

MSG Moderne Stadtgeschichte, Bd. 49/1 (2018), 16-25

DOI: 10.60684/msg.v49i1.2018102

Nora Lafi

Leibniz-Zentrum Moderner Orient (Berlin)

Tunis als Laboratorium osmanischer Modernität. Das Beispiel der Vorstadtbahn (1863-1881)

MSG Moderne Stadtgeschichte

ISSN: 2941-6159 online

<https://moderne-stadtgeschichte.de>

Dieses Werk steht unter der [Lizenz Creative Commons Namensnennung 4.0 International](#).

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

© Nora Lafi 2018



Tunis als Laboratorium osmanischer Modernität: das Beispiel der Vorstadtbahn (1863-1881)¹

This article discusses the way in which infrastructural modernization was implemented in late-Ottoman Tunis. Based upon research in the national archives of Tunisia, it follows the various steps of the planning, construction and operation of a suburban railway between the 1850s and the turn of the 20th c.: concession to foreign private investors, rivalries between foreign consulates as for the control of infrastructures in the Ottoman province of Tunisia, passage to the colonial period. The article illustrates both the genuine character of the local Ottoman effort at infrastructural modernization and its founding ambiguities, i.e., the recourse to the system of the concession, constant interferences by foreign powers (British, French and Italian). It also illustrates how modernization was the result not of a mere import of foreign expertise but also of negotiations of the local level and of a planned policy at the imperial level with peer-to-peer circulations between the main cities of the Empire.

Tunis gehörte vom 16. Jahrhundert bis zur französischen Kolonialisierung im Jahre 1881 zum Osmanischen Reich. Ähnlich wie viele andere Städte des Reiches wurde die Provinzhauptstadt Tunis, in der eine mit dem Reich verbundene Dynastie herrschte², ab den 1830er Jahren im Rahmen der allgemeinen osmanischen Modernisierung, der *Tanzimat*, ebenfalls einem umfangreichen Modernisierungsprogramm unterworfen. Dieses Programm war Ausdruck der Übereinkunft zwischen örtlichen Notabeln und dem Reich, in dessen Struktur diese Notabeln selbst eine wichtige Rolle spielten, denn sie standen in ständigem Kontakt mit Istanbul. Das Programm umfasste die Erweiterung der Stadt außerhalb der Mauern der Medina, der Altstadt, den technischen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sowie die Reform des juristischen und politischen Rahmens. Eine der Besonderheiten des tunesischen Beispiels bestand darin, dass die europäischen Mächte sich sehr früh im 19. Jahrhundert durch ihre Konsuln in diesen Prozess einmischten, sodass jede Initiative auch von geopolitischer Bedeutung war. Daher rührte die besondere Ambivalenz der Modernisierung dieser Stadt. Eine Rivalität herrschte hauptsächlich zwischen den Franzosen, die 1830 das benachbarte osmanische Algerien militärisch erobert hatten, den

¹ Ich bedanke mich bei Céline Kempen und Nicole Savall für die gelungene Übersetzung. Vielen Dank auch an Florian Riedler, der für den letzten Schliff gesorgt hat.

² Mouraditen: 1613-1702, Husainiden: 1705-1957.

Briten und den Italienern. Daher bietet die Analyse der Modernisierung dieser Stadt dem Historiker die Möglichkeit, nicht nur die Elemente und Merkmale einer imperialen osmanischen Modernität sowie ihrer lokalen Ausprägung in Tunis aufzudecken, die in der Historiografie lange unterschätzt wurden. Gleichzeitig kann untersucht werden, welche Auswirkungen europäische Durchdringung und Kolonialisierung auf diesen Modernisierungsprozess hatten. Die Vergabe von Konzessionen für öffentliche Dienstleistungen ist für eine solche Lesart besonders geeignet, da hier sowohl die Interessen der Regierung als auch der ausländischen Investoren und ihrer Netzwerke involviert waren. In diesem Sinne versteht dieser Artikel Tunis als Laboratorium für eine stadthistorische Forschung, welche jene Mechanismen, die Modernisierung, Gesellschaft, Ideologie und Macht verbinden, herausstellt.

Dieses Unterfangen ist Teil einer größeren Betrachtung verschiedener kultureller Bereiche.³ Die Verbindung zwischen urbaner Modernisierung und Herrschaft birgt Potential für die Geschichtsschreibung und ist der Ausgangspunkt für wichtige interpretative Neuerungen. Die Prozesse, wie für zahlreiche Städte gezeigt wurde, waren progressiv und manchmal widersprüchlich, was nunmehr nuancierte Interpretationen der urbanen Modernität als zivilisatorisches Indiz einlädt.

Eine sozialwissenschaftliche Lesart von Infrastruktur ermöglichte es, über ihren technischen Aspekt hinauszudenken.⁴ WissenschaftlerInnen, die sich im Rahmen eines solchen Ansatzes besonders mit dem Konzessionssystem beschäftigt haben, konnten die Verbindungen zwischen öffentlichem Nutzen, privaten Interessen, Investition und Dynamiken der städtischen Ausrüstung demonstrieren.⁵ Dank dieses Forschungsansatzes konnte über das Entstehen öffentlicher Versorgungsunternehmen⁶ und ihre Ambivalenzen, sowie über die Spannungen zwischen Gemeinwohl und privatem Profit⁷ reflektiert werden. Die meisten dieser Studien haben Städte Europas und Nordamerikas zum For-

³ Richard Dennis, *Cities in Modernity. Representations and Productions of Metropolitan Space, 1840-1930*, Cambridge 2008, S. 436.

⁴ Matthew Gandy, „The Paris Sewers and the Rationalization of urban space“, *Transactions of the Institute of British Geographers*, 24:1, 1999, S. 23-44; Denis Bocquet /Samuel Fettah (Hrsg.), *Réseaux techniques et conflits de pouvoir: les dynamiques historiques des villes contemporaines*, Rom 2007.

⁵ Denis Varaschin, „De la concession en Espagne et en Italie, XIXe-XXe siècles“, *Entreprises et Histoire*, 31:4, 2002, S. 54-70.

⁶ Denis Bocquet, „Une concession convoitée: le réseau d'eau potable à Rome entre service public, développement capitaliste, géopolitique et idéologie (1864-1964)“, *Flux*, 2014, 97-98, S. 37-43.

⁷ Denis Bocquet/ Konstantinos Chatzis/ Agnès Sander, „From free good to commodity“, *Geoforum*, 39:6, 2008, S. 1821-1832.

schungsgegenstand. Sie konnten zeigen, dass der Übergang zur Modernität in diesen Städten graduell war. Doch nur durch die Untersuchung von Städten außerhalb dieses Raumes kann Eurozentrismus in der Analyse vermieden werden.⁸ Darum ist die osmanische Stadt ein geeignetes Forschungsfeld, um mit dem starken Einfluss und der Kontinuität kulturalistischer Voreingenommenheit zu brechen und zu vermeiden, Modernität vor dem Hintergrund eines statischen Referenzrahmens zu untersuchen.⁹

Im 19. Jahrhundert wurden Bauprojekte in allen osmanischen Städten durchgeführt und zwar in einem solchen Rhythmus und Verhältnis zu internationaler Expertise, dass man dies nicht auf den bloßen Import von ausländischen technischen Lösungen reduzieren kann. Diese Städte waren Teil einer globalisierten Sphäre urbaner Modernität. Studien zu zahlreichen Städten haben diese Dynamik und die Spannungen rund um die Verschuldung des osmanischen Staates und die Strategie der europäischen Mächte, den öffentlichen Sektor als Mittel zur Durchdringung und Beherrschung des Osmanischen Reiches zu gebrauchen, aufgezeigt.¹⁰ Städte auf dem osmanischen Balkan¹¹, Damaskus¹², Beirut¹³, Thessaloniki,¹⁴ Izmir¹⁵ oder Haifa¹⁶ haben beachtliche Transformationen erfahren, deren Umfang dazu anregt, über den Kern der osmani-

⁸ Pierre-Yves Saunier/ Shane Ewen, *Another Global City. Historical Explorations into the Transnational Municipal Moment*, New-York 2008, S. 242; Dipesh Chakrabarty, *Provincializing Europe. Postcolonial Thought and Historical Difference*, Princeton 2000, S. 320.

⁹ Nora Lafi, „Entre ottomanité, colonialisme et orientalisme: les racines ambiguës de la modernité urbaine dans les villes du Maghreb (1830-1960)“, in: Sabine Bastian/ Franck Trouilloud (Hrsg.), *Frankreich und Frankophonie: Kultur Sprache Medien: La France et la Francophonie: culture langue médias*, München 2009, S. 143-162; Nora Lafi (Hrsg.), *Municipalités méditerranéennes. Les réformes urbaines ottomanes au miroir d'une histoire comparée*, Berlin 2005, S. 365; Jens Hanssen/ Thomas Philipp/ Stefan Weber, *The Empire in the City*, Beirut 2002, S. 375.

¹⁰ Jacques Thobie, *Intérêts et impérialisme français dans l'empire ottoman (1895-1914)*, Paris 1977, S. 810.

¹¹ Isa Blumi, *Reinstating the Ottomans: Alternative Balkan Modernities (1800-1912)*, New-York 2011, S. 272.

¹² Stefan Weber, *Damascus: Ottoman Modernity and Urban Transformation (1808-1918)* Aarhus 2009. 2 Bde.

¹³ Jens Hanssen, *Fin de siècle Beirut: the making of an ottoman provincial capital*, Oxford 2005, S. 307.; Malek Sharif, *Imperial norms and local realities. The ottoman municipal laws and the municipality of Beirut*, Beirut 2014, S. 247.

¹⁴ Sotirios Dimitriadis, *The Making of an Ottoman Port City: The State, Local Elites and Urban Space in Salonica (1870-1912)*, Diss. phil. London, 2013, S. 231.

¹⁵ Sibel Zandi-Sayek, *Ottoman Izmir. The Rise of a Cosmopolitan Port (1840-1880)*, Minneapolis 2012, S. 273.

¹⁶ Mahmud Yazbak, *Haifa in the Late Ottoman period (1864-1914): a Muslim Town in Transition*, Leyden 1998, S. 265.

schen Modernität nachzudenken und zwar auf eine Art und Weise, die sie nicht als bloßen Import versteht.¹⁷ Was die öffentliche Versorgung betrifft, war die Konzession auch ein Zeichen der Einbindung in Kapital und Modernität. Das ist der Grund, aus dem die Deutung von Modernisierungsprozessen komplex sein muss, indem sie sowohl den Aspekt der Partizipation am globalen Kapitalismus berücksichtigt, als auch den der Beherrschung durch ausländische Investoren. Transportinfrastrukturen sind in diesem Kontext besonders vielsagend.¹⁸ Für diesen Artikel wurden die Infrastrukturen der Stadt Tunis als Spielfeld für verschiedene Kräfte ausgewählt. Auf der einen Seite standen der osmanische Staat, seine Provinzadministration und ihr gemeinsamer Wille zur Modernisierung, auf der anderen die finanziellen und geopolitischen Logiken, die letztendlich zur Kolonialisierung führten.

Eine ambivalente Konzession: die Eisenbahnlinie Tunis–La Goulette–La Marsa (TGM)

Die Stadt Tunis liegt etwa zehn Kilometer von ihrem Hafen La Goulette entfernt und ist – was noch entscheidender ist – durch eine Küstenlagune von ihm getrennt. Eine der größten Herausforderungen der infrastrukturellen Modernisierung von Tunis bestand also darin, die Stadt mit ihrem Hafen zu verbinden und sie dadurch dem Mittelmeerverkehr zugänglicher zu machen, welcher selbst einer starken technischen Modernisierung ausgesetzt war. Die infrastrukturelle Bedeutung war von Anfang an eng mit geopolitischen Interessen verbunden, da die europäischen Mächte darauf bedacht waren, den Hafenverkehr zu kontrollieren.¹⁹ Hinzu kommt, dass sich jenseits von La Goulette, in Richtung Karthago, Sidi Bou Said und La Marsa, Gebiete erstreckten, die sich bei den Notabeln der Stadt wachsender Beliebtheit erfreuten, da sie dort luxuriöse Wohnsitze bauen konnten. In den 1850er Jahren wurden die ersten Kontakte zwischen Investoren und der tunesischen Provinzregierung bezüglich des Baus einer Eisenbahnlinie von Tunis über La Goulette bis La Marsa geknüpft.²⁰

1854 bot der britische Geschäftsmann Runnie dem Premierminister Mustafa Khaznadar²¹, der in Istanbul ausgebildet und dann via Izmir nach Tunis ent-

¹⁷ Joe Nasr/ Mercedes Volait, *Urbanism. Imported or Exported? Native Aspirations and Foreign Plans*, Chichester 2003, S. 354.

¹⁸ Necla V[esile] Geyikdagi, *Foreign Investment in the Ottoman Empire: International Trade and Relations 1854-1914*, London 2011, S. 218, (siehe S. 117 : tableau des compagnies de tramway dans l'Empire ottoman).

¹⁹ Khalifa Chater, *Dépendance et mutations précoloniales: la régence de Tunis de 1815 à 1857*, Tunis 1984, S. 660; Jean Ganiage, *Les origines du Protectorat français en Tunisie (1861-1881)*, Paris 1959, S. 776.

²⁰ Archives nationales de Tunisie (ANT), SH, C, 500-515.

²¹ 1817-1878, geb. als Giorgios Kalkias Stravelakis auf der griechischen Insel Chios.

sandt und schließlich Tunesier wurde²², an eine Eisenbahnlinie für 300.000 Pfund Sterling zu bauen und ihm dafür 200.000 Pfund zu einem Zinssatz von 6% auf fünf Jahre zu leihen.²³ Dieses Projekt kam zwar nicht zustande, zeigt aber deutlich, wie die Diskussion um die technische Modernisierung sich sehr früh direkt zwischen den Investoren und der lokalen tunesischen Regierung abgespielt hat, unter der Aufsicht der Istanbuler Zentralregierung, die von osmanischen Städten zahlreiche Berichte über solche Verhandlungen erhielt.²⁴ Etliche Episoden veranschaulichen, wie Geschäftsleute als Vertreter europäischer Interessen versuchten, von der Geschäftemacherei lokaler politischer Akteure zu profitieren. Das erste Bauprojekt kam dennoch nicht zustande, wahrscheinlich aufgrund von Finanzklauseln, die die tunesische Regierung ablehnte. Anfang der 1860er Jahre entstand eine starke Rivalität zwischen dem britischen Konsul Richard Wood und seinem französischen Pendant Léon Roches um den Erwerb einer Konzession. Wie Laurent Debernardi in seinen Forschungsarbeiten gezeigt hat, unterstützten die Franzosen das Projekt einer franco-italienischen Firma.²⁵ In diesem Kontext war es üblich, dass die ausländischen Investoren Vertreter vor Ort hatten, zumeist unter den jüdischen Tuneser Notabeln, in diesem Fall war es Eugène Foà. Im Januar 1864 stellte Wood ein konkurrierendes Projekt vor.²⁶ Es gelang ihm sich gegen seine Rivalen durchzusetzen indem er die tunesische Regierung davon überzeugen konnte, dass für sie beim Bau keine Kosten entstehen würden. Am 10. Oktober 1863 bekam er zwar den Zuschlag für die Konzession, doch konnten die Bauarbeiten nicht beginnen. Ursache dieses Misserfolgs war auch der Aufstand von 1864, ausgelöst durch die Konflikte um das Schuldenmanagement, die Steuerreform, die Musterungsfrage, die juristischen, sozialen und politischen Folgen der Verfassung von 1861, sowie durch die Einmischung der europäischen Mächte, die darauf abzielten, die Eingebundenheit Tunesiens zum Osmanischen Reich zu schwächen.²⁷ Anfang der 1870er Jahre schlug der spanische Ingenieur Theodoro de Montez ein neues Bauprojekt vor, das eine Konzession für 99 Jahre vorsah.²⁸ Der Ingenieur und die durch ihn vertretenen Investoren konnten die Regierung für ihr Projekt gewinnen, vor allem weil es dem tunesischen Zoll erlaubte, die

²² M'Hamed Oualdi, „Le retrait après la disgrâce: les Khaznadar à Tunis dans la 2^e moitié du XIX^e siècle“, *Cahiers de la Méditerranée* 82, 2011, S. 325-340.

²³ Laurent Debernardi, „Le premier chemin de fer tunisien, le T.G.M. (1870-1898)“, *Revue française d'histoire d'Outre-Mer*, 1963, Tome 50, numéro 179, S. 197-226.

²⁴ Andreas Tunger-Zanetti, *La communication entre Tunis et Istanbul (1860-1913): province et métropole*, Paris 1996, S. 300.

²⁵ Debernardi, *Le premier chemin*, S. 198.

²⁶ Debernardi, *Le premier chemin*, S. 199.

²⁷ Bice Slama, *L'insurrection de 1864 en Tunisie*, Tunis 1967, S. 195.

²⁸ Debernardi, *Le premier chemin*, S. 200.

in La Goulette abgeladenen Waren per Eisenbahn zu befördern. Dies ginge auf Kosten der italienischen, französischen und englischen kommerziellen Netzwerke, die den Schiffsverkehr auf der Lagune von Tunis kontrollierten. Doch auch dieses Projekt scheiterte, weil die Bauarbeiten aufgrund der Unterbrechung des internationalen Handels durch den deutsch-französischen Krieg²⁹ nicht innerhalb eines Jahres beginnen konnten, wie es der Konzessionsvertrag vorsah. Die tunesische Regierung nahm dann die Verhandlungen mit Wood wieder auf und unterzeichnete am 23. August 1871 einen Konzessionsvertrag mit dem britischen Geschäftsmann Edward Pickering, einem Geschäftspartner des Italieners Mancardi. Die Konzession sah nun nicht mehr das Monopol für die Beförderung der über den Hafen La Goulette importierten Güter vor.³⁰ Die Bauarbeiten begannen im September 1871, noch bevor das Unternehmen im selben Jahr für bankrott erklärt wurde. Die Arbeiten wurden dennoch weitergeführt und die Eisenbahnlinie Tunis-La Goulette wurde im September 1872 offiziell eröffnet.³¹ In Tunis befand sich der Bahnhof auf der Höhe der Rue de Rome, an der Grenze zur geplanten osmanischen Stadterweiterung und in der Nähe der Porte de la Marine (*Bab al-Bahr*), die in die Medina führt.³² Die Regierung stellte die meisten Grundstücke kostenlos zur Verfügung, subventionierte den Bau selbst aber nicht. Dabei waren die überlassenen Grundstücke hauptsächlich Parzellen, auf denen einige Jahre zuvor eine Straße durch die Lagune gebaut worden war und auf der nun notdürftig die Eisenbahnschwellen verlegt wurden. Die französischen Konkurrenten des Projekts ließen es sich nicht entgehen darauf hinzuweisen, dass dies die Qualität der Strecke negativ beeinflussen werde. Am 26. Juli 1872 verkaufte Pickering das Unternehmen an John Philip Wilkinson für 40.000 Pfund Sterling, was durch ein Dekret vom 9. September 1872 rechtsgültig wurde. Die Strecke verband die Stadt nicht nur mit dem Hafen, sondern auch mit zahlreichen Wohnsitzen der Prominenz der Stadt. Gleich im selben Jahr gründete John Philip Wilkinson die Tunisian Railway Company, welche formell von dem britischen liberalen Abgeordneten George Balfour, Offizier bei der Kolonialarmee und Agent im militärischen Nachrichtendienst von London, geleitet wurde. Am Beispiel des Konzessionsvertrags wird das enge Zusammenspiel zwischen privater Investition, politischem Druck, Spionage und geopolitischen Rivalitäten deutlich. Wenn der Verlauf dieser Eisenbahnlinie so strategisch erschien, so auch deshalb, weil sie Stadt

²⁹ Debernardi, *Le premier chemin*, S. 203.

³⁰ Debernardi, *Le premier chemin*, S. 204.

³¹ Archives nationales de Tunisie (ANT), SH, C 236, 508, Sakka hadidiyya: khilâf bayn al-sharika al-inglisiyya wal-lajna al-maliyya, tanzîm al-khatt khalq al-wâdî- al-Marsa 1294h. 1877, document «Chemin de fer de Tunis, Plan between the Goletta and Marsa».

³² Taoufik Bachrouh, *La médina de Tunis avant le protectorat*, Tunis 2008, S. 922.

und Hafen verband und somit die Wirtschaft der Provinz entscheidend beeinflusste. 1874 wurde der Abschnitt La Goulette–La Marsa eröffnet. Darauf folgte ein langwieriger Konflikt um das zum Bahnhof La Marsa gehörende Gelände, da die Eisenbahngesellschaft ihre vertraglich eingeräumten Rechte überschritten hatte. Die 1870er Jahre waren von geringen Einnahmen der Linie gezeichnet, sodass diese deshalb 1876 sogar für einige Monate stillgelegt wurde. 1877 wurden mit Williamson und Winn zwei neue Verwalter einberufen. Um mehr Einnahmen für die Gesellschaft zu generieren, sollten die Zölle auf Waren, die in La Goulette importiert wurden, umgangen und die Waren über den Eisenbahnweg transportiert werden. Die Verantwortlichen der Eisenbahngesellschaft verweigerten den Zöllnern die Arbeit auf den Bahnhöfen, was den Direktor des Zolldienstes protestieren ließ: „*La contrebande qui déjà s'exerçait à Tunis sans que nous puissions suffisamment la réprimer, a pris aujourd'hui des proportions aussi considérables que nous en constatons journellement les déplorable effets.*“³³ Außerdem löste das Hissen der britischen Flagge an den Bahnhöfen einen Streit mit der tunesischen Regierung um die staatliche Souveränität aus. Die Leiter der Gesellschaft argumentierten „*that the flags in question are only hoisted under our roofs as an ornament on Sundays and other fêtes, that this practice has been in vogue ever since the commencement of the line. We disclaim any political intention in so doing, tho' we do assert the stations are British property.*“³⁴ Im Endeffekt aber handelt es sich doch um einen Versuch, die britische Souveränität symbolisch zu bekräftigen. Dieser Moment markiert eine Wendung: die ausländischen Gesellschaften, Vertreter europäischer Interessen, erhoben Anspruch auf die Souveränität und das Vorrecht der Regierung angesichts steuerlicher Fragen. Für die tunesische Regierung war dies auch der Moment, die Prinzipien der öffentlichen Versorgung zu formulieren und über den Erhalt des öffentlichen Interesses gegen die Ansprüche der Konzessionäre und europäischen Schirmherren nachzudenken. Davon zeugt ein Brief des Premier- und Außenministers Mohamed Khaznadar (1810-1889), einem Staatsbediensteten von ebenfalls griechischem Ursprung (Insel Kos). Nach der Intervention des französischen Konsuls Théodore Roustan hatte er am 22. Juli 1877 die Nachfolge des großen osmanisch-tunesischen Reformers abchasischer Herkunft Kheredin (oder Hayreddin) Pascha (1822-1890)³⁵ angetreten. Am 17. Oktober schrieb Khaznadar an Williamson und Will: „*Le gouvernement fera tout ce qui est en son pouvoir pour rendre votre exploitation aussi facile et aussi fructueuse que possible, dans la mesure qui sera conci-*

³³ Archives Nationales de Tunisie, SH, C 236, dossier 508.

³⁴ Archives Nationales de Tunisie, SH, C 236, 508, 15 août 1877, Lettre de Williamson au Premier Ministre Mohammed Khaznadar.

³⁵ Vgl: Aqṭawm al-Masālik fī Ma'rifat al-Ḥwāl al-Mamālīk (1867).

liable avec les intérêts généraux [*al-maslaha al-‘amma* in seiner ersten Version auf Arabisch] dont nous avons la garde et que nous devons maintenir et sauvegarder.“³⁶

Vom Ende der 1870er Jahre bis 1880 verstärkte die französisch-italienische Konkurrenz um den Einfluss in Tunesien erheblich die geopolitische Bedeutung der Bahnlinie. Der italienische Investor Raffaele Rubattino (1810-1881) verhandelte mit den britischen Inhabern über eine Übernahme. Er war sowohl ein Akteur des italienischen *Risorgimento*, als auch ein reicher Reeder aus Genua. Er stand den Mächtigen in Rom nahe, war sich des Vertrauens des Präsidenten des Ministerrats Benedetto Cairoli sicher und konnte in Tunis auf die Unterstützung des Konsuls Licurgo Macciò und dessen Netzwerk zählen. Die Franzosen, insbesondere Konsul Théodore Roustan, bemühten sich unterdessen das Geschäft zu verhindern und es gelang ihnen am 14. April 1880 durch die Eisenbahngesellschaft Bône-Guelma, Vertreterin kolonialer Interessen Frankreichs in Algerien, die Linie Tunis-La Goulette-La Marsa für 105.000 Pfund Sterling zu kaufen.³⁷ Die Franzosen planten, das tunesische Eisenbahnnetz an das Algeriens anzuschließen und brachten so ihre kolonialen Ziele gegenüber der osmanischen Provinz zum Ausdruck. In Folge eines Appells der Italiener vor dem wirtschaftlichen Handelsgericht Londons und diverser juristischer Einsprüche wurde die Eisenbahnlinie auf einer Auktion in London versteigert³⁸, bei der letzten Endes Rubattino mit der finanziellen Garantie des italienischen Staates für 165.000 Pfund Sterling den Zuschlag erhielt.³⁹ Die Franzosen protestierten vergeblich, in den Worten ihres Konsuls: „*Malheureusement les précédentes intrigues de M. Rubattino et surtout celles de son mandataire le Sieur Santillana ont exercé une influence incontestable sur l'esprit des juges anglais.*“⁴⁰ Am 14. Juli 1880 fand in London die Übergabe der Gesellschaft statt.⁴¹ Den ganzen Sommer des Jahres beschwerte sich der französische Konsul Roustan beim tunesischen Regenten, dem Bey von Tunis, und forderte einen freien Zugang zum Meer für

³⁶ Archives nationales de Tunisie (ANT), SH, C 236, 508, Lettre du Premier Ministre (al-Wazîr al-kubrâ) à Wilwiamson et Winn, 10 Chewal 1294h./17 octobre 1877.

³⁷ Debernardi, *Le premier chemin*, S. 220.

³⁸ Archives Nationales de Tunisie, série historique (SH), C 513, Note verbale et confidentielle du consul de France à Son Altesse le Bey.

³⁹ Archives Nationales de Tunisie, SH, C 236, 513, lettre de Rubattino au Premier Ministre du 11 Juillet 1880 et réponse du Premier Ministre Mustafa Ben Ismaïl à Rubattino : « *J'ai l'honneur d'informer le gouvernement de Son Altesse le Bey que par un traité du 7. de ce mois et conformément aux décisions de la cour de la Chancellerie de Londres, la « Tunisian Railway Company Limited » a cédé et transféré à la compagnie dont je suis le directeur ses concessions des 23 août 1871 et 4 avril 1872 pour les chemins de fer de Tunis à La Goulette, au Bardo et à La Marsa ainsi que le matériel et accessoires de ces chemins de fer* ».

⁴⁰ Archives Nationales de Tunisie, SH, C 236, 513.

⁴¹ Archives Nationales de Tunisie, SH, C, 513, Deed of Conveyance, 14.7.1880.

die Franzosen.⁴² Einige dieser Briefe enthalten offene Drohungen: „*Les intérêts de la Régence [Tunisien] sont engagés au même degré que les nôtres.*“⁴³ Roustan bedrohte die tunesische Regierung auch bezüglich der TGM: „*Dans l'hypothèse de l'acquisition du chemin de fer de La Goulette par les Italiens, le gouvernement français devrait donc assurer immédiatement à son chemin de fer l'accès de la mer à travers le lac par le moyen qui lui paraîtrait le plus convenable.*“⁴⁴ Unterdessen stand die osmanische Provinz Tunesien vor einem Wendepunkt in ihrer Geschichte: in den folgenden Monaten begannen militärische Vorstöße der Franzosen zu Wasser bei Tunis und zu Land an der algerischen Grenze, die in Teilen mit der TGM-Affäre zusammenhingen und im April 1881 in eine militärische Besetzung Tunesiens durch Frankreich mündeten. Die Konzession über den Hafen von Tunis wurde an die *Compagnie des Batignolles* übergeben, während die Eisenbahngesellschaft Bône-Guelma, die ihrerseits von den Batignolles Eugène und Ernest Goüin abhing, unter Teilhabe der *Banque de Paris et des Pays-Bas* die Eisenbahnkonzession der Regentschaft von Tunis im Allgemeinen erhielt. Rubattino, der sehr viel in die Qualität der von den britischen Vorbesitzern vernachlässigten Linie investiert hatte, gelang es die TGM weiter zu betreiben, doch die geopolitische Situation hatte sich verändert. Der Hafen wurde nun von französischen Gesellschaften kontrolliert, sodass die Eisenbahnlinie einen Großteil des Warenverkehrs verlor. Stattdessen widmete sie sich der Anbindung der expandierenden kolonialen Viertel in der nördlichen Vorstadt von Tunis. Die Gesellschaft Bône-Guelma übernahm die TGM 1898 für 7,5 Mio. Franken, bevor sie sie 1905 an die *Compagnie des Tramways de Tunis* verkaufte.

Zusammenfassung

Das Auf und Ab der Konstruktion und Nutzung der TGM, hier zur Analyse der Ambivalenz des europäischen Einflusses im osmanischen urbanen Modernisierungsprozess aufgeführt, veranschaulicht das komplexe Verhältnis zwischen Modernisierung und Macht. Auf der einen Seite ist das Tunis der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in die internationale Dynamik der modernisierenden Investitionen auf städtischem Gebiet eingebunden. Auf der anderen Seite ist das Konzessionssystem von einer geopolitischen Einmischung geprägt, die über diese Investitionen hinausgeht. Für viele Akteure ist der Modernisierungsprozess eine Möglichkeit, die osmanische Provinz vom Rest des Reiches zu lösen.

⁴² Archives Nationales de Tunisie, SH, C 236, 513, lettres secrète, juillet 1880.

⁴³ Archives Nationales de Tunisie, SH, C, 513, lettre du 2 Juillet 1880 du consul Théodore Roustan à Sadok Bey.

⁴⁴ Archives Nationales de Tunisie, SH, C, dossier 513.

Im Zuge dieser Prozesse wurde das Konzept der öffentlichen Versorgung und des Allgemeinwohles von seinen Ursprüngen islamischer und osmanischer Moral (*maslaha al-'amma*) abgetrennt und auf seine modernen Ausprägungen umgelenkt. Das Verhältnis zwischen Technik und Macht ist auch verzerrt durch die von den europäischen Konsuln eingesetzten Klientelbeziehungen und den Druck, den sie dadurch ausübten. In diesem Sinne ist Tunis für den Wissenschaftler ein Laboratorium, um die städtische Modernität im Osmanischen Reich und damit verbundene Spannungen in einem zunehmend kolonialen Kontext zu beobachten.