakterisiert, dann ist es die Verzögerung. Ein taktisches Hinhalten, ein Versprechen, das über einen langen Zeitraum gar nicht und am Ende schließlich in viel geringerem Umfang als geplant umgesetzt wird.

Mit diesem Makel hatte das Projekt Bagdadbahn schon begonnen: Der 1872 von dem deutschen Ingenieur Wilhelm Pressel erarbeitete Plan für ein osmanisches Eisenbahnnetz in Asien wurde erst mit 16 Jahren Verzögerung angegangen und zunächst wurde nur die Stichstrecke Istanbul–Ankara gebaut. Denn der neue Sultan Abdülhamid war im Gegensatz zu seinem Vorgänger Abdülaziz kein großer Eisenbahnfreund.

Auch der deutsche Bankier Georg Siemens, der später die treibende Kraft hinter der Finanzierung der Bagdadbahn werden sollte, war nicht sehr erbaut von der Aussicht, eine Bahnstrecke quer durch das raue und unerschlossene Anatolien zu bauen. Erst die Annäherung zwischen dem Sultan und Wilhelm II. ebnete den Weg für Verhandlungen über eine Bahnverbindung quer durch das Osmanische Reich.

Als im November 1899 das Osmanische Reich eine »Vorkonzession« für den Bau einer Eisenbahnverbindung in Richtung Bagdad an ein deutsches Konsortium vergab, löste dieser Schritt im ganzen Deutschen Reich bereits euphorische Begeisterung aus: »Von Hamburg nach Basra« und »Vollampf voraus nach dem Euphrat und Tigris« titelten Zeitungen zwischen Hamburg und München schon triumphierend, dabei geschah in den folgenden vier Jahren außer endlosen Verhandlungen zunächst einmal nichts. Erst 1903 intervenierte der Kaiser persönlich im Bagdadbahnprojekt, verlor jedoch kurze Zeit darauf schon wieder das Interesse daran. Immerhin wurde 1903/04 der erste Streckenabschnitt von Konya nach Bulgurlu in Angriff genommen, danach ruhten die Arbeiten wieder für rund sechs Jahre. Doch dieses erste 200 Kilometer lange Stück Schienen für den Sultan, verlegt im anatolischen Hochland, feierte man in Deutschland als »Weltthat«. Zwar zählten die endlosen Steppen und Salzwüsten Anatoliens einst zu den Durchgangsstationen der Seidenstraße, doch Ende des 19. Jahrhunderts gehörten sie zu den entlegensten Gegenden Asiens, deren Städte und Verkehrswege längst verfallen waren.

Auch die weiteren Streckenabschnitte der Bagdadbahn durch das Taurusgebirge und entlang der Grenze des sogenannten Fruchtbaren Halbmondes wurden erst nach langem finanziellen und diplomatischen Tauziehen in Angriff genommen. Dabei versprach das eigentliche Ziel des Bahnprojektes weder Ruhm noch Reichtum: Zu dieser Zeit war Bagdad ein heruntergekommenes Nest ohne ökonomische Bedeutung.

Spielte dieser Aspekt keine Rolle, weil das Deutsche Reich mit dem Bahnbau von Anfang an einen geheimen Plan verfolgte? Es gab in der Tat einzelne politische Gruppierungen, die Gebiete des Osmanischen Reiches annektieren und dort Deutsche ansiedeln wollten. Aber wurden diese Pläne auch zur offiziellen Politik des Deutschen Reiches?

Von Anfang an wurden Plan und Bau dieser Eisenbahn quer durch Vorderasien von einer Legendenbildung überstrahlt, die ein sachliches Urteil über ihre wirtschaftliche oder strategische Funktion im europäisch-asiatischen Gefüge bis heute erschwert. Sicherlich war die Bahn keiner der Auslöser des Ersten Weltkrieges, denn das Deutsche Reich hatte sich 1914 endlich mit England friedlich über den Streckenverlauf der Bahn an den Persischen Golf geeinigt.

Unleugbar dagegen legte die Bagdadbahn den Grundstein für die Waffenbrüderschaft zwischen dem Deutschen und dem Osmanischen Reich im Ersten Weltkrieg. Deutsche Militärberater hatten die von vielen Niederlagen demoralisierten osmanischen Truppen reorganisiert und führten sie nun gemeinsam mit osmanischen Befehlshabern in die Schlachten. Ihre Aufgabe als Transport- und Versorgungslinie zwischen Bosphorus und Persischem Golf konnte die Bagdadbahn dabei jedoch mehr schlecht als recht wahrnehmen. Im Herbst 1914 klafften in ihrem Schienennetz noch Löcher von mehreren hundert Kilometern. Deutsche Spezialeinheiten schlossen diese Lücken nach und nach mithilfe von kleinen Feldbahnen, hielten den Transportverkehr mühsam aufrecht und arbeiteten mit Hochdruck an der Vollendung der zahlreichen Tunnel im ostanatolischen Taurusgebirge. Doch als die Bahn endlich freie Fahrt durch die Berge hatte, war der Krieg an den Fronten im Nahen Osten und im Kaukasus bereits verloren. Die Engländer traten das Erbe der deutschen Bahnbauer an und vollendeten die Strecke der Bagdadbahn – ebenfalls mit erheblichen Verzögerungen.

Um anstelle weiterer Legenden die wahre Geschichte der Bagdadbahn zu erzählen, lässt dieses Buch weniger die zahlreichen Historiker und selbsternannten Aufklärer, sondern mehr die an dem Bahnbau Beteiligten und die Reisenden zu Wort kommen. Dabei begegnen wir Menschen unterschiedlichster Herkunft und Profession: Kaiser Wilhelm II. hatte übergroßes Interesse an Mesopotamien und ließ die Bagdadbahn für kurze Zeit zur Chefsache erklären; die deutschen Ingenieure Wilhelm Pressel und Heinrich August Meißner errichteten mit ihren vielen Helfern die eigentliche Bahnstrecke durch eine in vielerlei Hinsicht unwegsame Landschaft; Archäologen wie Leonard Woolley suchten entlang der Bahntrasse nach den versunkenen Metropolen der glanzvollen Antike; manche der Ausgräber waren gleichzeitig auch als Agenten tätig wie der rätselhafte Max von Oppenheim oder der legendäre Lawrence von Arabien; die deutschen Diplomaten und Agenten Oskar Niedermeyer, Werner Otto von Hentig und Wilhelm Wassmuss sollten die Muslime im Nahen Osten gegen die Engländer in den Heiligen Krieg führen; die Reiseschriftstellerin Gertrude Bell und die Krimiautorin Agatha Christie schließlich ließen sich gefangen nehmen von der Kultur des Morgenlandes.

All ihre Abenteuer und Erlebnisse sind durch Tagebücher und Briefe, Reiseberichte und Biografien überliefert – nur hier und da erlauben wir uns bei dürftiger Quellenlage kleinste literarische Freiheiten.

Der Orient rief – aber was fanden die Bahnbau-Ingenieure, Abenteurer und Agenten wirklich vor, als sie aus den Salonwagen der Bagdadbahn stiegen und die Schienen des Sultans überquerten?



Eine Anmerkung zu Namen und Schreibweisen: Das Osmanische Reich existierte offiziell bis 1923, trotzdem wurde gleichbedeutend bereits im 19. Jahrhundert von der Türkei und den Türken gesprochen und ge-

schrieben. Die osmanische Hauptstadt wurde von den Europäern bis Mitte des 20. Jahrhunderts meistens »Konstantinopel«, selten »Istanbul« genannt. Die Osmanen selbst nannten sie kurz »Stambul«, was eigentlich nur »zur Stadt« heißt; erst 1923 bekam die Stadt den offiziellen Namen »Istanbul«. Der »Nahe Osten« wurde bis nach dem Ersten Weltkrieg überwiegend »Mittlerer Osten« genannt. Für die Namen osmanischer bzw. türkischer Personen, Städte, Flüsse usw. existieren viele Schreibweisen, allein für Abdülhamid mindestens fünf; wir haben uns die Freiheit herausgenommen und die Schreibweise gewählt, die der Aussprache am nächsten kommt.

ERSTES KAPITEL

1888 – Das Jahr der Weichenstellungen

Wilhelm II. ergreift die Kaiserkrone, der Sultan erlaubt eine Bahnlinie durch Anatolien und der erste Orientexpress erreicht Konstantinopel.

Die Geschichte der legendären Bagdadbahn beginnt mit zwei Männern, die beide auf den Namen Wilhelm hörten und nicht im entferntesten Agenten oder Abenteurer waren. Der eine hieß schlicht und einfach Wilhelm mit Vornamen, Wilhelm Pressel. Der andere dagegen wurde getauft auf den Namen Friedrich Wilhelm Viktor Albert von Hohenzollern, der Welt bekannt als Kaiser Wilhelm II. Die beiden Männer teilten auch die Leidenschaft für eine Eisenbahn quer durch den Orient. Der eine hatte den Plan dafür entwickelt, der andere wurde – wenn auch nur für kurze Zeit – zur treibenden politischen Kraft für ihre Realisierung. Anfang 1888 kennen sich die beiden Wilhelms noch nicht, denn der eine lebt in Konstantinopel, der andere residiert in Berlin – außerdem verkehrt man nicht in denselben Kreisen.

Was die beiden Männer noch verbindet, ist das Gefühl, in einer schicksalhaften Sackgasse zu stecken: Sie können und wollen – dürfen aber nicht! Der eine wartet seit 16 Jahren darauf, dass seine Pläne umgesetzt werden. Bei dem anderen sieht es so aus, als müsse er mindestens ebenso lange darauf warten, regieren zu können. Doch im Lauf des Jahres 1888 wird sich das Leben der beiden in einschneidender Weise ändern.

Januar 1888 in Konstantinopel. Tausende von Minaretten verteilen sich über die hügelige Stadt am Bosphorus, als hätte der Allmächtige selbst einen Sack voller Nadeln darüber ausgeschüttet. Wie es der Prophet befiehlt klettern fünfmal am Tag ebenso viele Muezzine auf die Minarette und rufen die Gläubigen zur Gebetsstunde. Während dieser »Allahuakbar«-Kakofonie steigert sich die Hektik in den Gassen. Wenn dann aber das Gebet in den Moscheen beginnt, wird es sonderbar ruhig in der osmanischen Metropole, an den Kaianlagen des Goldenen Horns, in den Palästen des Sultans und sogar im gewaltigen Basar.

Nur im Büro des »Generaldirektors der türkischen Eisenbahnen in Asien« nicht. Hier wird der deutsche Ingenieur Wilhelm Pressel bei jeder Gebetsstunde von noch größerer Unruhe gepackt, als er sie ohnehin schon empfindet. Er läuft dann wie ein Tier im Käfig vor seinem Schreibtisch auf und ab, bleibt nur hin und wieder stehen, um sich über »seine« Karte zu beugen. Sie zeigt Südosteuropa und den Nahen Osten und ist von schwarz-weißen Linien durchzogen. Seit 1872 liegt dieser Plan für ein komplettes Streckennetz durch das Osmanische Reich in seiner Schublade. Richtung Westen wird Konstantinopel durch eine Gleisstrecke mit dem Nachbarland Bulgarien verbunden. Als Pressel seine Karte erstellte, waren Bulgarien und Serbien allerdings noch Teile des Osmanischen Reiches. Der viel größere und wichtigere Teil des Streckennetzes liegt in Asien: Konstantinopel soll Richtung Osten mit Ankara und über das Taurusgebirge hinweg mit Mesopotamien und dem Persischen Golf verbunden werden. Aber das steht bis dato alles nur auf dem Papier! Wilhelm Pressel kämpft täglich mit Zweifeln, ob sich an diesem Zustand jemals etwas ändern würde. Warum war er nur hierhergekommen?

Pressel konnte auf eine glänzende Karriere als Bahnbau-Ingenieur in der Heimat zurückblicken. Gleich nach dem Studium hatte er als Ingenieurpraktikant bei der württembergischen Eisenbahndirektion ange-

fangen. Deren Baudirektor erkannte Pressels Talent und ließ ihn die berühmte »Geislinger Steige« entwerfen – den schweren Anstieg der Bahn vom Neckartal auf die Schwäbische Alb zwischen Plochingen und Ulm. 1853 wurde ihm die Leitung für den Bau des Hauensteintunnels übertragen, des Durchbruchs durch das Juragebirge, der Basel mit dem Bahnnetz nach Bern und Zürich verbinden sollte. Pressel hatte diese Aufgabe so exzellent gelöst, dass er 1862 zum Oberinspektor für den Bau der Bahnstrecke über den Brennerpass ernannt wurde.

Danach dachte Pressel, es sei eine noch größere Herausforderung, die Bahnstrecken im Osmanischen Reich zu errichten. Von 1869 bis 1871 übernahm er die Trassenführung der Eisenbahn durch den europäischen Teil des Reiches. Dabei überanstrengte er seine Gesundheit so sehr, dass er zur Genesung in die Heimat zurückkehrte. Aber der Sultan, dessen Herrschaftsbereich sich über zwei Erdteile und zwei Meere erstreckte, lockte ihn 1872 zurück an den Bosphorus und übergab ihm das Amt des »Generaldirektors der türkischen Eisenbahnen in Asien«.

Doch nur den Streckenabschnitt durch den europäischen Teil der Türkei hatte der deutsche Ingenieur bisher verwirklichen können. Genau gesagt: Die Strecke war genehmigt und die Konzession zu ihrem Bau vergeben worden. Doch an Teilen der Gleisanlage wurde noch gebaut, denn immer wieder verhinderten politische und finanzielle Schwierigkeiten eine Umsetzung der Pläne.

Wilhelm Pressel, einer der fähigsten Bahnbau-Ingenieure seiner Zeit mit phänomenalen Ideen im Kopf, hatte zu seinen Füßen ein großes und vom Schienenverkehr noch vollständig unerschlossenes Reich und war zum Nichtstun verurteilt! Jeder Tag wurde für Pressel zu einem verlorenen Tag. Erst wenn das Leben in den Gassen wieder seine gewohnte Hektik erreichte, beruhigte sich der Ingenieur ein wenig.

Berlin, Anfang März 1888. Am Bahnsteig des Anhalter Bahnhofs steht der Eilzug nach Leipzig. Er hat Verspätung, weil noch ein Salonwagen angehängt werden muss, und es heißt, Prinz Friedrich Wilhelm Viktor Albert sei der Fahrgast. Die Passagiere lehnen sich weit aus den Fenstern, um den Moment nicht zu verpassen, wenn der junge, schneidige Mann mit dem gezwirbelten Schnauzbart seinen Wagen besteigt. Der 29-jährige Prinz ist auf dem Weg nach San Remo. Niemand anders als der Großvater, Wilhelm I., hat ihn dorthin geschickt. Der Enkel soll nachschauen, wie es seinem Vater, dem kranken Kronprinzen, geht. Sein Kehlkopf ist von Krebs befallen, und nun droht das ganze Reich aus dem Takt zu kommen ...

Rund 50 Jahre nach der Einführung der Eisenbahn in Deutschland durchzog ein dichtes Eisenbahnnetz das Reich. An vielen Stellen war es mit den Gleisanlagen der Nachbarländer verbunden. Damit hatte sich die Eisenbahn als wichtigstes kontinentales Verkehrsmittel durchgesetzt. Man konnte zu dieser Zeit 1., 2., 3. oder 4. Klasse reisen und wer eine Persönlichkeit aus Adel, Politik oder Industrie war, mietete sich einen ganzen Salonwagen, der an die normalen Linienzüge angehängt wurde. »Eine Fahrt im Salonwagen kostete den wohlhabenden Fahrgast den Tarif von zwölf Fahrkarten der Ersten Klasse«, erläutert die Kulturhistorikerin Monika Müller. »Nahezu jede Bahngesellschaft in Deutschland hielt Salonwagen für ›Höchste und Allerhöchste Herrschaften‹ bereit.«¹ Doch die Herausragenden unter den »Allerhöchsten Herrschaften« verfügten über einen eigenen »Salon-« oder »Hofwagen«. Der Kaiser besaß einen, Bismarck besaß einen, auch der Prinz von Wales besaß einen. Nur Prinz Friedrich Wilhelm Viktor Albert, im Familienkreis kurz »Fritz« genannt, besaß immer noch keinen. Eine weitere Demütigung in einer Kette von Demütigungen, denen er seit frühester Kindheit ausgesetzt war.

Während an den Fenstern seines Salonwagens die Berliner Hinterhöfe vorbeizogen und kurze Einblicke in ihre enge, schmutzige Welt bo-

ten, dachte der Prinz vielleicht an seine liberale Erziehung, die er unter anderem auf dem Joachimsthaler Gymnasium in Kassel genossen hatte, und an seine damaligen Lehrer, die sich nicht von seiner Herkunft blenden ließen und lediglich ein Abiturzeugnis mit der Gesamtnote »Genügend« ausstellten. Dieser bescheidene Lernerfolg schien dem jungen Prinzen jedoch nicht zu denken gegeben oder ihn in seinem Charakter gebremst zu haben. Ganz im Gegenteil, er setzte schließlich auch durch, dass für ihn ein eigener Salonwagen gebaut wurde – nach dem Vorbild des Waggons des Prinzen von Wales.



Konstantinopel, Anfang März 1888. Wieder einmal vergleicht Wilhelm Pressel seine Bahnpläne mit einer Karte des bereits erbauten Schienennetzes in Europa und Kleinasien. In Osteuropa reicht das durchgehende Schienennetz bis nach Bosnien, in Serbien und in Bulgarien gibt es noch Lücken, die allerdings noch in diesem Jahr geschlossen werden sollen. Dann wird auch Konstantinopel endlich an das europäische Schienennetz angebunden sein – nach 19 Jahren Bauzeit.

Die Eisenbahn und ihre europäischen Ingenieure hatte seinerzeit Sultan Abdülaziz ins Osmanische Reich geholt. Er war dem Westen gegenüber aufgeschlossener als sein Nachfolger; ja, er hatte sogar eine Einladung des französischen Kaisers Napoleon III. angenommen.

1867 war Abdülaziz mit seinen beiden Neffen Murat V. und Abdülhamid II. zur Weltausstellung nach Paris gereist. Dies war das erste Mal, dass ein osmanischer Sultan christliche Länder in Friedenszeiten betrat. Zu den Reisezielen gehörte neben London auch Wien, die Stadt, die osmanische Feldherren zweimal vergeblich belagert hatten. Einen Großteil der Reise hatten Abdülaziz und seine Neffen mit der Eisenbahn zurückgelegt. Der Sultan war beeindruckt gewesen von dem, was

er in den europäischen Metropolen gesehen hatte, und brachte zwei neue Vorlieben von dieser Bildungsreise mit: Er verlangte noch mehr Extravaganzen für seine Paläste und er wurde ein Liebhaber der Eisenbahn.

1869 hatte der Sultan dem deutschen Baron Moritz von Hirsch und seiner belgischen Bank die Genehmigung zum Bau einer Gleisanlage von Konstantinopel nach Bosnien erteilt, von wo aus Anschluss an das europäische Schienennetz bestand. Von Hirsch verfolgte das Projekt mit so viel Eifer und Risikobereitschaft, dass er in der europäischen Öffentlichkeit bald nur noch »Türkenhirsch« genannt wurde. 1871 bauten die Osmanen in Eigenregie eine Küstenbahn von Konstantinopel-Haydarpascha nach Ismid. Die technische Verantwortung für den Bau dieser Strecke übernahm Wilhelm Pressel, Betrieb und Wartung des Bahnverkehrs wurden einem englisch-österreichischen Unternehmen anvertraut. Bereits 1872 hatte Pressel dem Sultan einen Zehnjahresplan für den Ausbau der Bahnstrecken im Osmanischen Reich vorgelegt. Abdülaziz war begeistert, aber es mangelte am Geld – besonders, als das Osmanische Reich 1875 bankrottging.

Noch bevor sich an der finanziellen Situation etwas änderte, wurde der Sultan im Juni 1876 abgesetzt und starb kurz darauf – eine für Pressel nicht leicht zu überschauende Angelegenheit. Er habe Selbstmord verübt, hieß es, und diese Version wurde in diplomatischen Kreisen akzeptiert. Abdülaziz' Nachfolger wurde sein Neffe Murat V., der jedoch zu diesem Zeitpunkt der Trunksucht und Apathie verfallen war. Nach zwei Monaten kompletter Untätigkeit trat sein Bruder Abdülhamid II. an seine Stelle.

Der neue Sultan machte von Anfang an keinen Hehl daraus, wie sehr er die Ausländer dafür verachtete, dass er auf sie angewiesen war. Immerhin gab der Sultan hin und wieder durch seine Berater zu verstehen: Von allen Europäern seien ihm die Deutschen noch am wenigsten verhasst. Von der Notwendigkeit der Eisenbahn für die Zukunft seines

Landes war Abdülhamid II. bei Weitem nicht so überzeugt wie sein Vorgänger und Onkel Abdülaziz. Seine Haltung gegenüber den Bahnbauprojekten in seinem Reich schwankte: heute ja und morgen nein!

Der Orientexpress suchte sich inzwischen eine andere Strecke. Ab 1883 folgte der Luxuszug dem Schienennetz bis in die bulgarische Hafenstadt Varna. Von dort mussten die Reisenden auf ein Fährschiff umsteigen, das sich auf der Nordroute – durch das Schwarze Meer und den Bosphorus – der Stadt näherte, die die Europäer immer noch Konstantinopel nannten.

Eine schwere Niederlage für Pressel, der sich in dieser Zeit immer wieder fragen musste: »Warum bin ich nur in dieses Land gekommen?«



Die Eisenbahn brachte der deutschen Schwerindustrie in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts den Aufschwung: Aufträge führten zu Arbeitsplätzen und zum Ausbau der Infrastruktur, was wiederum zu neuen Aufträgen führte. So ließ die Eisenbahn einen Teil der Gesellschaft reich werden, der nun sein Geld in Salonwagen dieser Eisenbahnen wieder ausgab – urteilt Kulturhistorikerin Müller: »In der großbürgerlichen Gesellschaft, die während der industriellen Wachstumsphase oft zu erheblichem Reichtum gelangt war, gehörte das Reisen zum guten Ton. Man reiste nicht mehr, wie früher, aus Notwendigkeit, sondern auch aus purem Vergnügen und Zeitvertreib. An der französischen Riviera entstanden die Luxushotels, die ausgedehnten Kuranlagen der europäischen Badeorte waren in Mode; die Eisenbahn-Gesellschaften passten ihren Wagenpark dem Bedürfnis an.«²

Einer dieser neuen und modischen Bade- und Kurorte am Mittelmeer war das an der französisch-italienischen Grenze gelegene San Remo, das berühmt war für sein mildes und heilsames Klima. Hierher hatte sich der deutsche Kronprinz Friedrich Wilhelm nach einer wahren Ärzte-

Odyssee quer durch Europa zurückgezogen. Seine Krankengeschichte hatte im vergangenen Jahr mit Schluckbeschwerden begonnen, die nicht verschwinden wollten. Nach vielem Hin und Her diagnostizierten die deutschen Ärzte ein Karzinom. Die zahlreichen Konsultationen der verschiedenen Ärzte, die unterschiedlichen Diagnosen, der Austausch der Ärzte untereinander und die Gespräche mit den politischen Beratern hatten allerdings viel Zeit in Anspruch genommen. Der Krebs war inzwischen so weit gewuchert, dass die Ärzte den Eingriff nun als inoperabel ablehnten! Also hatten sich der Kronprinz und seine Gattin im bekannten Kurort San Remo in der Villa Zirio niedergelassen und hofften, dass die italienische Sonne ein kleines Wunder bewirken würde.

Als Wilhelm hier nach der langen Zugfahrt über Mailand am 3. März eintraf, begab er sich sogleich zu den Eltern. Wie zu erwarten war, empfing ihn die Mutter kalt und abweisend. Prinzessin Victoria galt als schöne, kluge und gebildete Frau. Doch ihren Erstgeborenen konnte sie nicht akzeptieren. Sie hatte sich sogar geweigert, zu seinem Geburtstag am 15. Januar das Glas zu erheben. Victoria hatte den kleinen Fritz von Anfang an instinktiv abgelehnt. War der Grund dafür die körperliche Behinderung des Kindes? Der erhoffte Sohn und Thronfolger kam mit einem verkrüppelten Arm zur Welt. Oder lag es an dem traumatischen Erlebnis der Geburt, das die Mutter fast das Leben kostete? Schuld waren die Hofärzte, die trotz Komplikationen während der Geburt zu lange gezögert hatten, einzugreifen. Oder sah sie in ihm schon den Nebenbuhler um das höchste Amt im Reich?

Was auch immer die Gründe dafür gewesen sein mögen, die Mutter verweigerte dem Sohn vom ersten Moment an jede Anerkennung. So wurde der kleine Fritz darauf vorbereitet, der mächtigste Mann im Reich zu werden, doch seine engste Umgebung versagte ihm jede emotionale Unterstützung und Zuwendung. Fritz lernte trotz seines Handi-

kaps Schwimmen, Rudern, Schießen. Er wurde anmaßend, weil er von allen und jedem anerkannt werden wollte, und er begann die Dinge zu lieben, an denen er sich festhalten konnte: das Zackige, das Militärische, das Preußische. All das, was seine Mutter aus tiefster Seele verabscheute. Selbsterfüllende Prophezeiung würde die heutige Diagnose lauten: Die Weigerung der Mutter und der gesamten Umgebung, dem heranwachsenden Fritz emotionalen Rückhalt zu geben, führte dazu, dass er genau so wurde, wie die Mutter befürchtete.

In San Remo schien dann Victorias schlimmster Alptraum wahr zu werden: Ihr ungeliebter, verkrüppelter Sohn stand als Inspekteur vor den Eltern. Der Vater bot einen erbärmlichen Anblick: Ein Schlauch führte in seinen Rachen, jeder Atemzug erzeugte ein lautes Geräusch. Sprechen war ihm nur unter größter Anstrengung möglich. Die Mutter konnte das Zusammentreffen kaum ertragen. Genauestens registrierte sie, wie der Sohn den Vater musterte, und sie konnte an seinem Gesicht ablesen, wie sich das harte Urteil festigte, das er in Berlin ungeschönt an den Kaiser weitergeben würde: Von Friedrich Wilhelm ist nicht mehr viel zu erwarten!



Gleich nachdem 1872 die ersten Kilometer der Bahnstrecke Konstantinopel–Haydarpascha–Ismid unter seiner Leitung gebaut worden waren, hatte Wilhelm Pressel dem Sultan seinen Plan für ein Eisenbahnnetz in Anatolien und im Nahen Osten vorgelegt. Doch von der Zahlungsunfähigkeit des Osmanischen Reiches an konnten Bahnprojekte nur noch mithilfe von Geldgebern der europäischen Großmächte verwirklicht werden. Bis Ende der 1880er Jahre waren deshalb nur fünf relativ kurze und isolierte Strecken in Betrieb oder im Bau.

Alle Linien im asiatischen Teil des Osmanischen Reiches hatten eines gemeinsam: Sie bildeten kurze Stichstrecken, die sich gut zum Transport von Rohstoffen an die Küste und zur Erschließung von Märkten

für importierte Waren eigneten. Die Infrastruktur des Landes verbesserten sie hingegen kaum. Die längsten Teilstrecken des osmanischen Eisenbahnnetzes, rund 2000 Kilometer Bahnstrecke, waren vor allem auf dem europäischen Gebiet noch vor dem Russisch-Osmanischen Krieg 1877/78 errichtet worden, finanziert vor allem durch den Brüsseler Bankier Baron Moritz von Hirsch. Die Hauptstrecke führte von Konstantinopel über Adrianopel (heute: Edirne) nach Sofia. Von Adrianopel lief eine Zweigstrecke an die Ägäis-Küste. Außerdem verbanden zwei Teilstrecken in Griechenland und im heutigen Bulgarien wichtige Städte. Doch der angestrebte Anschluss ans europäische Streckennetz musste wegen der Balkankriege und der Finanzkrisen immer wieder fallengelassen werden.

Als 1883 der englische Bankier Edward Cazalet ein Gesuch einreichte, in dem er die Konzession für eine Bahnlinie von der nordsyrischen Küste an den Persischen Golf erwirken wollte, fegte Abdülhamid II. das Angebot mit einer wütenden Armbewegung vom Tisch.

Das Jahrzehnt zwischen 1878 und 1887 war die schwerste Zeit für Pressel und seine Eisenbahnträume, denn er war zum Nichtstun verurteilt und registrierte, wie seine Kräfte immer mehr nachließen.



Seit dem 3. März kränkelte Wilhelm I., am 8. März verschlechterte sich sein Zustand und am 9. März 1888 starb der langjährige Herrscher, der erste Kaiser des neuen Deutschen Reiches, im Alter von 91 Jahren. Nach den geltenden Gesetzen sollte sein Sohn Friedrich Wilhelm der neue Kaiser werden: Seine Majestät Friedrich III. Ohne dass ein Wunder in San Remo geschehen war, musste der Thronfolger die Reise aus dem warmen Süden in den frostigen Norden antreten: Genua–Mailand–über die Alpen–München–Leipzig–Berlin – auch im Salonwagen war das für den kranken Mann eine qualvolle Tortur. Bei Schneesturm erreichte

das designierte Kaiserpaar Leipzig. Dort trafen sie auf Reichskanzler Otto von Bismarck, der sie in seinem Sinne instruieren wollte. In Berlin gab es dann »Großen Bahnhof« mit Sohn Wilhelm vorneweg – dem Vater durfte er die Hand küssen, die Mutter wendete sich brüsk ab. Doch Victoria konnte nicht verhindern, dass sich Wilhelm an die Spitze des Trauerzuges stellte, der am 16. März den toten Kaiser zu Grabe trug. Der Kronprinz nutzte die Gelegenheit, um schon ein wenig die Rolle des Oberhauptes zu üben.

15. Juni 1888. Was für eine Tragödie! Jahrzehntlang hatte Friedrich III. auf die Übernahme der Macht gewartet. Die Sozialdemokraten, die liberalen Bürgerlichen, selbst die Großmutter in England, Königin Victoria, hatten ihre Hoffnungen an seine Herrschaft geknüpft: Ein liberales Deutschland war in greifbare Nähe gerückt, um dann doch nicht mehr als ein unerfüllbarer Traum zu bleiben.

Alle Hoffnungen auf eine Wende wurden durch seine Krankheit im Ansatz erstickt. Als Friedrich III. die Kaiserkrone trug, hatte der Kehlkopfkrebs dem neuen Herrscher bereits die Stimme geraubt. Nur 99 Tage währte die stumme Regierungszeit Friedrichs III. Am 15. Juni wurde er endlich von seinem qualvollen Leiden erlöst und der 29-jährige Spross der Kaiserfamilie rückte ins höchste Amt auf: Aus Friedrich Wilhelm Viktor Albert von Hohenzollern wurde nun Seine Majestät Wilhelm II., Kaiser des Deutschen Reiches und König von Preußen.

Seine erste Amtshandlung: Er ließ den Sitz der Eltern, das Neue Palais in Potsdam, vom Militär abriegeln und die Privaträume nach geheimen Staatspapieren oder gar Beweisen für eine liberale Verschwörung durchsuchen. Das war natürlich lächerlich. Wenn die scheidende Kaiserin etwas hätte verschwinden lassen wollen, dann hatte sie es längst getan. Nein, es war eine symbolische Geste, ein kleiner Racheakt.

Anfang 1887, nach elf Jahren Ablehnung, hatte der Sultan endlich mit vielen Bedenken dem Projekt einer Anatolischen Eisenbahn zugestimmt. Eigentlich hätte Wilhelm Pressel zufrieden sein müssen, er war es aber nicht. Er kannte dieses Land mittlerweile gut genug, um zu wissen: Nur weil der Sultan heute ein gewisses Wohlwollen gegenüber den Plänen einer Eisenbahn durchs anatolische Hochland zeigte, würde morgen noch lange nicht mit dem Bau der Strecke begonnen; auch übermorgen nicht oder in drei Wochen oder in drei Monaten. So sah Pressel es kommen, und so bewahrheitete es sich auch.

Trotzdem schöpfte er neue Hoffnung, als die Hohe Pforte ihn rufen ließ. »Hohe Pforte« wurde der Mitarbeiterstab um den Großwesir wegen des großen Tores genannt, das zu der ausführenden Regierungsstelle im Topkapi-Palast führte. Der Großwesir und durch ihn letztlich der Sultan selbst teilte Pressel mit, man wünsche, dass die Deutschen diese Bahn bauen und finanzieren sollten.

Mit dem Einverständnis wandte sich der Ingenieur mit einer Denkschrift über die Möglichkeiten, die eine Anatolische Eisenbahn bieten konnte, an deutsche Banken: »Einst war Anatolien intensiv bebaut, ein Land reger Arbeit und hoher Kultur, übersät mit reichen Städten, wie etwa im Mittelalter Oberitalien oder Flandern ... Anatolien ist zurückgegangen, aber nicht erschöpft. Alle Vorbedingungen und Kräfte für die Schöpfung neuer ersprießlicher Tätigkeit sind vorhanden.«³

Am besten eigne sich dazu ein modernes Verkehrsmittel. Es werde die nationale Wirtschaft beleben und – gegen Ende seines Schreibens kam er auf die geschäftliche Seite zu sprechen – es werde sich für die Finanziers als einträglich erweisen: »Ganz abgesehen von der Staatsgarantie muss die Bahn schon durch ihre eigenen Betriebserträge sich lebenskräftig zeigen.«⁴

Doch in Deutschland waren weder Finanziers noch Politiker von dieser Idee begeistert. So musste Pressel hilflos zusehen, wie ein Wettstreit

zwischen Engländern, Franzosen und Österreichern um die Konzession für das anatolische Streckennetz begann. Botschafter und Gesandte dieser Länder wurden immer wieder an der Hohen Pforte vorstellig. Zwar beobachtete der deutsche Botschafter in Konstantinopel, Joseph Maria von Radowitz, diesen Wettstreit um die Konzession genau und erstattete laufend nach Berlin Bericht, doch das Deutsche Reich hielt sich zurück – was Pressel sehr bedauerte. Stattdessen standen Agenten deutscher Waffenfabrikanten vor der Hohen Pforte Schlange. Während die Deutschen massenhaft Krupp'sche Kanonen und Mauser'sche Gewehre an das osmanische Heer verkaufen konnten, machten sie keine Anstalten, im Land selbst zu investieren.



11. August 1888, Konstantinopel. Wieder mussten Pressel und seine Eisenbahnträume einen herben Rückschlag hinnehmen. An diesem Tag gab der Sultan einen für Pressel völlig überraschenden Befehl: Die Behörden hatten am Vorabend der Feierlichkeiten für die Ankunft des ersten durchgehenden Orientexpress' alle Flaggen und Festsymbole am Bahnhof Sirkeçi in Istanbul wieder zu entfernen. Kein osmanischer Beamter durfte an dem bedeutenden Ereignis am folgenden Tag teilnehmen. In vielen Büchern und Reisereportagen wird der 12. August als historisches Ereignis dann in seiner ganzen Pracht geschildert – doch leider sind diese Szenen der Fantasie entsprungen. Außerdem war im August 1888 der Endbahnhof Sirkeçi noch gar nicht fertiggestellt. Historische Aufnahmen der Feierlichkeiten zeigen nicht die Ankunft des ersten Orientexpress', sondern die spätere Eröffnung des Sirkeçi-Bahnhofs im November 1890, die Abdülhamid II. dieses Mal nicht verbot.

Zu den Menschen, die am 12. August von der Absage des Festes überrascht wurden, gehörte auch der kleine Ismail Enver. Sein Vater, Bahn-