

MSG Moderne Stadtgeschichte, Bd. 49/1 (2018), 5-15

DOI: 10.60684/msg.v49i1.2018101

Nora Lafi / Florian Riedler

Leibniz-Zentrum Moderner Orient (Berlin) / Justus-Liebig-Universität Gießen

Einleitung: Die osmanische Stadt im Wandel (1850-1920)

MSG Moderne Stadtgeschichte

ISSN: 2941-6159 online

<https://moderne-stadtgeschichte.de>

Dieses Werk steht unter der [Lizenz Creative Commons Namensnennung 4.0 International](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Bei den Abbildungen sind eingeschränkte Lizenzformen möglich, Weiternutzungsrechte sind gesondert abzuklären.

© Nora Lafi / Florian Riedler 2018



Nora Lafi / Florian Riedler

Einleitung: Die osmanische Stadt im Wandel (1850-1920)

The introduction to the thematic issue on the Ottoman city in transition sketches the main lines of Ottoman urban development in the modern age. In the second half of the nineteenth century, the Ottoman government created modern municipalities as a new administrative framework first for Istanbul and then for other cities in the Balkans, Anatolia, the Middle East and North Africa. However, as recent research has shown municipal administration was closely connected to older forms of urban governance that relied on elements of local self-administration. These municipalities also organised the modernisation of urban infrastructures and utilities, which in particular transformed Ottoman port cities. Today, this phase of Ottoman urban modernisation is largely forgotten, also because it was consciously erased by the Ottoman successor states. With this thematic issue, it is our aim to re-insert the Ottoman example into the ongoing discussion on the origins and scope of modernity.

Es war das historische Verdienst des Osmanischen Reiches, die verschiedenen urbanen Traditionen auf seinem Territorium zu integrieren und eine vielgestaltige, aber in zentralen Aspekten gemeinsame Stadtkultur hervorzubringen. Die byzantinischen Städte Anatoliens und des Balkans, die Städte der Mamluken in Syrien und Ägypten sowie die Städte Nordafrikas, die in ihrer Mehrzahl antike römische und griechische Vorläufer hatten, wurden zwischen dem 14. und 16. Jahrhundert in das osmanische Herrschaftssystem eingegliedert und dabei in unterschiedlichem Grade überformt. Auf den Ruinen eines weitgehend entvölkerten Konstantinopel errichteten die Osmanen die imperiale Hauptstadt Istanbul, die zu einer der größten Städte Europas heranwuchs, und gründeten auch einige neue Städte, von denen Sarajewo die wohl bekannteste ist.

Trotz dieser heterogenen urbanen Tradition ist aufgrund einer Reihe von gemeinsamen Merkmalen von *der* osmanischen Stadt gesprochen worden.¹

¹ Dazu grundsätzlich Edhem Eldem/Bruce Masters/Daniel Goffman, Was There an Ottoman City?, in: Dies., The Ottoman City Between East and West. Aleppo, Izmir, and Istanbul, Cambridge 1999, S. 1-16; Gilles Veinstein, The Ottoman Town (Fifteenth-Eighteenth Cen-

Schon äußerlich prägte die osmanische Zentralregierung die Verwaltungszentren des Reiches durch imperiale Großbauten.² Darüber hinaus band sie sie in eine überwölbende politische Struktur ein, die darauf ausgerichtet war, ein Gleichgewicht zwischen verschiedenen lokalen Kontexten und dem Zentrum, das selbst wiederum kein einheitlicher Block war, auszuhandeln. Die osmanische politische Kultur erleichterte zudem den Umgang mit den verschiedenen religiösen und konfessionellen Gruppen von Stadtbewohnern, die von den Osmanen als Kollektive anerkannt wurden. Diese Anerkennung und die damit einhergehenden Privilegien machten Juden und Christen zu Teilhabern der städtischen Politik.³ Nicht zuletzt gehörten die Städte des Reiches auch zu einem gemeinsamen Wirtschaftsraum, der Grundlage für ihre Prosperität und ihr Wachstum war.

Trotz dieses gemeinsamen Rahmens besteht kein Zweifel daran, dass regionale urbane Traditionen in den verschiedenen Teilen des Reiches weiterlebten. Dabei hat die Forschung besonders auf die Unterschiede zwischen Städten des osmanischen Kernraums, d.h. des Balkans und Westanatoliens, und dem arabischen Raum hingewiesen, was ihre Morphologie, Architektur und Bevölkerungsstruktur betrifft. Die osmanische Hauptstadt Istanbul wird in diesen Typologien generell als Ausnahmefall behandelt, der schwerlich mit anderen Städten vergleichbar sei.⁴

Dieses Spannungsfeld aus Einheit und Vielfalt blieb auch im 19. Jahrhundert im Prozess der Transformation osmanischer Städte bestehen. In Folgenden wollen wir einen kurzen Überblick darüber geben, wie sich osmanische Städte in dieser Epoche unter dem Eindruck von sozialen, kulturellen und technologischen Entwicklungen wandelten.⁵ Wir werden dabei exemplarisch auf zwei Bereiche eingehen: die Reform der politischen und administrativen Strukturen

turies), in: Salma K. Jayyusi u.a. (Hrsg.), *The City in the Islamic World*, Leiden 2008, Bd. 1, S. 205–218; Ebru Boyar, *The Ottoman City: 1500–1800*, in: Peter Clark (Hrsg.): *The Oxford Handbook of Cities in World History*, Oxford 2013, S. 275–291.

² Çiğdem Kafescioğlu, *In The Image of Rûm. Ottoman Architectural Patronage in Sixteenth-Century Aleppo and Damascus*, in: Muqarnas 16, 1999, S. 70–96; Ülkü Bates, *Façades in Ottoman Cairo*, in: Irene Bierman/Rifa'at Abou-El-Haj/Donald Preziosi (Hrsg.), *The Ottoman City and Its Parts*, New Rochelle (NY) 1991, S. 129–172.

³ Nora Lafi, *Esprit civique et organisation citadine dans l'Empire ottoman*, Leiden 2018.

⁴ André Raymond, *The Ottoman Conquest and the Development of the Great Arab Towns*, in: *International Journal of Turkish Studies* 1:1, 1980, S. 84–101; Pierre Pinon, *The Ottoman City of the Balkans*, in: Salma K. Jayyusi u.a. (Hrsg.), *The City in the Islamic World*, Leiden 2008, Bd. 1, S. 143–158.

⁵ Eine Reihe von Fallstudien bieten Paul Dumont/François Georgeon (Hrsg.), *Villes ottomanes à la fin de l'Empire*, Paris 2000; überblicksartig Jean-Luc Arnaud, *Modernization of the Cities of the Ottoman Empire (1800–1920)*, in: Salma K. Jayyusi u.a. (Hrsg.), *The City in the Islamic World*, Leiden 2008, S. 957–982.

und die Entwicklungen im Bereich Stadtplanung und städtischer Infrastrukturen. Die für dieses Themenheft ausgewählten Beiträge werden dann diese Aspekte noch einmal vertiefen bzw. andere in den Blick nehmen, die hier nur am Rande angesprochen werden können. Im Hintergrund unserer einleitenden Überlegungen steht die Frage, unter welchen Bedingungen wir von der *modernen* osmanischen Stadt sprechen können. Dabei schlagen wir eine Sicht auf den osmanischen Modernisierungsprozess des 19. Jahrhunderts vor, der nicht teleologisch auf die Entwicklung in Europa ausgerichtet ist, d.h. ihn als mehr als einen Import europäischer Modelle begreift. Vielmehr soll die Modernisierung im 19. Jahrhundert historisiert werden, indem sie in eine lange, komplexe und lokal variierende Geschichte des Wandels eingebettet wird.⁶

Reform der städtischen Verwaltung

Aus einer politischen Perspektive war der Wandel osmanischer Städte im 19. Jahrhundert eng verknüpft mit der Reformpolitik der osmanischen Regierung, die seit Anfang des Jahrhunderts das Reich zentralisierte und die direkte Kontrolle über die Provinzen zurückzugewinnen konnte, die sie seit dem 18. Jahrhundert an regionale Machthaber verloren hatte. Im Jahre 1839 kulminierte diese Politik in einem Reformprogramm, bekannt unter dem Namen Tanzimat (osm. „Neuordnungen“), das auf die Wiederherstellung der militärischen, finanziellen und administrativen Handlungsfähigkeit des Zentralstaates abzielte. Dazu gehörte es auch, immer stärker in politische Prozesse auf lokaler Ebene einzugreifen und sie in einer neuen Form zu regulieren.

Aus zentralstaatlicher Sicht, die in einer Historiographie mit einem modernisierungstheoretischen Ansatz lange vorherrschte, begann die Reform der Kommunal- und Stadtverwaltung im Osmanischen Reich in der Hauptstadt Istanbul. Um 1850 wurde in Istanbul eine zentrale Stadtverwaltung (*Şehremaneti*) eingerichtet, die jedoch mangels Mittel und Personal und eines sehr eingeschränkten Kompetenzbereichs für einige Jahrzehnte ein Schattendasein fristete. Parallel dazu wurde 1857 auf Initiative der Eliten von Galata und Pera, zweier Stadtteile nördlich des Goldenen Horns, in denen besonders viele osmanische Juden und Christen sowie Europäer siedelten, ein eigener Modellbezirk eingerichtet, der sogenannte Sechste Munizipalbezirk, der direkt dem Amt des Großwezirs unterstellt war. Die Bezirksverwaltung wurde von einem Rat, deren Mitglieder in der Mehrheit christliche und jüdische Kaufleute und Bankiers mit osmanischer und europäischer Staatsbürgerschaft waren, gelenkt; sie hatte

⁶ Grundsätzlich vgl. dazu Christoph Herzog, *Osmanische Herrschaft und Modernisierung im Irak. Die Provinz Bagdad, 1817-1917*, Bamberg 2012, S. 6-15; Isa Blumi, *Reinstating the Ottomans. Alternative Balkan Modernities, 1800-1912*, New York 2011.

einen eigenen Stab an Mitarbeitern und verfügte über ein eigenes aus Steuereinnahmen gespeistes Budget. Zu den Aufgaben der Verwaltung gehörten der Unterhalt von Straßen, Maßnahmen zur öffentlichen Hygiene und die Kontrolle des lokalen Wirtschaftslebens. Im Rahmen einer Neuordnung der osmanischen Territorialverwaltung in den 1860er Jahren wurde dieses Modell der Kommunalverwaltung zum allgemeinen Standard erhoben und erst in der Donauprovinz und dann sukzessive im gesamten Reich etabliert.⁷

In den letzten Jahren hat die Forschung diese zentralistische Sicht im Lichte einer allgemeinen Neubewertung des Modernisierungsprozesses nuanciert. Dabei hat es sich als besonders produktiv erwiesen, die Reform der Kommunalverwaltung mit der ihr vorangehenden Praxis der städtischen Verwaltung zu verknüpfen. Osmanische Städte im Allgemeinen und besonders solche mit einer weit in die Vergangenheit reichenden urbanen Tradition wurden von städtischen Notabeln regiert, die zu den prominentesten muslimischen Kaufleuten und Landbesitzern gehörten. Sie versammelten sich in einem Rat, in dem in der Regel auch Juden und Christen durch einen ihrer Notabeln repräsentiert waren. Dieses System war das Ergebnis ständiger Verhandlungen mit dem Reich über den Abgleich zwischen imperialen und lokalen Interessen. Dabei waren die Notabeln nicht nur Repräsentanten der lokalen Bevölkerung gegenüber der Zentralregierung, sondern durch ihre Machtstellung in der Stadt symbolisierten sie neben Gouverneuren, Beamten und Soldaten auch den Zentralstaat. Gleichzeitig konnten Individuen und anerkannte Gruppen wie konfessionelle Gemeinschaften oder Gilden durch Petitionen an den Sultan in Istanbul direkt in die städtische Politik eingreifen.⁸

Die oben beschriebenen Verwaltungsreformen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts müssen vor dem Hintergrund eines solchen traditionellen Systems imperialer Stadtverwaltung, das Züge einer städtischen Selbstverwaltung trug, bewertet werden. Wie zuvor war es die Aufgabe des neuen Systems in den nun formalisierten Räten, das Gleichgewicht zwischen Zentralstaat und lokalen Kräften auszutarieren. Weniger als von europäischen Vorbildern war das System der osmanischen Kommunalverwaltung vom Geist der vorgängigen Praxis der Stadtregierung durchdrungen. Das zeigt sich z.B. in der personellen Konti-

⁷ İlber Ortaylı, *Tanzimattan cumhuriyete yerel yönetim geleneği*, Istanbul 1985; Christoph K. Neumann, *Modernitäten im Konflikt. Der Sechste Munizipal-Bezirk von Istanbul, 1857-1912*, in: Yavuz Köse (Hrsg.), *Istanbul. Vom imperialen Herrschersitz zur Megapolis. Historiographische Betrachtungen zu Gesellschaft, Institutionen und Räumen*, München 2006, S. 351–375.

⁸ Nora Lafi, *Petitions and Accommodating Urban Change in the Ottoman Empire*, in: Elisabeth Özdalga/Sait Özervarlı/Feryal Tansuğ (Hrsg.), *Istanbul as Seen from a Distance. Centre and Provinces in the Ottoman Empire*, Istanbul 2011, S. 73–82.

nuität, die in vielen Städten aus Notabeln Ratsmitglieder in den neuen Strukturen machte.⁹

Im Prinzip konnte das Munizipalsystem auch die traditionelle Aufgabe erfüllen, Juden und Christen, die ebenfalls in den neuen Stadträten vertreten waren, in die städtische Politik zu integrieren. Spannungen konnten aber bei Interventionen von außen entstehen, sei es durch die europäischen Mächte und ihre Vertreter vor Ort, die Konsuln, sei es durch die Zentralregierung in Istanbul.¹⁰

Stadtplanung und städtische Infrastrukturen

Ein wichtiger Zweck moderner Stadtverwaltungen war es, die infrastrukturelle Modernisierung osmanischer Städte zu koordinieren und voranzutreiben. Gepflasterte Straßen, Kanalisation, eine verbesserte Trinkwasserversorgung, ein öffentlicher Nahverkehr und Straßenbeleuchtung sollten osmanische Städte sicherer und hygienischer machen. Zur Durchführung dieser Arbeiten konnten Städte Ingenieure und Architekten einstellen, die zuerst aus dem Ausland rekrutiert aber gegen Ende des Jahrhunderts auch zunehmend im Land selbst ausgebildet wurden.

Diese Aufgaben spiegelten eine veränderte Haltung gegenüber dem städtischen Raum wider, der einer übergeordneten Planung unterworfen werden sollte. Besonders nach Bränden, die die größtenteils aus Holz gebauten osmanischen Städte periodisch heimsuchten, konnten Straßen begradigt und Parzellen neu festgelegt werden. Auch hier nahm Istanbul in vielen Bereichen eine Vorreiterrolle ein. Aus Prestigegründen hatte die Regierung ein direktes Interesse in städtische Strukturen einzugreifen, um mit den europäischen Hauptstädten des 19. Jahrhunderts mithalten zu können.¹¹ Dass die osmanische Elite

⁹ Jens Hanssen, *The Origins of the Municipal Council of Beirut (1860-1908)*, in: Nora Lafi (Hrsg.), *Municipalités méditerranéennes: les réformes urbaines ottomanes au miroir d'une histoire comparée*, Berlin 2005, S. 139-176 sowie weitere Artikel in dem Band; Johann Büsow, *Ottoman Reform and Urban Government in the District of Jerusalem, 1867-1917*, in: Ulrike Freitag/Nora Lafi (Hrsg.), *Urban Governance Under the Ottomans. Between Cosmopolitanism and Conflict*, London 2014, S. 97-141.

¹⁰ Tetsuya Sahara, *The Ottoman City Council and the Beginning of the Modernisation of Urban Space in the Balkans*, in: Ulrike Freitag u.a. (Hrsg.), *The City in the Ottoman Empire. Migration and the Making of Urban Modernity*, London 2011, S. 26-50; Vangelis Kechriotis, *Protecting the City's Interest. The Greek Orthodox and the Conflict between Municipal and Vilayet Authorities in İzmir (Smyrna) in the Second Constitutional Period*, in: *Mediterranean Historical Review*, 24:2, 2010, S. 207-221.

¹¹ Zeynep Çelik, *The Remaking of Istanbul. Portrait of an Ottoman City in the Nineteenth Century*, Berkeley 1986; Pierre Pinon, *The Parceled City. Istanbul in the XIXth Century*, in: Attilio Petruccioli (Hrsg.), *Rethinking XIXth Century City*, Cambridge (Mass.) 1998, S.

sich an ästhetischen und planerischen Vorbildern aus Europa orientierte, steht nicht im Widerspruch dazu, dass in jedem Fall osmanische Lösungen zu ihrer Adaption und Implementierung gefunden werden mussten.

Auch in vielen osmanischen Provinzstädten waren Stadtplanung und die damit verbundene Modernisierung städtischer Infrastrukturen die auffälligsten Zeichen eines Wandels. Die Resultate fielen hier oft bescheidener aus als in der Hauptstadt, schon da die Städte die Modernisierungsprojekte aus eigenen Mitteln bestreiten mussten. In einer Reihe von Fällen ergriffen die Stadtbewohner deshalb selbst die Initiative und machten die Planung eines neuen Stadtviertels, die Erneuerung von Straßen oder den Bau von Krankenhäusern und Schulen zu einem dringenden Anliegen und waren außerdem bereit, solche Projekte durch Spenden zu unterstützen.¹²

Die ambitioniertesten Infrastrukturprojekte wurden jedoch in den osmanischen Hafenstädten durchgeführt, für die funktionierende Transportinfrastrukturen zu den Bedingungen ihres Wachstums gehörten. Begünstigt waren sie durch ihre wichtige Funktion im Handel mit Europa, der durch die Einführung der Dampfschifffahrt im Mittelmeer in den 1830er Jahren und die weitgehende Abschaffung von Zollschranken für europäische Waren zur selben Zeit einen enormen Aufschwung nahm. Etablierte Hafenstädte wie Saloniki, Izmir und Tunis und vor dem 19. Jahrhundert relativ unbedeutende Häfen wie Beirut und Alexandria wuchsen zu Metropolen heran. Auch kleinere Hafenstädte wie Trabzon, Mersin, Haifa oder Tripolis in Libyen begannen sich von den Städten des Binnenlandes deutlich abzusetzen. Sie vervielfachten ihre Bevölkerung im Laufe des 19. Jahrhunderts, weil sie Einwanderer aus den ländlichen Regionen des Osmanischen Reiches, aber auch aus vielen Teilen Europas anzogen, die Arbeit in der neu entstehenden Exportwirtschaft fanden.¹³

Diese Gruppe osmanischer Städte erlebte eine mit Hafenstädten in anderen Teilen der Welt vergleichbare Entwicklung, indem sie zu Knotenpunkten in den Netzwerken des sich globalisierenden Verkehrs und zu transkulturellen

45–64.

¹² Alexandra Yerolympos, *Formes spatiales d'expansion urbaine et le rôle des communautés non musulmanes à l'époque des Réformes. Études de cas dans les villes des provinces européennes de l'Empire ottoman (1839-1912)*, in: *Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée* 107–110, 2005, S. 113–142 ; Yonca Köksal, *Imperial Center and Local Groups. Tanzimat Reforms in the Provinces of Edirne and Ankara*, in: *New Perspectives on Turkey* 27, 2002, S. 107–138.

¹³ Çağlar Keyder/Eyüp Özveren/Donald Quataert (Hrsg.), *Port-Cities of the Eastern Mediterranean*, in: *Review* 16:4, 1993; Michael J. Reimer, *Ottoman-Arab Seaports in the Nineteenth Century. Social Change in Alexandria, Beirut, and Tunis*, in: Reşat Kasaba (Hrsg.), *Cities in the World-System*, New York 1991, S. 135–156.

Kontaktzonen wurden.¹⁴ Im Osmanischen Reich waren Hafenstädte Orte, an denen durch die lokale Adaption europäischer Kultur eine eigene Form der städtischen Moderne entstand, die besondere kulturelle Formen und Identitäten hervorbrachte, die in der Forschung mit dem umstrittenen Begriff „kosmopolitisch“ beschrieben worden sind.¹⁵

Der Ausbau von Häfen und der Bau von Eisenbahnlinien ins Hinterland, um die dort angebauten agrarischen Rohstoffe zur Küste zu transportieren, wurden zwischen der Zentralregierung, den jeweiligen Städten und europäischen Investoren verhandelt und so zum Spiegel unterschiedlicher Interessen. Ein besonders anschaulicher Fall ist Izmir, wo in den 1860er Jahren eine britische Firma mit Unterstützung der Stadt und nach Erteilung einer großzügigen Konzession durch das Reich zwei Stichbahnen ins Hinterland errichtete, die zu den ersten Eisenbahnstrecken im Osmanischen Reich überhaupt zu zählen sind.¹⁶ Der Grund, warum erst 1880 ein moderner Hafen in Izmir eröffnet wurde, lag in den vielfältigen wirtschaftlichen Interessen, die vor seiner Eröffnung ausgeglichen werden mussten. Gleichzeitig wurde das Hafenprojekt zur Umgestaltung und Erweiterung der Stadt genutzt.¹⁷ In ähnlicher Weise war schon 1870 Saloniki durch ein groß angelegtes Stadterneuerungsprojekt transformiert worden, das den Abriss der alten Stadtmauer und die Erneuerung der Kais vorsah.¹⁸

Eine wichtige Besonderheit dieser Großprojekte im Bereich der Transportinfrastruktur war, dass sie mit wenigen Ausnahmen von europäischen Firmen erbaut und mit Konzessionen, die oft großzügige Subventionen beinhalteten, betrieben wurden, bevor die errichteten Infrastrukturen nach einer gewissen Zeit, oft 50 oder 100 Jahren, in den Besitz des osmanischen Staates übergingen. Diese Art der Infrastrukturentwicklung war mehrdeutig, denn sie machte nicht nur die Abhängigkeit des Osmanischen Reichs von ausländischem Kapital und

¹⁴ Lars Amenda/Malte Fuhrmann (Hrsg.): *Hafenstädte. Mobilität, Migration, Globalisierung*, in: *Comparativ* 17:2, 2007; Carola Hein (Hrsg.), *Port Cities. Dynamic Landscapes and Global Networks*, London 2011; Kenneth McPherson, *Port Cities as Nodal Points of Change. The Indian Ocean, 1890s-1920s*, in: Peter Sluglett/Leila Tarazi Fawaz (Hrsg.), *Modernity and Culture. From the Mediterranean to the Indian Ocean*, New York 2002, S. 75-95.

¹⁵ Malte Fuhrmann/Vangelis Kechriotis, *The Late Ottoman Port-Cities and their Inhabitants. Subjectivity, Urbanity, and Conflicting Orders*, in: *Mediterranean Historical Review* 24:2, 2009, S. 71-78.

¹⁶ Yakup Bektas, *The Imperial Ottoman Izmir-to-Aydin Railway. The British Experimental Line in Asia Minor*, in: Ekmeleddin İhsanoğlu (Hrsg.), *Science, Technology, and Industry in the Ottoman World*, Turnhout 2000, S. 139-152.

¹⁷ Elena Frangakis-Syrett, *The Making of an Ottoman Port. The Quay of Izmir in the 19th C.*, in: *Journal of Transport History* 22:1, 2001, S. 23-46; Sibel Zandi-Sayek, *Struggles Over the Shore. Building the Quay of Izmir, 1867-1875*, in: *City & Society* 12:1, 2000, S. 55-78.

¹⁸ Sotirios Dimitriadis, *Transforming a Late Ottoman Port-City. Salonica (1876-1912)*, in: Pascal Firges u.a. (Hrsg.), *Well-Connected Domains*, Leiden 2014, S. 207-221.

Know-How deutlich, sondern zeigte auch, in welchem Maße osmanische Städte in die kapitalistische Entwicklung integriert waren und dieselben Mechanismen zur Modernisierung nutzten wie Städte in Europa.

Die moderne osmanische Stadt als historiographische Herausforderung

Von den Schwierigkeiten, die moderne osmanische Stadt in einem Bild zusammenzubringen, ist die phasenverschobene und ungleiche Entwicklung von Metropolen, Hafen- oder Provinzstädten die geringste. Schwerer wiegen die Folgen des abrupten Endes der Modernisierungsgeschichte des Osmanischen Reiches nach dem Ersten Weltkrieg. Die osmanischen Nachfolgestaaten, die antraten das in ihren Augen obsolete und nicht reformfähige Reich zu ersetzen, inszenierten einen Bruch mit der osmanischen Periode, der sich in der Zerstörung von materiellen Strukturen und in einer radikalen Umdeutung der Vergangenheit äußerte. Besonders die Nationalstaaten auf dem Balkan, die das Osmanische Reich als islamische Fremdherrschaft diffamierten, begannen Städte wie Athen, Belgrad oder Saloniki zwischen 1830 und 1912 systematisch zu de-osmanisieren. Das bedeutete neben der Vertreibung der muslimischen Stadtbevölkerung einen radikalen Umbau, bei dem Struktur und Architektur dieser Städte europäischen Vorbildern angepasst wurden. Die osmanische Vorgeschichte solcher Stadterneuerungen wurde dadurch ausgelöscht. Besonders radikal geschah das im seit 1912 zu Griechenland gehörenden Thessaloniki, wo im Zuge der vollständigen Umgestaltung nach einem Stadtbrand im Jahre 1917 von der historischen Bausubstanz lediglich die römischen und byzantinischen Monumente der Stadt erhalten wurden.¹⁹

Einen ähnlichen Bruch mit der Vergangenheit inszenierte die Republik Türkei, die sich als Beweis ihrer eigenen urbanen Modernität mit Ankara eine neue Hauptstadt erbauen ließ.²⁰ Im Gegenzug wurde die alte Hauptstadt Istanbul vernachlässigt, bis nach der geschichtspolitischen Wende der 1950er Jahre die osmanische Epoche wieder zur nationalen Identitätsstiftung herangezogen wurde. Allerdings war es nicht das 19. Jahrhundert, sondern die osmanische Klassik des 16. Jahrhunderts, die hier ins Zentrum gerückt wurde. Wie ein Spie-

¹⁹ Maximilian Hartmuth, *Negotiating Tradition and Ambition. A Comparative Perspective on the „De-Ottomanisation“ of Balkan Cityscapes*, in: *Ethnologia Balkanica* 10, 2006, S. 15-33; Alexandra Yerolympos, *A New City for a New State. City Planning and the Formation of National Identity in the Balkans (1820s-1920s)*, in: *Planning Perspectives* 8:3, 1993, S. 233-257.

²⁰ Kyle T. Evered, *Symbolizing a Modern Anatolia. Ankara as Capital in Turkey's Early Republican Landscape*, in: *Comparative Studies of South Asia, Africa and the Middle East* 28:2, 2008, S. 326-341.

gelbild Thessalonikis wurde Izmir am Ende des Türkischen Unabhängigkeitskrieges 1922 und nach dem Stadtbrand, der vor allem die griechischen und armenischen Viertel vernichtete, in eine türkische Stadt verwandelt.²¹

Sowohl in den Teilen des Osmanischen Reiches, die bereits im 19. Jahrhundert zu europäischen Kolonien geworden waren, wie Algerien, Tunesien und Ägypten, als auch in den Mandatsgebieten, die nach dem Ersten Weltkrieg eingerichtet wurden, wurde der Wandel, den Städte in diesen Regionen in ihrer osmanischen Periode erlebt hatten, von den bewussten Modernisierungsanstrengungen der Kolonialmächte verdeckt.²²

Im Gegensatz zu diesen post-osmanischen Anstrengungen, die den Bruch mit der osmanischen Periode betont haben, ist es unserer Ansicht nach unerlässlich, die Kontinuität des Wandels in den Blick zu nehmen, um den Charakter der osmanischen Modernisierung zu verstehen. In einem solchen Rahmen erhalten auch formale Anleihen an europäische Architektur, Rechtsordnungen oder kulturelle Gebräuche eine Bedeutung, die über die reiner Importe hinausgeht. Ohne den gesamtosmanischen Kontext außer Acht zu lassen, kann dieser Ansatz den verschiedenen lokalen Bedingungen Rechnung tragen, unter denen sich Wandlungsprozesse als Verhandlungen zwischen verschiedenen Akteuren realisierten. Dabei zeigt sich nicht zuletzt die Ambivalenz von Modernisierung, deren Richtung und Folgen zwischen den verschiedenen Akteuren stets umstritten blieb.

Innerhalb eines solchen Rahmens können osmanische Städte des 19. Jahrhunderts gleichsam als Laboratorien für ein neues Verständnis von Modernisierung konzipiert werden. Dabei beziehen wir uns auf Vorarbeiten, die sowohl in historischer Hinsicht für europäische und nordamerikanische Städte, als auch für die Analyse gegenwärtiger urbaner Entwicklungen einen ähnlichen Ansatz verfolgt haben. Ein solcher Ansatz erlaubt es neben den Modernisierungsprozessen selbst auch ihre gesellschaftlichen Kontexte und die mit ihnen verknüpfte Ideologie zu untersuchen.²³

²¹ Reşat Kasaba, Izmir 1922. A Port City Unravels, in: Leila Tarazi Fawaz/Christopher Bayly (Hrsg.), *Modernity and Culture. From the Mediterranean to the Indian Ocean*, New York 2002, S. 204-229.

²² Zeynep Çelik, *Urban Forms and Colonial Confrontations. Algiers Under French Rule*, Berkeley 1997; May Davie, *Beyrouth, de la ville ottomane à la ville française*, in: Catherine Coquery-Vidrovitch/Odile Goerg (Hrsg.), *La ville européenne outre mers: un modèle conquérant (15e-20e siècles)*, Paris 1996, S. 127-138; James Moore, *Making Cairo Modern? Innovation, Urban Form and the Development of Suburbia, C. 1880-1922*, in: *Urban History* 41, 2014, S. 81-104.

²³ Richard Dennis, *Cities in Modernity. Representations and Productions of Metropolitan Space, 1840-1930*, Cambridge 2008; Andrew Karvonon/Bas Van Heur, *Urban Laboratories. Experiments in Reworking Cities*, in: *International Journal of Urban and Regional Re-*

Mit diesem Anspruch nehmen die nachfolgenden Artikel dieses Themenschwerpunktes verschiedene Aspekte des städtischen Lebens im Osmanischen Reich des 19. Jahrhunderts auf. In seinem Beitrag „Zivilisations- und Urbanisierungsdiskurs im Spätosmanischen Reich“ rekonstruiert Fabian Steininger den Bedeutungswandel von Urbanität im Osmanischen Reich. Ausgehend von einer stadtzentrierten Kultur änderte sich die grundsätzliche Wahrnehmung von Urbanität gegen Ende des 19. Jahrhunderts und das Verhältnis von Stadt und Land drehte sich in mehreren Schritten bis zum Beginn der 1920er Jahre um: Nachdem osmanische Intellektuelle begonnen hatten die Natur in romantischer Weise zu verklären, machte der türkische Nationalismus des frühen 20. Jahrhunderts das Dorf zur Wiege der zu errichtenden türkischen Nation. Dieser Paradigmenwechsel wurde am schärfsten für Istanbul formuliert, das von seiner Rolle als Mittelpunkt der osmanischen Zivilisation zum Ort seines Verfalls stilisiert wurde.

Florian Riedler widmet sich in seinem Beitrag „Segregation oder gemeinschaftliches Zusammenleben? Vom Umgang mit Vielfalt in der osmanischen Stadt“ einem der herausragenden Charakteristika des städtischen Lebens und seinem Wandel im 19. Jahrhundert. Während die staatliche Verwaltung die Stadtbevölkerung in religiös definierte Gruppen gliederte, waren für die Alltagspraxis oft andere Gruppenzugehörigkeiten wichtig, die auf sozialen oder regionalen Unterscheidungsmerkmalen beruhten. Die Modernisierung osmanischer Städte im 19. Jahrhundert brachte neue Orte des Kontaktes, aber auch neue Möglichkeiten der Abgrenzung für verschiedene Gruppen von Stadtbewohnern hervor, die sich allmählich aufgrund von Klassen- und nationaler Zugehörigkeit zu differenzieren begannen.

Der Beitrag von Nazan Maksudyan „Feminist Perspectives to Ottoman Urban History“ stellt die neuesten Forschungsergebnisse der Gender- und Stadtforschung für den osmanischen Fall vor. Unter den Bedingungen des sozialen und kulturellen Wandels im 19. Jahrhundert sahen sich osmanische Frauen mit besonderen Chancen und Herausforderungen konfrontiert, städtischen Raum zu produzieren. Dies geschah im Rahmen der neuen Rollen, die Frauen im Bereich der Philanthropie, der Erziehung und Politik ausfüllen konnten, aber auch indem sie die Gender-Geographien osmanischer Städte aktiv veränderten.

Nora Lafi untersucht in ihrem Beitrag „Tunis als Laboratorium osmanischer Modernität: das Beispiel der Vorstadtbahn (1863-1881)“ die Modernisierung der Transportinfrastruktur dieser osmanischen Provinzhauptstadt. Sie fokussiert auf die Bahnstrecke, die Stadt und Hafen verband und deshalb für die wirtschaftliche Entwicklung von Tunis von größter Bedeutung war. Die Tatsa-

che, dass die Strecke durch einen ausländischen Konzessionsnehmer gebaut wurde, machte sie zum Kristallisationspunkt geopolitischer Spannungen. Die Einmischung Frankreichs, Großbritanniens und Italiens unterstreicht die Ambivalenz dieser Form der städtischen Modernisierung.

In ähnlicher Weise untersucht der Beitrag „Multinational Capital, Public Utilities, and Urban Change in Late Ottoman Istanbul: Constantinople Tramway and Electric Company“ von Erol Ülker die Infrastrukturentwicklung in der osmanischen Hauptstadt. Der Autor stellt die elektrische Straßenbahn und die Stromversorgung Istanbuls in den Mittelpunkt, die Anfang des 20. Jahrhunderts aufgebaut und schnell zu einem unentbehrlichen Bestandteil des hauptstädtischen Lebens wurden. Ausländische Investitionen waren unerlässlich für diese Entwicklung, führten aber auch zu einer Verschuldung der Betreibergesellschaft, was negative Auswirkungen auf den Betrieb hatte.