

Benedikt F. Vianden

Ebnet in der Steppe eine Straße für unseren Gott!

Das Infrastrukturnetz der Tempelkolonien
im Osmanischen Palästina



Benedikt F. Vianden

Ebnet in der Steppe eine Straße für unseren Gott!

Benedikt F. Vianden

Ebnet in der Steppe eine Straße für unseren Gott!

Das Infrastrukturnetz der Tempelkolonien im
Osmanischen Palästina

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische
Daten sind im Internet über www.dnb.de abrufbar.

wbg Academic ist ein Imprint der wbg
© 2022 by wbg (Wissenschaftliche Buchgesellschaft), Darmstadt
Die Herausgabe des Werkes wurde durch die
Vereinsmitglieder der wbg ermöglicht.
Satz und eBook: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH
Umschlagsabbildung: „Wilhelm Beck with his Milkwagon for Haifa-
Bethlehem Run During WW1“ zur Verfügung gestellt von Rolf Beck/
Archive of the Tempe Society Australia

Gedruckt auf säurefreiem und
alterungsbeständigem Papier
Printed in Germany

Besuchen Sie uns im Internet: www.wbg-wissenverbindet.de

ISBN 978-3-534-40678-4

Elektronisch ist folgende Ausgabe erhältlich:
eBook (PDF): 978-3-534-40679-1

Dieses Werk ist mit Ausnahme der Abbildungen (Buchinhalt und Umschlag) als Open-Access-
Publikation im Sinne der Creative-Commons-Lizenz CC BY-NC International 4.0
(»Attribution-NonCommercial 4.0 International«) veröffentlicht. Um eine Kopie dieser Lizenz
zu sehen, besuchen Sie <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>. Jede Verwertung in
anderen als den durch diese Lizenz zugelassenen Fällen bedarf der vorherigen schriftlichen
Einwilligung des Verlages.

Inhalt

1	Einleitung.....	8
1.1	Struktur der Arbeit.....	11
1.2	Forschungsstand, Quellen- und Literaturlage.....	12
1.3	Methodik und Konzepte	16
	Kritikalität.....	16
	Eigene Konzepte: Die <i>Mission durch Vorbild</i> und religiös motivierte Infrastruktur.....	18
	Begleitende Gewerbe/Infrastrukturen.....	20
1.4	Verortung der Arbeit in der Kolonialismusforschung.....	21
	Kolonien, Kolonisation und Kolonialismus als Phänomen	21
	Der Beginn der deutschen Kolonialbewegung im Kaiserreich bis 1884	22
	Sonderfall in der Kolonialismusforschung: „Deutsche Kolonien unter fremder Flagge“	23
	Besonderer Sonderfall: „Religiös motivierte deutsche Kolonien unter fremder Flagge“ am Beispiel der Tempelkolonien	27
2	Vorgeschichte	31
2.1	Die Tempelgesellschaft	31
	Entstehung der Tempelgesellschaft und Kirschenhardthof	31
	Die „Commissionsreise“ nach Palästina und die Zeit danach	33
2.2	Auf nach Nazareth! – Der erste Kolonisationsversuch der Templer in Palästina und seine Folgen.....	35
	Warum Nazareth? – Kriterien zur Auswahl des Ansiedlungsplatzes in Galiläa.....	35
	Die „Ernte des Todes“ – Erste Siedlungsversuche und ihr Scheitern.....	38
	Dromedar statt Dampflok – Die Verkehrsinfrastruktur Palästinas im 19. Jahrhundert	42
	Das Scheitern der Nazareth-Kolonien als „Schule“ für spätere Siedler	44
3	Hauptteil.....	47
3.1	Die erste Phase (1868–1884): Die Etablierung der deutschen Kolonisten im Heiligen Land und erste Privatinitiativen.....	47
	Der Norden: Haifa.....	50

Der Süden: Jaffa, Sarona und Jerusalem	85
Reflexion der ersten Phase	151
3.2 Die zweite Phase (1885–1901): Krisen, Konflikte und das „Straßenbaufieber“	156
Der Norden: Haifa.....	160
Der Süden: Jaffa, Sarona und Jerusalem	201
Reflexion der zweiten Phase	226
3.3 Die dritte Phase (1902–1914): Neue Siedlungen, die Milch und eine kleine Renaissance des Fuhrwerks	231
Der Norden: Haifa, Betlahem und Waldheim.....	232
Der Süden: Jaffa, Sarona, Wilhelma und Jerusalem	245
Reflexion der dritten Phase.....	260
4 Ausblick.....	263
Die Tempelkolonien nach 1914.....	263
Forschungsausblick	264
5 Fazit.....	268
Danksagung.....	273
Anhang.....	275
Literatur und Quellen	275
Archivbestände.....	275
Zeitschriften.....	275
Publizierte Quellen	276
Literaturliste.....	276
Publizistik Online	281
Abbildungsverzeichnis	282
Ortsnamenregister	283

Inauguraldissertation
zur Erlangung des Grades des Doktors der Philosophie im Fachbereich Gesellschafts- und
Geschichtswissenschaften an der Technischen Universität Darmstadt

Gutachter:

Prof. Dr. Jens Ivo Engels

Prof. Dr. Gerrit Jasper Schenk

1 Einleitung

„Wie konnten wir solche Resultate erzielen, die man früher hier nie erzielt hat? Wenigstens hat man sie nie erzielt, bevor die deutschen protestantischen Bauern am Ende des neunzehnten Jahrhunderts hierherkamen und einzelne Kolonien gründeten. Und diesen Tüchtigsten der Tüchtigen haben wir es gleichgethan, haben sie sogar überflügelt.“¹

Mit diesen Worten erklärt Theodor Herzl in seinem utopischen Roman „AltNeuland“ aus dem Jahr 1902 den Erfolg der jüdischen Besiedlung Palästinas durch die Zionisten. Hierbei wird die Vorbildfunktion einiger nicht weiter benannter Kolonisten hervorgehoben, an denen sich die neuen Einwanderer orientieren und auf deren Erfolge sie aufbauen konnten.

Aber wer waren diese „deutschen protestantischen Bauern“, die den berühmten zionistischen Autor in solchem Maße inspirierten, dass er ihnen in seinem Werk eine solch wichtige Rolle bei der Besiedlung des Landes durch die Juden beimisst?

Diese von Herzl derart gepriesenen Bauern waren Teil der sogenannten „Tempelgesellschaft“, welche sich seit 1868 im Osmanischen Palästina angesiedelt hatte und dort in kleineren Kolonien organisiert war. Die „Templer“ entstammten dem württembergischen Pietismus und waren eine protestantische, eschatologische Glaubensgemeinschaft, welche in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts zur Überzeugung gelangt war, durch die „Sammlung des Volkes Gottes“ eine Art Gottesstaat aufbauen zu müssen. Entstehungsort dieses Vorbildstaates sollte das *Heilige Land*, also die Region Palästina, werden, welche zu der damaligen Zeit unter der Herrschaft des Osmanischen Reiches stand.² Um dieses Ziel zu erreichen, verfolgte man von Seiten der Tempelkolonisten die Agenda der „Emporhebung des Morgenlandes“, womit die Modernisierung des Landes, aber auch eine geistige Erneuerung gemeint waren.³ Die Bedeutung der Tempelkolonien ging weit über die Anzahl ihrer Kolonisten hinaus. Diese werden „1914 auf etwa 2200“ Kolonisten geschätzt, was vor allem im Verhältnis zu anderen Einwanderergruppen, wie

¹ Herzl, Theodor: *AltNeuland*. Ein utopischer Roman, Norderstedt 2004, S. 132.

² Glenk, Helmut: *From Desert Sands to Golden Oranges. The History of the German Templer Settlement of Sarona in Palestine 1871–1947*, Victoria 2005, S. 1; Carmel, Alex: *Die Siedlungen der württembergischen Templer in Palästina 1868–1918*, Stuttgart 2000, S. 9ff.

³ Thalmann, Naftali: *Introducing Modern Agriculture into Nineteenth-Century Palestine. The German Templers*, in: Kark, Ruth (Hg.): *The Land that Became Israel. Studies in Historical Geography*, Jerusalem 1990, S. 91.

den Zionisten, welche um die Jahrhundertwende circa 50 000 Siedler in Palästina stellten, verhältnismäßig klein blieb.⁴ Während viele Arbeiten die verschiedenen Aspekte der Templer-Kolonisation untersucht haben, beispielsweise Thalmann mit Blick auf die Veränderungen in der Landwirtschaft oder Carmel mit einem starken Fokus auf die politischen Umstände und Rahmenbedingungen, wird die vorliegende Doktorarbeit sich vor allem mit den Entwicklungen im Infrastrukturbereich beschäftigen, die durch die deutschen Kolonisten im Osmanischen Palästina angestoßen wurden. Der Fokus dieser Arbeit liegt dabei auf dem Fuhrwesen und dem Straßenbau, es werden aber auch stellenweise Eisenbahnprojekte, welche unter Mithilfe der Kolonisten entstanden, behandelt. Ebenso wird neben solchen direkten Verkehrsinfrastrukturen auch auf die Rolle von begleitenden Gewerben eingegangen, welche die Etablierung des Fuhrwesens unterstützten oder davon direkt profitierten. Dazu zählen Handwerke, zum Beispiel Wagner und Schmiede, sowie Dienstleistungsgewerbe, beispielsweise Hotels und Gaststätten.

Wie der Titel zudem bereits impliziert, werden solche Infrastrukturen in der vorliegenden Arbeit zu einem großen Teil auch hinsichtlich ihrer speziellen Relevanz für die Kolonisten eingeordnet. Das Bibelzitat „Ebnet in der Steppe eine Straße für unseren Gott!“ (Jes 40,3) wurde zwar von den Templern selbst nicht offen genutzt, verdeutlicht aber die in dieser Arbeit beleuchtete Vermengung von religiösen Aspekten und dem Ausbau von Infrastruktur.

Dabei soll nicht der Eindruck entstehen, dass sich die Tempelkolonisten nur für den Ausbau der palästinensischen Infrastrukturen dort ansiedelten. Das Siedlungsprojekt der Tempelgesellschaft hatte komplexe religiöse Gründe und war vor allem als Vorbildprojekt für die damaligen Zeitgenossen gedacht. Aber ihre Anstrengungen im Infrastrukturbereich wurden während ihrer Tätigkeit dort zu einem wichtigen Aspekt ihres Projektes, durch die sie das Infrastrukturwesen des Landes prägten. Denn die hier behandelten Verkehrsinfrastrukturen beinhalteten für die Tempelkolonisten oftmals eine religiöse Komponente und wurden in religiöse Argumentationsmuster eingeordnet. Es ging dabei jedoch meistens nicht, wie man annehmen könnte, um die Kritikalität der Anbindung an religiöse Orte in Palästina, sondern um den Akt des Ausbaus der Infrastruktur an sich. Die behandelten Infrastrukturen wurden durch ihre öffentliche Natur zu Vorzeigeprojekten für die Kolonisten, mit denen sie Unterstützer gewinnen und Reisende von ihren Idealen überzeugen wollten.

Im Zuge dieser Arbeit soll daher unter anderem die Frage beantwortet werden, welche Entwicklung das durch die Kolonisten aufgebaute Infrastrukturnetz durchlief. Welche

⁴ Carmel, Alex: Die württembergische Familie Schumacher in Palästina, in: Hübner, Ulrich (Hg.): Palaestina exploranda. Studien zur Erforschung Palästinas im 19. und 20. Jahrhundert anlässlich des 125jährigen Bestehens des Deutschen Vereins zur Erforschung Palästinas, Wiesbaden 2006, S. 166 sowie Der große Ploetz: Die Daten-Enzyklopädie der Weltgeschichte. Daten, Fakten, Zusammenhänge, Freiburg i. Br. 1998, S. 1113.

Bedeutung hatte beispielsweise das Wechselspiel von privater und öffentlicher Infrastruktur? Durch den kolonialen Rahmen des Unternehmens waren die Templer und die osmanische Regierung äußerst kritisch gegenüber der jeweils anderen Partei eingestellt. Daher verfolgten die Kolonisten viele ihrer Projekte auch selbstständig. Dabei ist weiterhin die Frage zu klären, inwieweit sich die oben angesprochene religiöse Motivation der Tempelkolonisten bei der Etablierung von Infrastrukturen im Osmanischen Palästina ausdrückte. Diese Fragestellung ist vor allem wegen des religiösen Hintergrunds des Siedlungsprojektes nötig. Und schließlich soll die vorliegende Arbeit ebenfalls einen Einblick in die Triebkräfte und Einflüsse innerhalb wie außerhalb Palästinas ermöglichen, welche die Kolonisation und den Ausbau der Infrastrukturen prägten.

Durch die Beantwortung dieser Fragen möchte ich einen geschichtswissenschaftlichen Beitrag zur Infrastrukturforschung leisten, der mehrere bisher unbeleuchtete Phänomene ins Licht rücken soll. Die vorliegende Arbeit möchte aufzeigen, dass Infrastrukturprojekte erstens nicht nur staatliche Projekte darstellen, sondern auch in einem kleinen, privaten Rahmen erfolgreich etabliert werden konnten und einen bleibenden Einfluss auf das gesamte Infrastrukturnetz einer Region haben können. Zweitens möchte diese Arbeit verdeutlichen, dass auch religiöse Motive einen gewichtigen Einfluss auf die Zuschreibung von Kritikalität von Infrastruktur ausüben konnten. Und drittens soll die Arbeit einen Einblick in ein bisher eher unbeleuchtetes Feld der Kolonialismusforschung geben, nämlich in die Rolle von nichtstaatlichen Siedlungskolonien, welche sich über eine lange Zeit in einem fremden Umfeld etablierten und als weitgehend unabhängige Einheiten fungierten.

Die Idee für diese Arbeit entstand im Vorfeld einer Exkursion nach Israel, welche von dem „Evenari-Forum für deutsch-jüdische Studien der Technischen Universität Darmstadt“ angeboten wurde. Während unseres zweiwöchigen Aufenthaltes dort besuchte die Reisegruppe mehrere Kolonien der Tempelgesellschaft, wobei sich der Eindruck festigte, dass die infrastrukturellen Anstrengungen dieser Siedlungsgemeinschaften durchaus betrachtungswürdig seien. Meine Recherchen zu diesem Thema ergaben jedoch, dass seitens der Forschung hierbei lediglich an der Oberfläche gekratzt und nicht die volle Tiefe dieses Themas beleuchtet worden war. Diese Arbeit hat daher auch zum Ziel, diese bestehende Forschungslücke zu schließen.

Dies wurde mir vor allem durch meine Aufnahme in das Programm des von der DFG geförderten Graduiertenkollegs KRITIS („Kritische Infrastrukturen: Konstruktion, Funktionskrisen und Schutz in Städten“) an der TU Darmstadt im Oktober 2017 ermöglicht. Dort konnte ich mich mit vielen erfahrenen Forschern, Kolleginnen und Kollegen aus diversen Fachbereichen austauschen sowie mein eigenes Forschungsvorhaben entscheidend voranbringen. Die dort ausgearbeiteten Brückenkonzepte haben dabei auch Eingang in meine eigene Arbeit gefunden, vor allem das Konzept der Kritikalität erwies sich als gewinnbringend.

1.1 Struktur der Arbeit

Diese Arbeit konzentriert sich zeitlich bewusst auf die Tempelkolonien im langen 19. Jahrhundert, also von der Ankunft der Tempelvorsteher 1868 bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges 1914. Zum einen wird somit der gesamte Zeitraum der osmanischen Herrschaft abgedeckt und zum anderen sprengt die Untersuchung durch das Auslassen der britischen Mandatszeit nicht den Rahmen einer Doktorarbeit. Die interessantesten Aspekte des Infrastrukturnetzes der Kolonien sind zudem ohnehin in der osmanischen Periode beheimatet.

Weiterhin beschränke ich meinen Untersuchungsgegenstand auf die Region Palästina, in den Grenzen des Staates Israel. Man hätte auch andere Tempelgemeinden, beispielsweise in den USA und Südrussland, mit einbeziehen können, wie dies beispielsweise Goldmann hinsichtlich der Tempel-Architektur tut. Dies hätte jedoch einerseits einen beträchtlichen Mehraufwand bedeutet und andererseits vom Zentrum der Tempelkolonisation, Palästina, abgelenkt, ohne einen sicheren Mehrwert zu bieten.

Zu Beginn werde ich mittels einer Einführung einen Einblick in den Untersuchungsgegenstand, die Tempelgesellschaft, ermöglichen. Dabei werden vor allem deren Entstehungsgeschichte und die ersten Jahre, aber zwecks einer Überleitung zum Hauptthema auch bereits die ersten Siedlungsinitiativen beleuchtet.

In meinem Hauptteil habe ich eine zweifache Unterteilung verfolgt. Einerseits unterteile ich die Geschichte des Infrastrukturnetzes der Tempelkolonien in drei Phasen, nämlich eine Etablierungs-, eine Umbruchs- und eine Endphase. Diese Einteilung erlaubt meiner Ansicht nach einen konzeptuell einfacheren Zugang zum Forschungsobjekt und zeigt eine gewisse Struktur und Dynamik des Infrastrukturwesens auf.

Innerhalb dieser Phasen habe ich die Untersuchungsobjekte weiterhin in einen Nord- und einen Südteil differenziert. Dies hängt mit der relativen Unabhängigkeit dieser beiden Landesteile in infrastruktureller Hinsicht (Verbindungen waren nur über den Seeweg vorhanden) zusammen, spiegelt aber auch die verschiedenen Entwicklungen der beiden Landesteile und der in ihnen befindlichen Kolonien wider. Stellvertretend für den nördlichen Landesteil wird vor allem die Kolonie Haifa in den Mittelpunkt gerückt, während für den Süden lange Zeit Jaffa das Zentrum der Aktivitäten der Tempelkolonisten war.

Innerhalb dieser geografischen Aufteilung wurden die Themen meist chronologisch aufgearbeitet. In manchen Fällen bot sich ein thematischerer Ansatz an, der jedoch nach Abschluss des jeweiligen Themas wieder in die chronologische Ordnung übergeleitet wird.

1.2 Forschungsstand, Quellen- und Literaturlage

Die Geschichte der Tempelkolonien ist sehr heterogen erschlossen. Die größten Unterschiede zeigen sich in der Beachtung des Untersuchungsgegenstandes in der deutschen und israelischen Forschungslandschaft.

In der deutschen Geschichtswissenschaft sind die deutschen Kolonisten Palästinas weitgehend unberücksichtigt geblieben. Es gibt kaum deutsche Historiker, welche die Geschichte der deutschen Siedlungen in Palästina behandelt haben oder deren Existenz erwähnen. Beispielhaft das Sammelwerk „Deutsche Kolonien“ von Graichen/Gründer: Dort wird trotz eines Kapitels über die Palästina- und die deutschen Interessen im Orient mit keinem Wort auf die Tempelkolonien eingegangen, obwohl diese für die Reise des deutschen Kaisers und die Interessen im Orient durchaus relevant waren.⁵ Auch in anderen Werken Gründers sind die Templer bestenfalls eine kleinere Fußnote. Dies setzt sich auch bei anderen Autoren fort.⁶

Der Historiker Paul Sauer ist hier mit seinen Publikationen am relevantesten. Dessen Hauptwerk „Uns rief das Heilige Land. Die Tempelgesellschaft im Wandel der Zeit“ von 1985 erlaubt auf der einen Seite zwar einen umfangreichen und detaillierten Einblick, vor allem da Sauer die gesamte Geschichte der Tempelgesellschaft, und nicht nur Teilabschnitte, beleuchtet. Sie ist jedoch auf der anderen Seite im Auftrag der Tempelgesellschaft entstanden, wie von Sauer und dem damaligen Tempelvorsteher im Vorwort des Buches klargestellt wird.⁷ Sauer räumt sogar eine finanzielle Unterstützung von Seiten der Templer ein.⁸ Vor diesem Hintergrund müssen die Darstellungen Sauers, vor allem bei für die Templer unliebsamen Themen, stets mit Skepsis betrachtet werden. Trotz dieses Malus ist das Werk ein bedeutsamer Fundus an Informationen über die Geschichte der Tempelkolonien. Seine folgenden Artikel in Sammelwerken sind meist eine Zusammenfassung seines Hauptwerkes, beispielsweise der in dieser Arbeit ebenfalls genutzte Teil von Sauer aus Jakob Eislers Sammelwerk „Deutsche in Palästina“.

Auf israelischer Seite bietet sich hingegen ein gänzlich anderes Bild. Dort findet man eine breite Fülle an wissenschaftlichen Arbeiten zu den Tempelkolonien. Vor allem ist hier der

⁵ Graichen, Gisela/Gründer, Horst: Deutsche Kolonien. Traum und Trauma, Berlin 2007, S. 241ff.

⁶ Beispielsweise in: Gründer, Horst: „... da und dort ein junges Deutschland gründen“. Rassismus, Kolonien und kolonialer Gedanke vom 16. bis zum 20. Jahrhundert, München 2006, S. 181; Conrad, Sebastian: Deutsche Kolonialgeschichte, München 2016; Gründer, Horst/Hiery, Hermann (Hg.): Die Deutschen und ihre Kolonien. Ein Überblick, Berlin 2017; Osterhammel, Jürgen/Jan C. Jansen (Hg.): Kolonialismus. Geschichte, Formen, Folgen, München 2012.

⁷ Vgl. Goldmann, Dan: The Architecture of the Templers in their Colonies in Eretz-Israel, 1868–1948, and their Settlements in the United States, 1860–1925. Cincinnati 2003, S. 44f.

⁸ Sauer, Paul: Uns rief das Heilige Land. Die Tempelgesellschaft im Wandel der Zeit, Stuttgart 1985, S. 9 sowie S. 13f.

Historiker Alex Carmel hervorzuheben. Er war nicht nur der erste Historiker in Israel, der die Geschichte der Tempelgesellschaft aufgriff und sie für die Fachwelt öffnete. Er konzentrierte sich in seinen Hauptwerken zudem stark auf die osmanische Periode der Tempelkolonien, so in seinen Hauptwerken „Die Siedlungen der württembergischen Templer in Palästina 1868–1918“ und „Geschichte Haifas in der türkischen Zeit 1516–1918“. Darüber hinaus steuerte Carmel mehrere Artikel und Aufsätze zu verschiedenen Aspekten der Tempelgeschichte bei. Er hatte weiterhin einen entscheidenden Anteil an der Gründung des „Gottlieb-Schumacher-Instituts zur Erforschung der christlichen Tätigkeit im Palästina des 19. Jahrhunderts“ an der Universität Haifa.⁹

Neben Alex Carmel ist der wohl bedeutendste Forscher zur Geschichte der Tempelkolonien heutzutage Jakob Eisler. Eisler konzentriert sich, quasi komplementär zu Carmel, teils verstärkt auf die südlichen Kolonien, wie in seinem Werk „Der deutsche Beitrag zum Aufstieg Jaffas“, gibt aber auch Gesamtdarstellungen und Nachschlagewerke, wie „Deutsche im Heiligen Land. Der christliche Beitrag zum kulturellen Wandel in Palästina“, heraus. Sein Ansatz folgt zwar oft einem biografischen Zugang, wie beispielhaft bei seinem Werk „Johannes Frutiger (1836–1899). Ein Schweizer Bankier in Jerusalem“ deutlich wird, bietet dafür aber einen detailreichen Einblick in verschiedene Forschungsbereiche.

Weitere relevante (israelische) Autoren sind: Ruth Kark, welche mit „Transportation in Nineteenth-Century Palestine. Reintroduction of the Wheel“ eine sehr kurze, überblicksartige Untersuchung der dortigen Infrastrukturen, auch jener der Tempelkolonien, zu ihrem Sammelwerk „The Land that became Israel“ beisteuerte. Weiterhin ist Yossi Ben-Artzi mit den Aufsätzen „Unbekannte Pläne und Landkarten von Gottlieb Schumacher“ und „Religious Ideology and Landscape Formation. The Case of the German Templars in Eretz-Israel“ zu nennen, ebenso wie Haim Goren mit den Aufsätzen „Erste Siedlungsversuche der deutschen Templer in der Jesreel-Ebene im 19. Jahrhundert“ und „Der Beitrag der Templer zur Erforschung Palästinas“.

Was die Sichtung der Literatur vor allem deutlich macht, ist, dass es bislang noch keine tiefere Beschäftigung mit dem Infrastrukturnetz der Tempelgesellschaft gegeben hat. Das Thema wird oftmals als wichtig angesprochen, dann aber wieder ausgeklammert. Diese Forschungslücke soll die vorliegende Arbeit füllen.

Der Quellenzugang für die Geschichte der Tempelkolonien gestaltet sich oftmals schwierig, da viele Archivalien in der Nachkriegszeit verloren gegangen sind. Beispielhaft steht dafür das Archiv des Tempelers Gottlieb Schumacher in Haifa, welches wegen antideutscher

⁹ Fehrensen, Timo: Alex Carmel wußte alles über deutsche Siedler in Palästina, online abrufbar: www.welt.de/print-welt/article316047/Alex-Carmel-wusste-alles-ueber-deutsche-Siedler-in-Palaestina.html [letzter Zugriff: 11.03.2020].

Ressentiments von Seiten jüdischer Flüchtlinge nach dem Zweiten Weltkrieg verbrannt wurde.¹⁰ Als eines der ergiebigsten Archive kann das Archiv der Tempelgesellschaft Deutschland in Stuttgart-Degerloch gelten, welches Familienakten, Literatur und Quellenbestände beherbergt und durch die Templer selbst unterhalten wird.

Als größter Quellenfundus ist jedoch das spätere Publikationsorgan der Tempelgesellschaft, die sogenannte *Warte*, zu behandeln. Die *Warte* wurde unter verschiedenen Titeln herausgebracht: Von 1845 bis 1876 als *Süddeutsche Warte*, von 1877 bis 1912 als *Warte des Tempels* und für kurze Zeit, von 1912 bis 1917, als *Jerusalemmer Warte*. Nach dem Ersten Weltkrieg erschien sie mit Unterbrechung durch den Zweiten Weltkrieg erneut als *Warte des Tempels* bis in die heutige Zeit.

Da die *Warte* damals noch ein Wochenblatt war und nahezu lückenlos überliefert ist, stellt sie eine umfangreiche Quellensammlung dar (heutzutage erscheint sie monatlich). Für diese Arbeit sind die Jahrgänge 1858 sowie 1868–1917 analysiert worden, also knapp 50 Jahrgänge. Eine Ausgabe der *Warte* umfasste im Durchschnitt circa 15 Seiten und ging auf verschiedene Themenkomplexe ein. Generell kann man sagen, dass die Behandlung von religiösen Fragen sowie Auslegungen der Bibel einen großen Teil des Umfangs ausmachten. Weiterhin wurde auch über politische Vorgänge auf der ganzen Welt berichtet und diese kommentiert. Den interessantesten Teil einer Ausgabe, zumindest für die vorliegende Fragestellung, stellen allerdings die Nachrichten aus Palästina dar, meist unter der Rubrik „Orientpost“ enthalten. Diese waren oftmals sehr detailliert und geben einen subjektiven Einblick in die Zustände der Landesteile, in welchen die Templer Kolonien unterhielten. Da die *Warte* bereits vor und während der Kolonisation durch die Tempelkolonisten erschien, gibt sie ein detailliertes Bild der Ansiedelung und der ersten Jahre wieder. Zudem gibt es gerade für die Zeit der ersten Phase kaum andere Quellen aus der Region. Erst später kommen von Zionisten gegründete Zeitungen in Palästina hinzu. Doch auch für die Vorgänge außerhalb der Kolonien ist die *Warte* eine wertvolle Quelle, da sie, im Gegensatz zu anderen Zeitungen, nicht der Zensur durch die Osmanen unterlag.¹¹

Die Einbeziehung der *Warte* ist vor allem für die vorliegende Fragestellung essentiell. Durch sie erlangt man Einblick in die Gedankenwelt der Kolonisten und kann dadurch einordnen, was von deren Seite als kritisch wahrgenommen wurde und welche Motivation den Projekten der Kolonien zugrunde lag.

Trotz solcher Vorteile muss die *Warte* als Quelle kritisch gesehen werden. Wie Goldmann ausführt, ist nicht geklärt, auf welchen Kriterien aufbauend die Redakteure der *Warte* die

¹⁰ Nagel, Wolfram: Templer im Heiligen Land, online abrufbar: https://www.deutschlandfunk.de/israel-templer-im-heiligen-land.886.de.html?dram:article_id=315239 [letzter Zugriff: 11.03.2020].

¹¹ Goldmann, S. 45.

Artikel für das Wochenblatt auswählten. Vor allem die lange ausbleibende Berichterstattung aus Haifa, der zeitweise ungeliebten und rebellischen Kolonie der Templer, spricht in dieser Hinsicht meiner Einschätzung nach Bände. Hier liegt der Verdacht nahe, dass dadurch entweder unliebsame Berichte aus dem Norden ausgeklammert wurden oder der Fokus der Mitglieder auf die Kolonien im Süden gerichtet werden sollte. Ebenso ist eine unabhängige Validierung der Angaben innerhalb der *Warte* aufgrund der mangelhaften Quellenlage aus dieser Zeit oftmals schwierig.¹²

Ebenfalls wurden in dieser Arbeit von der Tempelgesellschaft selbst angefertigte Werke zur Geschichte der Tempelkolonien als Quellen herangezogen. Am bekanntesten ist hierbei die „Geschichte des Tempels“ des Lehrers Friedrich Lange aus der Kolonie Haifa von 1899, welche die Geschichte der Templer bis zum Tod des ersten Tempelvorstehers Christoph Hoffmanns behandelt. Ebenso genutzt wurde Hans Bruggers Werk „Die deutschen Siedlungen in Palästina“ von 1908. Brugger wuchs, nach eigenen Angaben, als Kind in der Kolonie Haifa auf, weswegen auch seine Arbeit unter die templereigenen Publikationen fällt.¹³ Auch die Niederschrift einer Rede von Gottfried („Baurat“) Hardegg mit dem Namen „Die Deutschen Siedlungen in Palästina“, im Jahre 1910 in Stuttgart vorgetragen, wurde berücksichtigt, auch wenn sie keine neuen Einsichten für die Arbeit erbrachte. Eine wesentlich interessantere Quelle stellt die Dissertationsschrift von Hans Seibt „Moderne Kolonisation in Palästina. Die Kolonisation der deutschen ‚Templer‘“ aus dem Jahr 1933 dar.

Außerhalb von den Quellenbeständen der Tempelgesellschaft selbst wurde beispielsweise auf zeitgenössische Reiseberichte zurückgegriffen. Diese stellten sich jedoch als weniger ergiebig als erhofft heraus, gerade für die Zeit vor 1900, und sind in ihren Beschreibungen zumeist sehr ungenau oder schlicht falsch. Beispiele sind Hermann Gruthes Reisebericht „Palästina“ von 1908 oder das „Palästina-Handbuch“ von Davis Trietsch von 1910.

Als wesentlich ertragreicher stellte sich die diplomatische Korrespondenz der Tempelkolonisten mit dem Deutschen Reich heraus. Da die Templer, von denen viele noch deutsche Staatsbürger waren, oftmals bei lokalen Streitigkeiten auf die Hilfe des deutschen Auswärtigen Amtes zurückgriffen, findet sich im Politischen Archiv des Auswärtigen Amtes in Berlin viel Quellenmaterial zu den deutschen Kolonien in Palästina. Vieles davon ist bürokratischer Natur, beispielhaft die Akten über Verwaltungssachen der Kolonien. Für die vorliegende Arbeit war jedoch vor allem die Aktenlage zu den „Besitzstreitigkeiten zwischen den deutschen Kolonisten in Haifa und dem Karmelkloster“ von Relevanz, da sie einen distanzierteren Einblick in den Karmelstreit erlaubt.

¹² Goldmann, S. 46.

¹³ Brugger, Hans: Die deutschen Siedlungen in Palästina. Ihre Vorgeschichte, Gründung und Entwicklung, Bern 1908, S. 69. Im Archiv der Tempelgesellschaft Deutschland enthalten.

Zur räumlichen Einordnung boten sich die Kartensätze an, welche Gottlieb Schumacher für den „Deutschen Verein zur Erforschung Palästinas“ in den Jahren ab 1903 – während er an der Zweiglinie der Hedschasbahn arbeitete – angefertigt hatte und selbst nutzte. Der heutige Palästinaveroin hat diese Karten freundlicherweise in hoher Auflösung zur Verfügung gestellt. Teile dieses Kartensatzes werden auch in dieser Arbeit genutzt.

Weiterhin wurden die Bestände des Bayerischen Hauptstaatsarchivs, vor allem die „Bildsammlung Palästina“, im Rahmen der Arbeit herangezogen. Die Bilder sind meist in der Zeit des Ersten Weltkriegs entstanden und zeigen Luftaufnahmen der hier behandelten Kolonien, Städte und Infrastrukturen.

Zudem wurde von gemeinfreien Bildern aus der Digitalen Bibliothek von Wikimedia Commons Gebrauch gemacht.

Die Fragestellung wurde mit einem starken Fokus auf die Quellen der Templer selbst und unter Aussparung von beispielsweise osmanischen Quellenbeständen bearbeitet. Dies liegt daran, dass es in dieser Arbeit streng um den Ausbau und die Nutzung der Infrastrukturen durch die Tempelkolonisten selbst sowie deren Zuschreibungen und Perspektiven im Zuge dessen geht. Um diese streng interne Sichtweise herauszustellen habe ich mich entsprechend auf die dafür relevanten Quellen konzentriert.

1.3 Methodik und Konzepte

Kritikalität

Diese Arbeit entstand, wie bereits erwähnt, im Rahmen des Graduiertenkollegs KRITIS. Die dort genutzten Brückenkonzepte „Kritikalität“, „Vulnerabilität und Resilienz“ sowie „Preparedness und Prevention“, welche in einem Key Concepts Paper veröffentlicht wurden¹⁴, bildeten eine gemeinsame Grundlage für die dort entstandenen Dissertationsprojekte. Dies ermöglichte mir selbst und den anderen Graduierten einen über die verschiedenen Disziplinen reichenden Ansatz, mit welchem „Konstruktion“, „Funktionskrisen“ und der „Schutz“ von Infrastrukturen in urbanen Räumen methodisch erschlossen werden konnten.¹⁵ In der vorliegenden Arbeit wurde vor allem das Konzept der „Kritikalität“ im Rahmen der

¹⁴ Engels, Jens Ivo (Hg.): Key Concepts for Critical Infrastructure Research, Wiesbaden 2018.

¹⁵ Engels, Jens Ivo: Introduction, in: Engels, Jens Ivo (Hg.): Key Concepts for Critical Infrastructure Research, Wiesbaden 2018, S. 1.

„Konstruktion“ von Infrastruktur genutzt, um das Infrastrukturnetz der Tempelkolonien zu analysieren.

„Kritikalität ist ein vieldeutiges Ding.“¹⁶ Mit dieser Feststellung beginnen Engels und Nordmann ihren Sammelband zu einem Begriff, welcher in dieser Arbeit vielfach Verwendung finden wird. Denn Kritikalität kann aus einer technisch geprägten Sichtweise in der simplen Benennung von vitalen Punkten gesehen werden oder aber in einer Zuschreibung besonders relevanter Merkmale, welche eine Infrastruktur für den jeweiligen Betrachter als „kritisch“ erscheinen lassen.¹⁷ Dadurch kann sie auf vielerlei Arten als Konzept betrachtet werden, ist dabei aber immer von der subjektiven Sichtweise der Akteure geprägt und „stets das Ergebnis einer Zuschreibung“, da die Handelnden eine Evaluierung des Werts einer Infrastruktur für ein System festlegen. Engels spricht daher von „Kritikalität als Ideologie“, da ihre Zuschreibung immer auch eine Ausübung von Macht bedeuten kann.¹⁸

Wie Lukitsch/Müller/Stahlhut betonen, bedeutet Kritikalität jedoch mehr als bloße Wichtigkeit, denn dem Konzept unterliegt auch immer eine Dringlichkeit, im Sinne dieser als kritisch empfundenen Elemente zu handeln. Dadurch wird Kritikalität im infrastrukturellen Zusammenhang zu einem Analysewerkzeug, welches uns helfen kann, die Beziehungen verschiedener Infrastrukturnetze untereinander und mit den betroffenen Gesellschaften an sich unter die Lupe zu nehmen.¹⁹ Für Forschungsarbeiten im Rahmen der Infrastrukturgeschichte bietet sich das Konzept damit vor allem für eine Analyse von empfundener Relevanz hinsichtlich der Infrastrukturen durch bestimmte Akteure an.

Im Kontext der vorliegenden Arbeit sind die handelnden und bewertenden Akteure die Tempelkolonisten in Palästina. Diese evaluierten die Kritikalität von Infrastrukturen nach ihren eigenen, religiösen sowie wirtschaftlichen, Maßstäben und stellten diese Evaluierung auch in einen Zusammenhang zum restlichen Infrastrukturnetz des Landes. Das Konzept der Kritikalität war bei der Analyse dieser Zuschreibungen äußerst hilfreich, auch wenn hier umgedacht werden musste, da die Zeitgenossen den Begriff noch nicht selbst nutzten.

¹⁶ Engels, Jens Ivo/Nordmann, Alfred: Vorwort, in: Engels, Jens Ivo/Nordmann, Alfred (Hg.): Was heißt Kritikalität? Zu einem Schlüsselbegriff der Debatte um Kritische Infrastrukturen, Bielefeld 2018, S. 7.

¹⁷ Lukitsch, Kristof/Müller, Marcel/Stahlhut, Chris: Criticality, in: Engels, Jens Ivo (Hg.): Key Concepts for Critical Infrastructure Research, Wiesbaden 2018, S. 11.

¹⁸ Engels, Jens Ivo: Relevante Beziehungen. Vom Nutzen des Kritikalitätskonzepts für Geisteswissenschaftler, in: Engels, Jens Ivo/Nordmann, Alfred (Hg.): Was heißt Kritikalität? Zu einem Schlüsselbegriff der Debatte um Kritische Infrastrukturen, Bielefeld 2018, S. 17.

¹⁹ Lukitsch/Müller/Stahlhut, S. 14.

Eigene Konzepte: Die *Mission durch Vorbild* und religiös motivierte Infrastruktur

Im Zusammenhang mit den Tempelkolonien im Osmanischen Palästina nutze ich einige Konzepte, welche von mir im Zuge der Ausarbeitung meines Projektes identifiziert oder entwickelt wurden.

Zu Anfang macht es Sinn, kurz auf das Konzept der ‚Hebung des Landes‘ einzugehen, welches die Templer selbst oftmals verwendeten.²⁰ Dies bezeichnete die Anstrengungen, welche zur Modernisierung und zur *Zivilisierung* Palästinas beitrugen. Hier ist der koloniale Kontext ein entscheidender Faktor, da die Templer mit ihren europäischen Vorstellungen von *Moderne*, *Fortschritt* und *Zivilisation* bestimmten, was von Vorteil für das Land war, und nicht dessen Einwohner. Denn laut ihrer Meinung mussten auch die Einwohner, wie bei anderen kolonialen Projekten der europäischen Geschichte, *zivilisiert* werden.

Aus den eschatologischen, aber auch millenaristischen Überzeugungen der frühen Templer entstand im Zuge der Entstehung der Jerusalemfreunde und später der Tempelgesellschaft die Idee, durch die „Sammlung des Volkes Gottes“, also der „Besten der Völker“, zu einem neuen Volk von bibeltreuen Christen beizutragen. Dieses Volk sollte der Welt ein Vorbild sein und andere Nationen dazu inspirieren, ein undogmatisches und von *ehrllicher Arbeit* gezeichnetes Leben zu verfolgen.²¹ Die Betonung des Vorbildcharakters ist dabei essentiell für das Verstehen der Tempelkolonien, auch in Bezug auf deren Infrastrukturen.

So wurden die Projekte der christlichen Missionswerke in Palästina von den Templern zu einem Großteil streng abgelehnt. Deren Zugang wurde als nicht zielführend angesehen, da er zwar das Denken der Einheimischen veränderte, aber nicht unbedingt deren Handeln. Carmel beschreibt die Ansichten der Templer so:

„Gelenkte Missionstätigkeit mit dem Ziel, Andersgläubige zu bekehren, lehnten die Templer prinzipiell ab. Ihre Hoffnung war, daß das gute Beispiel, das sie der lokalen Bevölkerung vorlebten, sie dem ‚Tempel‘ von selbst näherbringen würde.“²²

Die Tempelgesellschaft entwickelte daraufhin einen sehr interessanten, eigenen Zugang zum Thema Mission: Vielen der eigenen Projekte, aber auch dem täglichen Leben der Kolonisten, wurde ein Vorbildcharakter beigemessen. Dieses Vorbild sollte dann gegenüber den Einheimischen, aber auch vor allem gegenüber christlichen Besuchern des Landes, also Pilgern und

²⁰ Beispielsweise in *Warte des Tempels*, 1881, (Jg. 37), Nr. 35, S. 7.

²¹ Sauer, *Uns rief das Heilige Land*, S. 19.

²² Carmel, *Siedlungen*, S. 295f.

Touristen, vorgelebt werden. Beispielhaft zu erkennen ist dies an einem Zitat aus der *Warte des Tempels*, welches die Bedeutung der 1884 eingeführten Fahrgenossenschaft betonte:

„Ein solches Beispiel [der Fahrgenossenschaft] darf als Missionswerk betrachtet werden, denn uns will scheinen, daß die Leute, an welche die Missionen sich wenden, zuerst zu Menschen gemacht werden sollten, bevor sie Christen werden können.“²³

Hier spielt offenkundig auch der koloniale Kontext hinein, in welchem muslimische und jüdische Einheimische zuerst zivilisiert oder „zu Menschen gemacht werden“ mussten, bevor diese für die Christenheit erschlossen werden könnten. Dies deckt sich mit Aussagen Christoph Hoffmanns und Friedrich Langes, in denen jene den Islam als das eigentliche Problem der Unterentwicklung Palästinas identifizierten.²⁴ Die Zivilisation eines Landes war damit für diese Tempel auch stark von der religiösen Struktur desselben geprägt.

Für die religiöse Mission der Tempelkolonisten waren in deren Augen, wie das obige Zitat verdeutlicht, zudem auch Infrastrukturen geeignet. Diese eigneten sich vor allem durch ihren öffentlichen Charakter, ebenso wie ihre ökonomischen Vorzüge, dazu, die Einheimischen zu animieren, ähnliche Projekte zu unterstützen oder eigene Infrastrukturprojekte, wie zum Beispiel eigene Fuhrunternehmen, zu verfolgen. Die *Mission durch Vorbild* der Kolonisten in Palästina ist oftmals stark an öffentlich wahrnehmbare Projekte geknüpft, wozu sich vor allem Infrastrukturen gut eignen. Aber sie ist auch ein sehr offenes Konzept, wie Friedrich Lange in seinem Buch „Die Geschichte des Tempels“ erläutert:

„Für uns ist alles das, was die Gesellschaft des Tempels in Palästina bis jetzt geschaffen und hergestellt hat, eine Schöpfung ihres Glaubens oder ihrer geistigen Anschauung.“²⁵

Es gibt mehrere Ebenen, auf denen man das Wirken der Tempelgesellschaft, auch hinsichtlich der Infrastrukturen, in religiöser Hinsicht betrachten kann. Zum einen gab es die Auffassung, dass man durch Infrastrukturen sein Werk vermarkten und durch die *Mission durch Vorbild* Anhänger im In- und Ausland gewinnen könne. Es gibt aber zum anderen ebenso die von Lange geteilte Interpretationsebene, nach der den Projekten der Tempelkolonisten immer ein religiöses Element innewohnte, welches durch die religiöse Grundauffassung, aber auch schlicht durch die Standortwahl hineinkam: Palästina wurde schließlich aus rein religiösen

²³ *Warte des Tempels*, 1884, (Jg. 40), Nr. 44, S. 2.

²⁴ *Süddeutsche Warte*, 1858, (Jg. 14), Nr. 38, S. 149 sowie *Süddeutsche Warte*, 1876, (Jg. 32), Nr. 42, S. 167.

²⁵ Lange, Friedrich: *Die Geschichte des Tempels*, Stuttgart 1899, S. 907.

Motiven als zu kolonisierendes Gebiet gewählt. Verschiedene Tempelkolonisten hatten bereits an anderen Orten ebenfalls erfolgreiche Kolonien etabliert, zum Beispiel im Kaukasus oder in Nordamerika.

Der „doppelte Zweck“ der Tempelkolonien bestand somit darin, einerseits selbst ein „dogmenfreies, wahres, lebendiges Christentum unter sich herzustellen“ und gleichzeitig damit „ein Vorbild und ein Anstoß zum Besseren zu sein“.²⁶

Die *Hebung des Landes*, ein eigentlich koloniales Konzept, wurde durch die Verortung des Tempelprojektes in Palästina stark religiös aufgeladen und mit der *Mission durch Vorbild* gekoppelt. Dadurch waren schließlich auch viele der Infrastrukturprojekte der dortigen Kolonien religiös motiviert. So wurden das Fuhrwesen und die Verbreitung moderner Fahrstraßen im Süden Palästinas Mitte der 1870er zur „Aufgabe des Tempels“ erklärt.²⁷

Begleitende Gewerbe/Infrastrukturen

Ursprünglich war angedacht gewesen, in dieser Arbeit das Konzept der „begleitenden Infrastrukturen“ von Dirk van Laak zu nutzen.²⁸ Dieser beschrieb das Phänomen im Zusammenhang mit dem Automobil in der Form „der Tankstellen [und] der Motels“, also an das Automobil gebundenen Gewerben. Entscheidend ist für van Laak hierbei anscheinend die eindeutige Bindung an die Infrastruktur Automobil, denn ohne diese wären Tankstellen und Motels als Versorgungsstruktur unnötig gewesen.

Die Frage, die sich hierauf stellte, war, ob sich für das Fuhrwerk in Palästina ebenso begleitende Infrastrukturen finden ließen. Die Hotels der Tempelkolonisten waren beispielsweise nicht derart stark auf das Fuhrwesen angewiesen, wie dies bei Motels und Automobilen der Fall ist. Sie waren bereits vor der breiten Etablierung des Fuhrwerks vorhanden und blieben auch nach dessen Verschwinden relevant. Vielmehr stellen die Hotels und Gaststätten der Kolonien somit eine Art ergänzendes Gewerbe dar, welches auch unabhängig von der Infrastruktur Fuhrwesen funktionierte.

Ein ähnliches Bild ergibt sich bei den Handwerksbetrieben der Kolonien. Hier finden sich nur die Wagnereibetriebe als direkt vom Fuhrwerk abhängiges Gewerbe, da deren einziger Zweck die Herstellung und Reparatur von Kutschen und Fuhrwerken war. Schmiede, Sattlereien und Holzhandlungen hingegen konnten auch abseits vom Fuhrwerk Arbeiten anbieten

²⁶ Brugger, S. 96f.

²⁷ Süddeutsche Warte, 1875, (Jg. 31), Nr. 22, S. 86.

²⁸ Van Laak, Dirk: Eine kurze (Alltags-)Geschichte der Infrastruktur, in: APuZ „Infrastruktur“ 2017, S. 6.

und Aufträge erhalten. Trotz dieser scheinbaren Unabhängigkeit wird in dieser Arbeit deutlich werden, dass diese Gewerbe teils stark auf die Aufträge aus dem Fuhrwesen angewiesen waren.

Die offenkundigste begleitende Infrastruktur zum Fuhrwesen bilden die Straßeninfrastruktur und die Baugewerbe zu deren Ausbau. Diese werden in dieser Arbeit jedoch direkt zum Infrastrukturnetz gezählt, da man hier das Henne-Ei-Problem aufwerfen kann.

Grundsätzlich ist weiterhin festzuhalten, dass es bei den hier aufgeführten „begleitenden Infrastrukturen“ vielmehr um begleitende Wirtschaftszweige als um Infrastrukturen geht. Ein vom Fuhrwesen weitgehend unabhängiges Hotelgewerbe ist keine „Infrastruktur“ per se, ebenso wenig wie ein Schmied. Obwohl manche dieser begleitenden Gewerbe also Merkmale der „begleitenden Infrastrukturen“ zeigen, werden sie in dieser Arbeit als „begleitende Gewerbe“ bezeichnet, um diese Unschärfe zu vermeiden.

1.4 Verortung der Arbeit in der Kolonialismusforschung

Kolonien, Kolonisation und Kolonialismus als Phänomen

Das Phänomen des Kolonialismus ist epochenübergreifend und tief in der menschlichen Geschichte verankert. Bereits die Expansion der evolutionären Frühform des Menschen aus Afrika in alle Welt hinaus ist ein eindrucksvolles Beispiel dafür, dass die Evolution des Menschen stark an einen Drang oder Zwang gekoppelt scheint, immer neue Gebiete zur Besiedlung und Bewirtschaftung zu erschließen. Aus der Antike sind im Mittelmeerraum nach den phönizischen Kolonien (zum Beispiel Kathargo) die griechischen Kolonien die hierfür wohl bekanntesten Beispiele. Damals gründeten die griechischen Seestädte mehrere sogenannte „Apoikien“ (Pflanzstädte) oder „Kleruchien“ (Militärkolonien), welche sich im 11. und 10. Jahrhundert v. Chr. zuerst auf den Nahen Osten und Kleinasien („Ionische Kolonisation“) und ab dem 8. Jahrhundert v. Chr. auf den gesamten Mittelmeerraum und das Schwarze Meer („Große Kolonisation“) erstreckten. Für die Griechen war die Gründung dieser Kolonien zugleich eine Art zivilisatorischer Auftrag, welcher vermengt mit Handelsinteressen die Expansionen rechtfertigte. Ein ähnliches Argumentationsmuster lässt sich in der Periode des Hochimperialismus wiederfinden.²⁹

Das Römische Reich führte die Expansionstradition der Griechen fort und legte seine „*Coloniae*“ vorwiegend in Gebieten an, die man zuvor militärisch erobert hatte. Diese Form der

²⁹ Bengtson, Hermann: Griechische Geschichte. Von den Anfängen bis in die Römische Kaiserzeit, München 1965, S. 47, 178f. sowie Finley, Moses: Colonies. An Attempt at Typology, in: Transactions of the Royal Historical Society, Bd. 26, Cambridge 1976, S. 168.

Siedlung, die den späteren Begriff Kolonie prägen sollte, spiegelte den Charakter des Römischen Reiches als Militärmacht wider, denn oftmals begannen solche „Coloniae“ als militärische Vorposten und Stützpunkte. In der Altertumswissenschaft unterscheidet man weithin zwischen „Coloniae maritimae“, also meist kleinen Handelsposten am Meer, und „Coloniae Latinae“, welche militärisch ausgerichtete Städte darstellten. Ab den 130er Jahren v. Chr. gründeten die Römer Landwirtschaftskolonien zur strukturierten Besiedlung der eroberten Gebiete.³⁰

Mit dem Fall des Weströmischen Reiches kam diese Entwicklung keinesfalls zum Stillstand. Im europäischen Mittelalter drückte sich Kolonialismus jedoch meist durch Grenzkolonisation aus, wie die deutsche Kolonisation Osteuropas beispielhaft beweist.³¹ Auch die Kreuzfahrerstaaten und die Handelsposten der italienischen Stadtstaaten werden von einigen Historikern als das „erste moderne Kolonisationsunternehmen Europas“ bezeichnet.³²

In der Frühen Neuzeit wurde mit der Erschließung der „Neuen Welt“ und dem „Zeitalter der Entdecker“ die überseeische Expansion wieder neu befeuert. Spanien und Portugal positionierten sich früh als die ersten globalen Kolonialreiche und teilten im 15. Jahrhundert die Welt regelrecht unter sich auf. Dies gipfelte im modernen Kolonialismus des 19. Jahrhunderts, als sich europäische Großmächte beispielsweise im „Wettlauf um Afrika“ ganze Kontinente einverleibten.³³

Der Beginn der deutschen Kolonialbewegung im Kaiserreich bis 1884

Was waren also zentrale Ausgangspunkte für die deutsche Kolonialbewegung vor Gründung des Deutschen Kaiserreiches? Folgende Entwicklungen sind dafür entscheidende Faktoren:

Zuerst sticht die einsetzende Industrialisierung (und die dadurch ausgelöste Auswanderungswelle) hervor, welche im 19. Jahrhundert nicht nur in Deutschland zur Urbanisierung und zu einem starken Bevölkerungswachstum führte. Dadurch wuchs zum einen der Machtanspruch Europas, der auf ökonomischen und technologischen Erfolg fußte. Zum anderen kam durch die neue wirtschaftliche und demografische Situation sowie die daraus entstandenen Probleme in Europa die sogenannte „Soziale Frage“ auf, die das Ergebnis von starkem, jedoch ungleichmäßig verteiltem materiellen Wachstum und Wohlstand war. Die Entstehung

³⁰ Galsterer, Hartmut: DNP 3 (1997), S. 76ff, Coloniae.

³¹ Hierzu mehr: Schulz-Vobach, Klaus-Dieter: Die Deutschen im Osten. Vom Balkan bis nach Sibirien, Hamburg 1989.

³² Finley, Colonies, S. 175.

³³ Gründer, Horst/Hiery, Hermann: Zur Einführung, in: Gründer, Horst/Hiery, Hermann (Hg.): Die Deutschen und ihre Kolonien. Ein Überblick, Berlin 2017, S. 14ff.

des für diese Epoche charakteristischen Proletariats war eine Folge, wobei weite Bevölkerungsteile oftmals in äußerst prekären Verhältnissen ihr Dasein fristeten. Ein großer Teil der Deutschen sah in dieser Situation, in der für sie Hunger und Arbeitslosigkeit zur Normalität wurden, nicht länger eine Zukunft in den deutschen Gebieten. Sie entschlossen sich zur Emigration in die Neue Welt, wo billige Grundstückspreise und ein demokratischeres Wohlstandsversprechen lockten. Die festgefahrenen Sozialstrukturen Europas schienen dort außer Kraft gesetzt und wirtschaftliche Prosperität für eine breite Masse an Menschen erreichbar, so zumindest die Hoffnung der Auswanderer.

In diesem Umfeld ist auch die Entstehung der Tempelgesellschaft zu begreifen, auf welche später noch detaillierter eingegangen wird. Für die Templer waren die soziale Frage und der gesellschaftliche Umbruch ebenfalls prägende Elemente, da sie darauf eine religiöse, pietistische Antwort fanden: Nur eine im christlichen Sinne gute Lebensführung, die Achtung der Lehren Jesu und anderer Propheten sowie der Zusammenhalt der religiösen Gemeinschaft könne die Menschen durch die Wirren der technologischen und sozialen Umbrüche und der sich ständig ändernden politischen Landkarte Europas führen. Für pietistische Kreise war die damalige Lage ein Problem der Gottlosigkeit oder der Herrschaft der katholischen Kirche und nicht nur rein sozial oder wirtschaftlich begründet.³⁴ Politische Ereignisse wurden stets religiös eingebunden und gedeutet, beispielsweise der Deutsch-Französische Krieg 1870/1871, welcher laut den Templern „nach allen Zeichen der Zeit zum letzten Weltreich“ aus der biblischen Offenbarung führe, und in welchem Frankreich als Nachfolger des alttestamentlichen Babylon stilisiert wurde, gegen welches das angeblich fromme, protestantische Preußen zu Felde zog.³⁵

Sonderfall in der Kolonialismusforschung: „Deutsche Kolonien unter fremder Flagge“

Im Folgenden soll ein Problemfeld umrissen werden, welches sich mit kleinen, nichtstaatlichen Kolonien beschäftigt, die in keinem direkten politischen Abhängigkeitsverhältnis zum Mutterland standen. Solche Kolonien, die selten größer waren als Dörfer oder kleinere Städte, sehen sich mit einem Dilemma konfrontiert: Sie werden von der wissenschaftlichen Welt und Kolonialforschern weitgehend ignoriert, waren aber gerade in der deutschen Geschichte durchaus bedeutsam. Kolonien, die keine staatlichen Besitzungen darstellten, sondern über Privatinitiativen in fremden, meist überseeischen Ländern angelegt wurden, werden im historischen Diskurs nicht selbstverständlich als „Kolonien“ aufgefasst. Hier werden Kolonien vor allem als

³⁴ Dargelegt in der Entstehungsgeschichte der TG in Warte des Tempels, 1904, (Jg. 60), Nr. 30, S. 233.

³⁵ Süddeutsche Warte, 1870, (Jg. 26), Nr. 29, S. 113 sowie Nr. 37, S. 145.

Territorien verstanden, die in einem politischen, sozialen und wirtschaftlichen Abhängigkeitsverhältnis zu einem *Mutterstaat* stehen und von „staatlicher Kolonialpolitik“³⁶ geprägt sind. Gerade aber in der deutschen Kolonialgeschichte finden sich vielfältige und zahlreiche Beispiele, die diesen „engen“ Kolonialismusbegriff herausfordern.³⁷ Seien es beispielsweise deutsche Ackerbaukolonien in den Amerikas oder die Tempelkolonien in Palästina: Durch die im europäischen Vergleich erst spät erfolgte Reichseinigung Deutschlands und die unter Bismarck lange andauernde Ablehnung von „staatlicher Kolonialpolitik“ gab es eine große Anzahl von privaten Initiativen, welche Ansiedlungen in fremden Erdteilen etablierten. In diesen wurde, ganz im eigentlichen Sinne einer Kolonie, das „Deutschtum“, wie die deutsche Kultur in alldeutschen Kolonialkreisen genannt wurde, erhalten und reproduziert.³⁸ Viele dieser Projekte standen in ihrer Geschichte nie unter der Vorherrschaft des Deutschen Reiches, weshalb sie anscheinend von der Geschichtswissenschaft vernachlässigt wurden und werden. Im Folgenden wird daher eine grundlegende Frage behandelt: Was ist als Kolonie zu betrachten?

Grundsätzlich sind dabei die Begriffe „Imperialismus“ und „Kolonialismus“ möglichst klar voneinander zu trennen, auch wenn es hier Überschneidungen gibt. Dabei muss zuerst darauf verwiesen werden, dass beide Themenfelder unterschiedlich stark erforscht sind. Osterhammel/Jansen konstatieren, dass es im Gegensatz zu „Imperialismus“ und den vielfältigen „Imperialismustheorien“ kaum Forschungsprojekte zu der Begriffsgeschichte des „Kolonialismus“ gab.³⁹

Zum einen gibt es in der Imperialismusforschung einen Konsens darüber, dass dieser als Phänomen vor allem in der Zeit von 1880–1914, also der Hochphase der Industrialisierung, stattfand.⁴⁰ Fenske erklärt diesen Konsens damit, dass zu dieser Zeit der Imperialismus stark die Politik der europäischen Staaten bestimmte.⁴¹ Der Kolonialismus ist hingegen eine Erscheinung ohne klares Anfangsdatum, es wird lediglich der „neuzeitliche Kolonialismus“ von dem der Antike und des Mittelalters unterschieden. Ersterer habe grob mit der Entdeckung Amerikas im Jahr 1492 begonnen und mit dem Ende des Ersten Weltkrieges geendet.⁴²

³⁶ Kundrus, Birthe: *Moderne Imperialisten. Das Kaiserreich im Spiegel seiner Kolonien*, Köln 2003, S. 174.

³⁷ Conrad, *Deutsche Kolonialgeschichte*, S. 14.

³⁸ Kundrus, S. 174ff.

³⁹ Osterhammel/Jansen, S. 7.

⁴⁰ Baumgart, Winfried: *Deutschland im Zeitalter des Imperialismus 1890–1914. Grundkräfte, Thesen und Strukturen*, Stuttgart 1982, S. 32; Fenske, Hans: *Imperialistische Tendenzen in Deutschland vor 1866*, in: *Historisches Jahrbuch*, 97/98 (1978), S. 337; Wehler, Hans-Ulrich: *Bismarck und der Imperialismus*, Frankfurt am Main 1985, S. 23.

⁴¹ Fenske, S. 337.

⁴² Osterhammel/Jansen, S. 8.

Zum Imperialismus gibt es zudem viele Definitionen in der Geschichtswissenschaft, die jedoch einen breiten Konsens abbilden. Denn Imperialismus wird im geschichtswissenschaftlichen Diskurs in der Regel dahingehend eingegrenzt, dass er die „Politik der Ausdehnung eines Nationalstaates über seine Grenzen hinaus“⁴³ sei, welcher, dank seiner „höher entwickelten Technologie“⁴⁴, „direkte und indirekt-informelle Herrschaft“⁴⁵ über andere Völker ausüben konnte, mit dem Ziel, die so erworbenen Gebiete „in einem Weltreiche zu vereinen“⁴⁶.

Dirk van Laak verfasste seine Imperialismus-Definition sogar in Abgrenzung hin zum Kolonialismus, denn dieser sei „die kulturelle, politische oder wirtschaftliche Expansion in fremde Territorien [...], aber auch ihre Erschließung und Besiedlung“⁴⁷, und damit weniger auf einen Staat oder ein Reich konzentriert. Osterhammel/Jansen definieren Kolonialismus weiterhin durch eine Abgrenzung des Begriffs von Kolonie und Kolonisation:

„Kolonisation‘ bezeichnet einen *Prozess* der Landnahme und Aneignung, ‚Kolonie‘ eine besondere Art von politisch-gesellschaftlichem *Personenverband*, ‚Kolonialismus‘ ein *Herrschaftsverhältnis*.“⁴⁸

Während bei dieser Definition der Kolonialismus durch Machtbeziehungen bestimmt wird, sind die Begriffe Kolonisation und Kolonie potentiell unabhängig von der staatlichen Dimension. Doch auch die Machtbeziehungen des Kolonialismus müssen laut dieser Definition nicht unbedingt „staatlicher Kolonialpolitik“⁴⁹ entspringen, sondern können schließlich auch auf Siedlergruppen zurückgehen. Im direkten Vergleich mit dem Imperialismus erkennt man eine Unschärfe des Begriffs, der viele Deutungsweisen zulässt. Wie Osterhammel/Jansen selbst schreiben, ist Kolonialismus „ein Phänomen von kolossaler Uneindeutigkeit.“⁵⁰

Der römische Ursprung des Wortes „Kolonie“ bietet eine erste Orientierung. „Colonia“ (Mehrzahl „Coloniae“) wird meist mit „Länderei; Ansiedlung“ übersetzt, wobei der dort

⁴³ Mommsen, Wolfgang: Imperialismustheorien. Ein Überblick über die neueren Imperialismusinterpretationen, Göttingen 1980, S. 7.

⁴⁴ Reinhard, Wolfgang: Einführung. Bewegung in der Imperialismusforschung, in: Reinhard, Wolfgang (Hg.): Imperialistische Kontinuität und nationale Ungeduld im 19. Jahrhundert, Frankfurt am Main 1991, S. 10.

⁴⁵ Wehler, S. 23.

⁴⁶ Mommsen, S. 7.

⁴⁷ van Laak, Dirk: Über alles in der Welt. Deutscher Imperialismus im 19. und 20. Jahrhundert, München 2005, S. 12.

⁴⁸ Osterhammel/Jansen, S. 8. *Hervorhebungen* im Original.

⁴⁹ Kundrus, S. 174.

⁵⁰ Osterhammel/Jansen, S. 8.

lebende „colonus“ gleichzeitig „Siedler“ und „Bauer“ ist.⁵¹ Hier findet man also das gleiche Dilemma der heutigen Begriffsdebatte, da „Colonia“ damit ebenso Ländereien wie eine Siedlungsgemeinschaft bezeichnet.

Diese Ambivalenz des Begriffes zieht sich durch den wissenschaftlichen Diskurs. Es ist umstritten, was als Kolonie gilt und was nicht. Viele Kolonialismusforscher behandeln in ihren Werken diesen Unterschied gar nicht, wie beispielsweise Osterhammel/Jansen in ihrem Grundlagenwerk „Kolonialismus. Geschichte, Formen, Folgen“. Dies ist nicht unbedingt verwunderlich, denn in weiten Teilen der Forschung herrscht offenbar die Auffassung vor, dass Kolonien eine Herrschaftsbeziehung implizieren, beispielhaft darstellbar an den deutschen Kolonien des 19. Jahrhunderts in Afrika, Asien und der Südsee. Exemplarisch ist dies bei Osterhammel/Jansen zu beobachten, welche über ihre bekannte Typisierung der verschiedenen Formen des „Siedlungskolonialismus“ eine solche Beziehung zwischen Kolonie und Kolonialstaat aufbauen.⁵² Es gibt aber auch einige Kolonialismusforscher, welche die offene Definition des Begriffes verteidigen. Moses Finley beispielsweise betonte in seiner grundlegenden Arbeit „Colonies – An Attempt at Typology“, dass vor allem das Siedler-element und die Abhängigkeit vom Mutterland eine Kolonie erst ausmachen. Darauf aufbauend spricht er vielen „anerkannten“ Kolonien im 19. Jahrhundert aufgrund des fehlenden Siedlerelements und fehlender Investitionen seitens des Kolonialstaates sogar die Bezeichnung „Kolonie“ ab.⁵³

Sebastian Conrad diskutiert in seinem Buch „Deutsche Kolonialgeschichte“ den „engen“ und „weiten“ Kolonialismusbegriff. Ersterer umfasst nach seinen Worten vor allem Kolonien, die „ein territorial definiertes Herrschaftsverhältnis (in der Regel in Übersee) voraussetzte[n], das mit Gewalt eine direkte formelle Abhängigkeit der besetzten Gebiete und der einheimischen Bevölkerung“ durchsetzte.⁵⁴ Hierunter fallen laut Conrad, ähnlich wie bei Osterhammel/Jansen, welche Kolonialismus als Herrschaftsform definieren⁵⁵, „Beherrschungskolonien[...], Stützpunktkolonien[...] und Siedlerkolonien“. Der „weite“ Begriff von „Kolonialismus“ hingegen muss laut Conrad abgegrenzt werden. Hierfür stellt er drei „Grundregeln“ auf: Zuerst müssen die Gesellschaften in diesem Verhältnis, die einheimische und die Kolonisten, auf der sozialen und politischen Ebene verschieden sein. Dann müssen zweitens beide „auf eine unterschiedliche Geschichte zurückblicken“ und drittens muss seitens der Kolonisten die Idee vorherrschen, dass man sich auf einer anderen, oder höheren, Stufe der Entwicklung als die

⁵¹ Kornemann, Ernst: RE 4,1 (1900), S. 511f, Coloniae.

⁵² Osterhammel/Jansen, S. 11f.

⁵³ Finley, Colonies, S. 171.

⁵⁴ Conrad, Deutsche Kolonialgeschichte, S. 14.

⁵⁵ Osterhammel/Jansen, S. 20.

zu kolonisierende Gesellschaft befinde.⁵⁶ Offen bleibt bei diesem „weiten“ Begriff aber, ob die Kolonisten das Territorium politisch beherrschen, wie weit die „Kolonie“ vom Mutterland entfernt sein kann und welchen juristischen Status die Kolonie innehat.⁵⁷

Als weiterer Verteidiger des „weiten“ Kolonialismusbegriffes definiert Lorenzo Veracini in seiner Arbeit zum Siedlerkolonialismus eine „Kolonie“ folgendermaßen:

„Colony‘ as a term can have two main different connotations. A colony is both a political body that is dominated by an exogenous agency, and an exogenous entity that reproduces itself in a given environment (in both cases, even if they refer to very different situations, ‚colony‘ implies the localised ascendancy of an external element – this is what brings the two meanings together).“⁵⁸

Diese Definition ist in Teilen wesentlich präziser, aber auch offener. Sie bezieht ausdrücklich auch solche Siedlungen mit ein, die nicht unter der jeweiligen Kolonialherrschaft in der Ferne entstanden. Das verbindende Element ist hier die lokalisierte Vorherrschaft eines externen Elements. Veracini verbindet damit den „engen“ und „weiten“ Kolonialismusbegriff in einer Definition.

Die vorliegende Arbeit nimmt eine offene Stellung zum Konzept des Kolonialismus und der Kolonie-Definition ein. Die Kolonie ist hier eine, wie es Veracini und Osterhammel/Jansen formulieren, „besondere Art von politisch-gesellschaftlichem Personenverband“⁵⁹, welche sich in einer bestimmten Umgebung reproduziert⁶⁰ und dabei auch unabhängig von „staatlicher Kolonialpolitik“⁶¹ agieren kann.

Besonderer Sonderfall: „Religiös motivierte deutsche Kolonien unter fremder Flagge“ am Beispiel der Tempelkolonien

Im Rahmen dieser Arbeit ist allerdings noch eine weitere Dimension oder ein *besonderer Sonderfall* zu betrachten. Meist werden Kolonisation und Kolonialismus vor dem Hintergrund wirtschaftlicher und sozialer Auswanderung behandelt. Es waren dementsprechend historisch

⁵⁶ Conrad, Deutsche Kolonialgeschichte, S. 15f.

⁵⁷ Ebenda, S. 16.

⁵⁸ Veracini, Lorenzo: Settler Colonialism. A Theoretical Overview, New York 2010, S. 2f.

⁵⁹ Osterhammel/Jansen, S. 8.

⁶⁰ Veracini, S. 2f.

⁶¹ Kundrus, S. 174

betrachtet vor allem Regionen von Kolonialismus betroffen, die Expansionsräume für Einwanderer boten und wirtschaftliche Chancen eröffneten. Ein bekanntes Beispiel sind hierbei die Amerikas, wohin vor allem Europäer emigrierten. Ein möglicher wirtschaftlicher und sozialer Aufstieg stellte dabei einen starken Pull-Faktor dar. Afrika, Asien und Ozeanien sind aus diesen Gründen ebenfalls Ziel der europäischen Expansion geworden, jedoch mit unterschiedlich starker Ausprägung.

Vor diesem Hintergrund verwundert die Kolonisation Palästinas. Wäre es den Tempelkolonisten nur um wirtschaftlichen und sozialen Aufstieg gegangen, wäre die *Neue Welt* ein weit näherliegendes Ziel gewesen. Wie später noch behandelt werden wird, sind sogar einige Tempelkolonisten, welche zuerst in die USA ausgewandert waren, in Folge der Etablierung der Tempelkolonien nach Palästina eingewandert, zum Beispiel die Familie Schumacher. Doch warum entschieden sich sogar bereits nach Amerika ausgewanderte Deutsche zur Gründung von Kolonien in Palästina?

Eine Einordnung liefert Christoph Paulus, dessen erster Satz in „Die Tempelcolonien in Palästina“ die schwierigen Bedingungen des Kolonialismus in Palästina beschreibt:

„Man wird wohl kaum ein Land auf der Erde finden, welches für Colonisationsunternehmungen ungünstigere Verhältnisse darböte als der Orient im allgemeinen und Palästina insbesondere.“⁶²

Paulus begründete dies im Folgenden mit dem ungünstigen Boden, welcher „durch einen tausendjährigen Raubbau“ ausgebeutet worden sei, den zahlreichen Sümpfe, welche durch „mangelnde Regulierung der Gewässer“ verursacht worden seien, sowie mit dem, seiner Meinung nach, größten Hindernis: der osmanischen „Missregierung“, welche durch hohe Steuern und ungeordnete Besitzverhältnisse die wirtschaftlichen Grundlagen für Kolonien sehr erschwere.⁶³ Paulus fasste zusammen:

„Kurz, die ackerbauenden Colonisten begegnen überall Widerständen und finden nirgends eine Hülfe, und könnten sich nicht halten, wenn sie sich nicht entschliessen wollten, zu dem alles entscheidenden Bachschisch [hier als Bestechungsgeld gemeint] ihre Zuflucht zu nehmen.“⁶⁴

⁶² Paulus, Christoph: Die Tempelcolonien in Palästina, in: Zeitschrift des Deutschen Palästina-Vereins (1878–1945), 6 (1883), S. 31.

⁶³ Ebenda.

⁶⁴ Ebenda.

Palästina verfügte über keine nennenswerten Ressourcen und Bodenschätze, in der damaligen Zeit lag es zudem bis zur Eröffnung des Suezkanals fernab der großen europäischen Handelsrouten. Auch die Ansiedlung von Handwerkern war aufgrund der schwachen Nachfrage schwierig. Wie Paulus erläuterte, waren die Bedingungen für Ackerbau, welchen die meisten der Tempelanhänger verfolgten, ebenfalls nachteilig.

Die Antwort auf diese Frage ist auch die Antwort auf die Frage, warum Palästina über all die Jahrhunderte eine Stellung als stark umstrittenes Land innehatte, um welches sich oftmals kriegerische Auseinandersetzungen drehten: Religion und Glauben.

Die wichtigste Ressource des Landes war und ist, dass es für die drei abrahamitischen Weltreligionen, das Judentum, Christentum und den Islam, ein wichtiger oder sogar der wichtigste Ort ist, an dem zentrale Geschehnisse der Geschichte dieser Religionen stattfanden und an welchem auch noch heutzutage die wichtigsten Stätten der jeweiligen Religionen beheimatet sind. Die religiöse Verbundenheit mit Palästina erklärt seine Stellung als Sehnsuchtsort, auch für die Tempelgesellschaft, welche eine eigentlich undogmatische Glaubensauffassung vertrat.

Denn laut Auffassung der Tempelgesellschaft war es ihr religiöser Auftrag, das Land zu kolonisieren, kultivieren, modernisieren und dort eine Utopie als Vorbild für den Rest der Welt zu erschaffen. Sie stellten einen besonderen Teil der Kolonialbewegung dar, verstanden sich aber nicht unbedingt selbst als Teil davon.

Zudem hatten die dortigen Kolonisten selbst eine sehr weite Auffassung von dem Konzept der „Kolonie“, wie Christoph Hoffmann, der erste Tempelvorsteher, festhielt. In seinem Werk „Nachricht über die Anfänge der Ansiedlung des Tempels im Heiligen Lande“ aus dem Jahr 1870 beschrieb er das Heilige Land als ständiges Ziel christlicher Kolonisation, da dort seit dem 3. Jahrhundert n. Chr. Pilger siedelten und Siedlergemeinschaften in der Form von Klöstern gründeten. Hoffmann schlussfolgerte auch für seine Zeit: „Noch heute bilden die Klöster in Palästina kleine Colonien, die von den christlichen Nationen unterhalten und bevölkert werden“.⁶⁵

Die Kolonisten der Tempelgesellschaft pflegten zudem grundsätzlich den Austausch mit anderen deutschen Kolonialgesellschaften. Zum einen wurden sie von diesen als gute Beispiele einer Kolonisation hervorgehoben, vor allem zu der Zeit, als das Deutsche Reich noch keine eigenen Kolonien besaß. Zum anderen waren viele Tempelkolonisten Mitglieder in solchen Kolonialvereinen. Beispielhaft ist, dass die *Warte* darüber informierte, dass sich um 1890 eine Ortgruppe des Alldeutschen Verbandes in Jerusalem gegründet habe, der 1899 „fast alle hiesigen Deutschen [...] als Mitglieder angehören.“⁶⁶ Der Alldeutsche Verband (ADV) stell-

⁶⁵ Hoffmann, Christoph: „Nachricht über die Anfänge der Ansiedlung des Tempels im Heiligen Lande“, Stuttgart 1870, S. 9.

⁶⁶ *Warte des Tempels*, 1899, (Jg. 55), Nr. 24, S. 187.

te unter den Kolonialvereinen Deutschlands eine der radikalsten und nationalistischsten Vereinigungen dar. Er verbreitete vor allem eine völkische Ideologie des Deutschtums, beharrte auf der Überlegenheit der Deutschen und rechtfertigte damit einen deutschen Anspruch auf Kolonien und Expansion. Der ADV und sein Presseorgan, die *Alldeutschen Blätter*, gelten durch ihre völkische Ideologie als Wegbereiter der Nationalsozialisten.⁶⁷ Dadurch lässt sich auch die zum späteren Zeitpunkt offen zu Tage tretende Sympathie weiter Teile der Tempelgesellschaft gegenüber dem Nazi-Regime erklären. Ebenso arbeitete man auf Seiten der Templer mit gemäßigeren Teilen der Kolonialszene zusammen. So wurden ab 1884 mehrere *Warte*-Artikel über den Deutschen Kolonialverein (DKV), die größte deutsche Kolonialgesellschaft, geschrieben, vorrangig wohlwollend. Der DKV bot den Templern daraufhin Unterstützung an.⁶⁸ Zusätzlich wurde durch die Tempelkolonisten regelmäßig das Presseorgan des DKV, die *Deutsche Kolonialzeitung*, bezogen. So hatte der „Deutsche Verein“, eine beliebte Vereinigung in der Kolonie Haifa, drei Zeitschriften in seiner Auslage: den *Schwäbischen Merkur*, die *Leipziger Illustrierte Zeitung* und die *Deutsche Kolonialzeitung*.⁶⁹ Vor allem die letzte Wahl verdeutlicht das Interesse der deutschen Siedler in Palästina an den anderen deutschen Kolonien und auch eine später empfundene Zugehörigkeit zum deutschen Kolonialspektrum.

In Debatten über den Status der Kolonien in Palästina positionierten sich die Kolonisten dementsprechend oft auch als Teil des deutschen Kolonialismus. So argumentierten sie beispielsweise vehement gegen die Auffassung, sie seien im Prinzip dasselbe wie die deutschen Ansiedlungen in Südrussland. Das von ihnen als stärkstes empfundene Argument war, dass sie ihre deutsche Staatsbürgerschaft behielten und ihre Mitglieder als Soldaten in das Deutsche Heer einberufen würden.⁷⁰

Die Tempelkolonisten sahen aber auch Parallelen zwischen sich und anderen religiösen Siedlungsprojekten. Interessanterweise identifizierte man sich teilweise mit den Mormonen in den Vereinigten Staaten, „weil es sich um eine religiöse Bewegung handelt, deren Gründer und Sendboten wie wir die Sammlung des Volkes Gottes predigen“.⁷¹ Aber auch zu den oben genannten russischen Ansiedlungen hatte man ein sehr enges Verhältnis, es gab sogar einige Tempelgemeinden in Russland.⁷²

⁶⁷ Siehe hierzu: Kruck, Alfred: *Geschichte des Alldeutschen Verbandes 1890–1939*, Wiesbaden 1954.

⁶⁸ *Warte des Tempels*, 1884, (Jg. 40), Nr. 4, S. 1f.

⁶⁹ *Warte des Tempels*, 1886, (Jg. 42), Nr. 18, S. 138.

⁷⁰ *Warte des Tempels*, 1890, (Jg. 46), Nr. 9, S. 70.

⁷¹ *Warte des Tempels*, 1887, (Jg. 43), Nr. 9, S. 65.

⁷² Siehe hierzu: *Tempelgesellschaft in Deutschland: Damals am Kaukasus. Ein Erzählbuch über Entstehung, Blütezeit und Untergang der deutschen Tempelsiedlungen im Nordkaukasus-Gebiet*, Stuttgart 2001.

2 Vorgeschichte

2.1 Die Tempelgesellschaft

Entstehung der Tempelgesellschaft und Kirschenhardthof

Die Tempelgesellschaft entstammte ihrem religiösen Fundament nach aus dem württembergischen Pietismus¹, welcher vor allem im frühen 19. Jahrhundert starken Zuwachs erfuhr.² Dort hatten sich mit Zustimmung des württembergischen Königs sogenannte Pietistengemeinden in neu gegründeten Dörfern organisiert, welche unter dem Dach der Landeskirche über eine gewisse Eigenständigkeit in Glaubensfragen verfügten.³ Eine solche Gemeinde war das von Wilhelm Hoffmann 1819 gegründete Korntal, in welcher sein junger Sohn, Christoph Hoffmann, aufwuchs.⁴

Dieser erfuhr dort eine streng pietistische Erziehung und trat nach einem Studium der Theologie und seiner Lehrbeschäftigung in Ludwigsburg, die er mit Unterbrechungen bis 1853 ausführte, vor allem ab 1845 als Publizist der neu gegründeten *Süddeutschen Warte* hervor, welche den aufklärerischen Zeitgeist bekämpfen wollte.⁵ Hoffmann wurde zudem als Stellvertreter Ludwigsburgs Mitglied in der Nationalversammlung 1848. Dieses Amt sollte er während seiner Zeit in Frankfurt jedoch kaum wahrnehmen, da er seinen Plan, dort für eine Stärkung des christlichen Einflusses im Staat einzustehen, nicht nach seinen Vorstellungen umsetzen konnte.⁶ Während seiner erneut folgenden Zeit als Lehrer machte er dafür Bekanntschaft mit vielen späteren Weggefährten, darunter Christoph Paulus und Georg David Hardegg. Vor

¹ Zum württembergischen Pietismus und dessen Verbindung mit dem Heiligen Land: Föll, Renate: Sehnsucht nach Jerusalem. Zur Ostwanderung schwäbischer Pietisten, Tübingen 2002.

² Seibt, Hans: Moderne Kolonisation in Palästina. Die Kolonisation der deutschen „Templer“, Stuttgart 1933, S. 15 sowie Carmel, Siedlungen, S. 7 und Föll, S. 175f.

³ Carmel, Siedlungen, S. 7f.

⁴ Sauer, Paul: Vom Kirschenhardthof im Namen Gottes nach Palästina und Australien, in: Eisler, Jakob (Hg.): Deutsche in Palästina und ihr Anteil an der Modernisierung des Landes, Wiesbaden 2008, S. 127, sowie Carmel, Siedlungen, S. 8 und Föll, S. 177f.

⁵ Sauer, Vom Kirschenhardthof, S. 127.

⁶ Sauer, Uns rief das Heilige Land, S. 18.

allem letzterer sollte auf die „praktische Anwendung der Gedanken Hoffmanns“ beharren, wie Carmel beschreibt.⁷ Denn Hardegg war ein starker Befürworter der Kolonisation, da seiner Meinung nach eine „bloße Bewunderung“ Jesu nicht ausreiche, um die zeitgenössische Gesellschaft zu verbessern.⁸

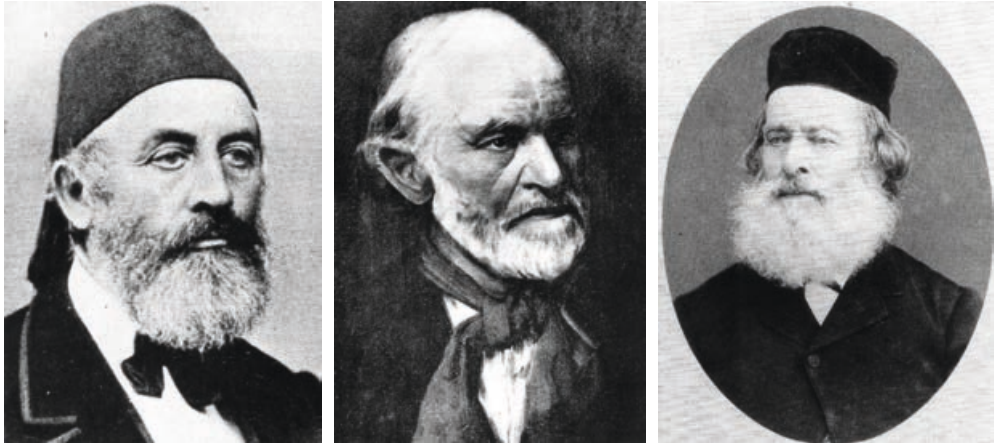


Abb. 1: Von links: Christoph Hoffmann (1815–1885), Georg David Hardegg (1812–1879) und Christoph Paulus (1811–1893)⁹

Ab 1854 funktionierten Hoffmann und Hardegg daher die *Warte* immer stärker zu einem „Organ der Sammlungsbewegung“ um, die Gleichgesinnte ansprechen und organisieren sollte. Am 24. August 1854 rief Hoffmann zusammen mit Hardegg und einem weiteren Weggefährten aus Ludwigsburg, Christoph Paulus, die „Gesellschaft für die Sammlung des Volkes Gottes in Jerusalem“, auch „Jerusalemfreunde“ genannt, ins Leben. Ein Jahr später gründeten die drei Glaubensführer zudem auf dem Kirschenhardthof bei Winnenden ihre eigene Gemeinde, welche bis zur Verlegung des Hauptsitzes nach Stuttgart im Jahr 1873 das Zentrum der Tempelgesellschaft in Deutschland blieb.¹⁰ Von dort aus konnten sie ihre Botschaft weiterverbreiten, welche sich in wenigen Worten wie folgt zusammenfassen lässt:

⁷ Sauer, *Uns rief das Heilige Land*, S. 10.

⁸ Lange, S. 344.

⁹ Sauer, *Uns rief das Heilige Land*, S. 40–41 sowie S. 80–81.

¹⁰ Carmel, *Siedlungen*, S. 11ff sowie Lange, S. 468.

„Die Zeit ist gekommen, wo der Orient für die christliche Cultur gewonnen und dadurch geistig und äußerlich erneuert werden muß.“¹¹

Mit diesen Worten begann Hoffmann sein Werk „Occident und Orient – Eine kulturgeschichtliche Betrachtung“ aus dem Jahr 1875. Das Zitat fasst die damals bereits empfundene Bestimmung der späteren Tempelgesellschaft zusammen, welche darin bestand, Palästina durch einen „friedlichen Kreuzzug“ für das Christentum zurückzuerobern und zu erneuern.¹² Der Grund für diese Mission war der Glaube, dass nur die „Sammlung des Volkes Gottes“ im Heiligen Land, in einer Art christlichem Vorbildstaat, die großen Fragen des 19. Jahrhunderts beantworten und die Menschen zurück auf den Pfad der Tugend führen könne.¹³ Die Herstellung eines solchen „Volkes Gottes“ war für Hoffmann die zentrale Aufgabe der neu zu gründenden Gesellschaft, da „Christus, ehe er wieder kommt, um sein Königreich aufzurichten, ein Volk gegründet sehen will, das diesen Namen eher verdient, als das jüdische“, welches ihm zufolge daran gescheitert sei.¹⁴ Dieses Volk müsse den Templern zufolge aus dem „Samen Abrahams“, also den Jüngern Jesu (den Christen) bestehen, den eigentlichen Erben des Heiligen Landes.¹⁵

Die Templer verorteten sich zudem entsprechend ihrer millenaristischen Grundansicht in einer Art Vorzeit des letzten Gerichts, in welcher laut Hoffmanns Interpretation der Offenbarung des Johannes die vorrangige Aufgabe der Menschheit in dem „Wiederaufbau des Tempels“ in Jerusalem bestehe.¹⁶ Dieser neue „Tempel“, von dem auch der spätere Name der Gesellschaft inspiriert war, sollte jedoch nicht auf der Tempelstätte an der Stelle des Felsendoms aus Steinen errichtet werden. Vielmehr waren in den Augen der Jerusalemfreunde die eigenen Mitglieder die Bausteine, die als Ganzes eine „Behausung Gottes im Geist werden“ sollten.¹⁷

Die „Commissionsreise“ nach Palästina und die Zeit danach

Um die Ziele der Tempelgesellschaft zu erreichen, war eine Kolonisation Palästinas für dieselbe unumgänglich. Das Land musste „gehoben, erneuert und veredelt“ werden, doch dafür musste

¹¹ Hoffmann, Christoph: Occident und Orient. Eine kulturgeschichtliche Betrachtung vom Standpunkt der Tempelgemeinden in Palästina, Stuttgart 1926, S. 1.

¹² Ebenda.

¹³ Carmel, Siedlungen, S. 11.

¹⁴ Hoffmann, Christoph: Die Geschichte des Volkes Gottes, als Antwort auf die sociale Frage, Stuttgart 1855, S. IV (Vorwort).

¹⁵ Lange, S. 441.

¹⁶ Hoffmann, Occident und Orient, S. 123.

¹⁷ Carmel, Siedlungen, S. 13 sowie Lange, S. 495.

die Führung der Tempelgesellschaft zuerst die vermeintlich hindernden Probleme identifizieren.¹⁸ Aus diesem Grund organisierten die Vorsteher der „Jerusalemfreunde“ im Jahr 1858 eine Erkundungsreise nach Palästina, die sogenannte „Commissionsreise“. Die finanzielle Situation erlaubte der damaligen Führung der Jerusalemfreunde jedoch nur eine Reise zu dritt, weshalb sich Hoffmann und Hardegg gemeinsam mit dem erfahrenen Weinbauern Joseph Bubeck auf den Weg nach Palästina begaben. Eine zuvor zugesicherte Unterstützung seitens des preußischen Königs blieb aus.¹⁹

Die drei Reisegefährten erreichten Jaffa am 14. März 1858 und starteten eine drei Monate andauernde Rundreise, die sie nach Jerusalem, Nazareth und in andere Gegenden des Landes führte.

Hoffmann und Hardegg suchten dabei in erster Linie nach Antworten auf folgende Fragen: „Welche Faktoren sind für die heruntergekommene Situation des Landes verantwortlich, und welche Hindernisse erschweren eine Verbesserung eben dieser Situation?“²⁰ Laut Goren kamen sie während der Reise vor allem zu dem Ergebnis, dass es vorrangig die Einheimischen und der Islam als vorherrschende Religion waren, welche den Zustand des Landes zu verantworten hatten.²¹ Hoffmann und Hardegg kamen überein, dass ihre Bewegung noch nicht stark genug sei, „angesichts des Wesens der türkischen Regierung und der feindseligen Haltung der moslemischen Einwohnerschaft“ eine Kolonisation zu wagen.²² Daher wollte man sich zuerst damit beschäftigen, weitere Anhänger zu sammeln. Anfang der 1860er Jahre war laut Carmel allerdings der Zenit des Einflusses und Unterstützerkreises der Tempelgesellschaft erreicht.²³

Ein Jahr nach der Rückkehr ihrer Anführer aus Palästina kamen zudem andere Probleme auf die junge Glaubensgemeinschaft zu. Die evangelische Landeskirche war immer mehr über die stark abweichenden Glaubensauslegungen Hoffmanns verärgert. Nachdem dieser 1859 eine von der Landeskirche untersagte Konfirmation durchführte, wurde er kurzerhand aus der Kirche ausgeschlossen. Nach einer ungewissen Zwischenzeit, in welcher Hoffmann versuchte die Entscheidung anzufechten, entschieden sich 1861 auch die restlichen Anhänger

¹⁸ Hoffmann, *Occident und Orient*, S. 1.

¹⁹ Eisler, Jakob: Die Erkundungsreise der Templer nach Palästina im Jahre 1858. Aus den Tagebuch-Aufzeichnungen des Weingärtners Joseph Friedrich Bubeck, in: *Der besondere Beitrag. Beilage der Warte des Tempels*, 11 (2004), S. 4.

²⁰ Goren, Haim: Der Beitrag der Templer zur Erforschung Palästinas, in: *Gemeindebrief der deutschen evangelischen Gemeinde an der Erlöserkirche Jerusalem* September – Oktober – November, Jerusalem 2004, S. 33.

²¹ Ebenda.

²² Carmel, *Siedlungen*, S. 15.

²³ Ebenda, S. 15f.

Hoffmanns zum geschlossenen Austritt und zur Gründung des „Deutschen Tempels“ als eigenständige Religionsgemeinschaft.²⁴

Hoffmann und seine Tempelgesellschaft verfolgten jedoch unbeirrt das Ziel, sich selbst und das Heilige Land für eine großflächige Kolonisation durch ihr *Volk Gottes* vorzubereiten. Die folgenden Jahre waren von ersten Schritten in diese Richtung geprägt, die eine erste Ansiedlung in Palästina ermöglichen sollten. Hauptziel dieser Initiativen und auch Favorit der Tempelführung für eine Kolonisation war der Norden des Landes, genauer gesagt die Gegend um Nazareth.

2.2 Auf nach Nazareth! – Der erste Kolonisationsversuch der Templer in Palästina und seine Folgen

Warum Nazareth? – Kriterien zur Auswahl des Ansiedlungsplatzes in Galiläa

Die frühen Bestrebungen der Tempelgesellschaft richteten sich interessanterweise nicht auf Jerusalem, wie die Entstehungsgeschichte der Templer nahelegen könnte. Das erste Kolonisationsprojekt war zu Anfang noch in der Gegend um Nazareth lokalisiert. Es muss also zuerst die Frage gestellt und beantwortet werden, warum die Wahl auf die Stadt in Galiläa und nicht auf das religiöse Zentrum des Christentums und der Tempelgesellschaft fiel.

Meiner Ansicht nach waren hierbei mehrere Faktoren im Spiel:

Nazareth war zur Zeit der frühen Tempelgesellschaft eine vorrangig christlich geprägte Stadt.²⁵ Als die Tempelvorsteher Hoffmann und Hardegg im Jahre 1858 eine erste Erkundungsreise („Commissionsreise“) nach Palästina unternahmen, um die Möglichkeiten und Risiken der Kolonisation des Landes einzuschätzen, hatten sie bereits erste Kontakte unter den zahlreichen dort lebenden Christen geknüpft.²⁶ Vielleicht hat auch bereits deren Anzahl bei den beiden Oberhäuptern eine grundlegende Sympathie für den Ort aufkeimen lassen. Dies ist für andere, mehrheitlich von Christen bewohnte Orte wie zum Beispiel Lydda (das heutige Lod) dokumentiert, wo unter anderem in den Berichten auch auf die gute Anlage von Straßen und Toren eingegangen und dies auch mit der christlichen Mehrheit in der Ortschaft erklärt

²⁴ Carmel, Siedlungen, S. 16.

²⁵ Emmett, Chad F.: *Beyond the Basilica. Christians and Muslims in Nazareth*, Chicago 1995, S. 26f.

²⁶ Eisler, Die Erkundungsreise der Templer, S. 6ff.

wurde.²⁷ Für die Tempelanführer scheint somit ein Zusammenhang zwischen der Religion der Bewohner einer Ortschaft und deren Verhältnis zu Infrastrukturen bestanden zu haben. In die Berichten dieser Commissionsreise wird zudem ein ausführlicher Exkurs über Nazareth und seine Umgebung eingebettet, in welchem Nazareths Stellung für das Christentum als „der Ort, wo unser Heiland seine Jugendzeit verlebte, wo er laut dem Zeugniß der Evangelien zu männlichem Verstand und zum Propheten und König seines Volkes heranreifte“, gepriesen, aber auch seine Fruchtbarkeit und schöne Landschaft herausgestellt wurden.²⁸

Somit bot Nazareth aus der Perspektive der Tempelvorsteher zwei entscheidende Vorteile: Die christliche Bevölkerung garantierte einen gewissen Rückhalt und ein potentielles Netzwerk, welches leichter auszubauen schien als in anderen Landesteilen. Die christlich geprägten heiligen Stätten, wie das Haus der Maria, Mutter von Jesus, sowie die darauf erbaute Verkündigungsbasilika/-kapelle, die Werkstatt des Josef und der Marienbrunnen²⁹ sorgten für einen stetigen Austausch mit christlichen Pilgern aus aller Welt, welche man vom eigenen Werk und Weltbild würde überzeugen können.³⁰ Hierbei war die Anwesenheit christlicher Wallfahrtsorte jedoch lediglich indirekt von Bedeutung. Denn die Templer wiesen ein undogmatisches Glaubensverständnis auf, in dem die lokale Konzentration von diversen Wallfahrtsorten keinen besonderen Stellenwert besaß.

Zwar stand Nazareth in Konkurrenz zum Wallfahrtsort Jerusalem hintenan, da Jerusalem den Großteil der damaligen christlichen Pilger anzog, jedoch war es im Gegensatz zu Jerusalem, wie bereits erwähnt, ein mehrheitlich christlich geprägter Ort. Es gab überdies zwar in Jerusalem eine ebenfalls nicht unbedeutende christliche Gemeinde³¹, jedoch erwarteten die Templer, dort immer mit Verfolgung durch andere Glaubensrichtungen, vor allem durch Muslime, rechnen zu müssen. Diese Grundangst zeigte sich später, als die Templer von lokalen Auswirkungen internationaler Konflikte des Osmanischen Reiches mit europäischen Mächten (zum Beispiel dem Serbisch-Türkischen Krieg) berichteten.³² Ihren Schilderungen zufolge konnte eine derart aufgeladene Stimmung während eines Konfliktes in manchen

²⁷ Süddeutsche Warte, 1858, (Jg. 14), Nr. 37, S. 113.

²⁸ Ebenda, S. 114.

²⁹ Für eine Betrachtung der dortigen heiligen Stätten empfiehlt sich: Halbwachs, Maurice: Stätten der Verkündigung im Heiligen Land. Eine Studie zum kollektiven Gedächtnis, Konstanz 2003, S. 134–141. (ursprünglich unter dem Titel „Topographie légendaire des Évangiles en Terre Sainte“ im Jahr 1941 erschienen)

³⁰ Tilt, Charles: Das Boot und die Karawane. Eine Familienreise durch Ägypten, Palästina und Syrien, Leipzig 1868, S. 335ff und Oliphant, Laurence: Haifa or Life in the Holy Land 1882–1885, Jerusalem 1976, S. 8.

³¹ Zum Beispiel das bekannte Syrische Waisenhaus der Spittlerschen Mission in Jerusalem.

³² Ein Beispiel: Warte des Tempels, 1877, (Jg. 33), Nr. 15, S. 5.

Orten schnell zu Selbstjustiz gegenüber Europäern führen. Solche spontanen Gewaltausbrüche konnten von den lokalen Behörden zudem nur schwer kontrolliert werden. In Nazareth schien ein solcher Gewaltausbruch nicht in gleichem Maße wahrscheinlich, da hier die Mehrheit der Bevölkerung christlichen Glaubens war und damit unter dem Schutz von europäischen Mächten, zum Beispiel Frankreich, stand.³³ Zudem konnten die Kolonisten, wie bereits ausgeführt, am Anfang eventuell auf eine gewisse religiöse Solidarität von Seiten der dortigen Bevölkerung zählen.

Ein weiterer Punkt, welcher für Nazareth sprach, ist geografischer Natur und in der Sozialstruktur der Tempelgesellschaft begründet:

Die Gegend um Nazareth wurde von den Teilnehmern der Commissionsreise im Gegensatz zum Umland Jerusalems als landwirtschaftlich gut nutzbar erkannt. Jerusalem und sein Umfeld wurden hingegen als „felsig und unfruchtbar von Natur aus“ beurteilt.³⁴ Da viele Mitglieder der Tempelgesellschaft Bauern und Handwerker waren, strebten diese vor allem die Gründung von Ackerbaukolonien an und beurteilten mögliche Plätze für die Gründung von Siedlungen nach entsprechenden Kriterien. Hierüber berichtete vor allem der dritte Mitreisende der Commissionsreise, Joseph Bubeck, welcher in seinen Notizen insbesondere die Fruchtbarkeit von Landschaften und Orten begutachtete.

Letztlich war, wie bei jeder Kolonialunternehmung im 19. Jahrhundert, ein Punkt besonders wichtig: Der Ort musste „gesund“, mit einer Wasserquelle ausgestattet und klimatisch verträglich erscheinen. Krankheit, Hunger und Wassermangel waren und sind große Hindernisse für die Ansiedlung in fremden Ländern, und diese Formel galt ebenso damals in Palästina. Die Templer achteten bei ihrer Begutachtung verstärkt auf die „gesunde Lage“ potentieller Ansiedlungsplätze und lagen, wie in dieser Arbeit ebenfalls ausgearbeitet werden wird, oftmals mit ihren Einschätzungen daneben. Interessanterweise siedelten sich die Templer rückblickend betrachtet an genau solchen Orten erfolgreich an, welche anfangs noch als besonders ungesund galten, während die als „gesund“ angesehenen Hochländer und Ebenen Palästinas oftmals große Probleme mit sich brachten.³⁵ Die Gegend um Nazareth galt den frühen Templern ironischerweise als „gesund“, was sich als fataler Trugschluss erweisen sollte.

Die ausschlaggebenden Kriterien für die Gegend um Nazareth waren also seine christliche Prägung, sowohl der Bevölkerung als auch der Wallfahrtsorte, und die scheinbare Eignung für Ackerbaukolonien, da Galiläa als „gesund“, wasserreich und fruchtbar eingeschätzt wurde.

³³ Frankreich (katholisch) und Russland (orthodox) waren wichtige Schutzmächte für die Christen im Heiligen Land. Im 19. Jahrhundert etablierten sich Deutschland und Großbritannien ebenfalls als (protestantische) Schutzmächte.

³⁴ Eisler, Die Erkundungsreise der Templer, S.14.

³⁵ Süddeutsche Warte, Bd. 23 (1867), Nr. 42, S. 167.

Der erste Kolonisationsversuch sollte jedoch vor allem die letzteren Beobachtungen als einen Trugschluss entlarven.

Die „Ernte des Todes“ – Erste Siedlungsversuche und ihr Scheitern

Obwohl die erste Besichtigung des Landes durch Hoffmann, Hardegg und Bubeck bereits im Jahr 1858 stattfand, wartete die Tempelgesellschaft noch lange auf den Start des Projekts der Kolonisierung Palästinas. Vor allem hoffte man auf bessere Bedingungen in der Zukunft, da während der Commissionsreise zwar grundsätzlich festgestellt wurde, dass eine Kolonisation praktisch möglich sei, dass aber die momentanen Zustände vor Ort, vor allem die muslimische Oberherrschaft des als korrupt und rückständig angesehenen Osmanischen Reiches, eine solche Ansiedlung ungemein erschweren würden. Zudem fanden kurz vor der Reise ein Mord an dem angesehenen deutschamerikanischen Ansiedler Grosssteinbeck sowie die Vergewaltigung seiner Frau und seiner Mutter in der Nähe von Jaffa statt, was einen Schatten auf die gesamte Reise der Tempelvorsteher legte. Auch die folgende, schleppende Aufarbeitung der Vorfälle seitens der zuständigen Behörden und die verhaltene Reaktion des deutschen Außenministeriums bestärkten auf Seiten der damaligen „Jerusalemfreunde“ den Eindruck eines feindlichen Umfeldes in Palästina gegenüber Christen.³⁶ Solche Ereignisse, ebenso wie das Scheitern anderer kolonialer Projekte in Palästina, schreckten die Tempelleitung lange von einer zu frühen Kolonisation ab.³⁷ Dennoch waren die Templer sehr an Entwicklungen im Heiligen Land interessiert und berichteten regelmäßig in der *Warte* hierüber.³⁸

Im Jahr 1860 wurde daher zuerst eine kleine Gruppe von vier jungen Templern zu einer zweiten Expedition nach Palästina geschickt. Diese sollten dort eine Grundlage für nachfolgende Ansiedler schaffen, etwa dadurch, dass sie die Landessprache erlernten und personelle Netzwerke knüpften.³⁹ Eine Koloniebildung sollte dabei, laut der Führung in Deutschland, jedoch nicht erfolgen. Als die vier „Missionszöglinge“ Ende 1860 unter dem Einfluss von Missionaren den Grundstein für eine kleine Siedlung bei Nazareth legen wollten, wurde ihnen daher eine finanzielle Unterstützung durch die Tempelgesellschaft nicht gewährt. Die Führung fürchtete eine ungeordnete Kolonisation, welche die Templer in „endlose Kleinigkeiten“ hineinziehen würde. Wegen der mangelnden Unterstützung kam das Siedlungsprojekt nicht zur Umsetzung

³⁶ Perry, Yaron: „Mount Hope“. Deutsch-Amerikanische Siedlung in Jaffa 1850–1858, Haifa 1995, S. 56.

³⁷ Carmel, Siedlungen, S. 18f.

³⁸ Hoffmann, Christoph: Nachricht über die Anfänge der Ansiedlung des Tempels im heiligen Lande, Stuttgart 1870, S. 10ff.

³⁹ Götel: Eine deutsche Kolonie in Syrien, in: Preußische Jahrbücher, 96, Berlin 1899, S. 233.

und die jungen Templer sammelten sich in der Folge größtenteils in Jerusalem.⁴⁰ Als 1862 die Weisung der Tempelführung erging, sofort in die Heimat zurückzukehren, zogen die vier es vor, auf eigene Faust in Palästina zu bleiben.⁴¹

Vielen in Deutschland verbliebenen Templern missfiel das zögerliche Verhalten der Tempelführer. Diese hatten in den 1860er Jahren den Fokus vor allem auf das Wachstum und die Verbreitung der Tempelgesellschaft gelegt, statt konkrete Kolonisationspläne auszuarbeiten. Viele Templer wanderten wegen der instabilen Lage in Zentraleuropa in den 1860er Jahren nach Nordamerika und Russland aus.⁴² Unter diesen Ungeduldigen gab es auch einige Tempeler, die nicht länger auf eine ungewisse Änderung der politischen Lage und eine spätere Einwanderung nach Palästina warten wollten.⁴³ Zu den wichtigsten Akteuren unter diesen Ungeduldigen wurden die vier „Missionszöglinge“, welche ab 1865 erneut Versuche unternahmen, kleinere Kolonien in Palästina zu gründen und deutsche Templer als Mitglieder für solche Projekte zu gewinnen, ohne sich dabei mit der Tempelleitung in Deutschland abzusprechen. Auf Initiative von Ludwig Hipp, eines neu eingetroffenen Tempplers aus Deutschland, gelang ihnen im Jahr 1865 die Gründung einer Kolonie in Medschedel (Mudscheydil) bei Nazareth.⁴⁴ Anfang 1867 wird vom Umzug dieser Siedler in ein größtenteils verlassenes Dorf namens Kunis (Chuneyfis) in der Jesreel-Ebene (damals bekannt als Ebene von Esdrelon)⁴⁵, ebenfalls in der Nähe von Nazareth, berichtet. Dort pachteten sie Land von der Regierung, dessen Erträge mit 20 Prozent versteuert waren, und vergrößerten sich mit der Zeit durch den Zuzug von 20 weiteren Templern aus Deutschland, darunter auch Frauen und Kinder⁴⁶.

Gegen Mitte des Jahres, während der Erntezeit, erkrankten und starben mehrere Siedler wegen Wasserverschmutzung und ungenügend ausgebauter Unterkünfte. Die Großzahl der Kolonisten verließ den Ort, siedelte sich erneut bei Medschedel an, um diesen Ort jedoch ebenfalls nach dem erneuten Ausbruch von schweren Krankheiten zu verlassen und daraufhin nach Nazareth zurückzugehen.⁴⁷ Die Ansiedler hatten die klimatischen Bedingungen und

⁴⁰ Goren, Haim: Erste Siedlungsversuche der deutschen Templer in der Jesreel-Ebene im 19. Jahrhundert, in: Jahrbuch des Deutschen Evangelischen Instituts für Altertumswissenschaft des Heiligen Landes, Jahrgang 1, Fürth 1989, S. 106.

⁴¹ Ebenda, S. 108 und Hoffmann, Nachricht über die Anfänge, S. 15.

⁴² Hoffmann selbst schreibt in seiner rückblickenden Betrachtung „Nachricht über die Anfänge des Tempels im heiligen Lande“, dass die Tempelbewegung sich in dieser Zeit zwar über viele Länder verbreiten konnte, jedoch nie zur erhofften Massenbewegung wurde.

⁴³ Carmel, Siedlungen, S. 18f.

⁴⁴ Goren: Erste Siedlungsversuche, S. 108 und Hoffmann: Nachricht über die Anfänge, S. 18.

⁴⁵ Carmel, Alex: Palästina-Chronik 1853–1882. Deutsche Zeitungsberichte vom Krimkrieg bis zur ersten jüdischen Einwanderungswelle, Ulm 1978, S. 67.

⁴⁶ Goren: Erste Siedlungsversuche, S. 110 und Hoffmann: Nachricht über die Anfänge, S. 18f.

⁴⁷ Hoffmann, Nachricht über die Anfänge, S. 19 und Goren, Erste Siedlungsversuche, S. 111.

das Vorkommen von Krankheiten offenkundig unterschätzt. Die jungen Kolonisten arbeiteten nach in Deutschland üblicher Art vor allem zur Mittagszeit, ohne sich an die klimatischen Bedingungen Palästinas anzupassen, und taten dies daher oftmals bei großer Hitze. Zusätzlich setzten den Siedlern die Nahrungsumstellung und das verschmutzte Wasser stark zu.⁴⁸ Infektionskrankheiten wie Malaria, die Ruhr und ähnliches rafften die Ansiedler daher oft unerwartet schnell hinweg. Da die Kolonisten keinen eigenen Arzt in ihrer Kolonie hatten, mussten Kranke in nahe gelegene Städte, vor allem nach Nazareth, gebracht werden, wo sie in die Obhut christlicher Pfleger gegeben wurden. Die mangelhafte Verkehrsinfrastruktur in der Region machte solche Krankentransporte jedoch beschwerlich und verhinderte sie bei besonders schwerwiegenden Leiden sicherlich auch einige Male.

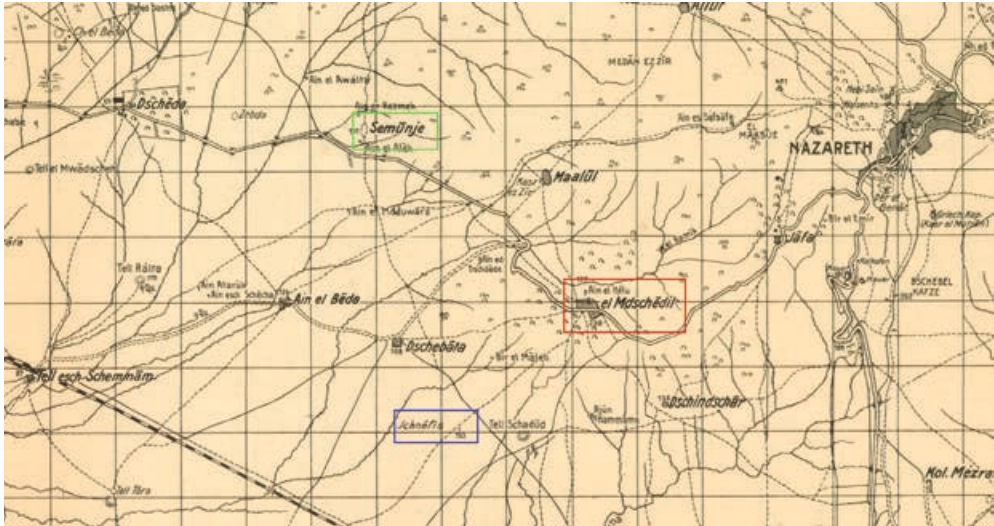


Abb. 2: Die ersten Siedlungsversuche: Medschedel (rot), Kunisis (blau) und Samunje (grün). (Schumacher-Karten DPV ca. 1903)

Ab dem Herbst 1867 fassten die Tempelkolonisten den Entschluss, mit den verbliebenen Leuten einen weiteren Siedlungsversuch bei Samunje (Simonias/Shimron), im Westen Nazareths, zu unternehmen.⁴⁹ Allerdings waren die eigenen Ressourcen offensichtlich erschöpft, weshalb man bei der Tempelgesellschaft um Hilfe bat. Anfangs hatte die Tempelführung diese frühen

⁴⁸ Die Colonien des „Deutschen Tempels“ im Orient, in: Colonialpolitische Correspondenz. Organ des deutschen Colonial-Vereins, Nr. 7–8, 1883.

⁴⁹ Hoffmann, Nachricht über die Anfänge, S. 20.

Ansiedlungsversuche in Palästina noch toleriert, wohl auch, da sie unter Eigenfinanzierung stattfanden. Als die Ansiedler nun jedoch um Finanzierungshilfe für ihren neuen Versuch bei Samuneh baten, verstieß die Tempelführung sie kurzerhand aus der Tempelgesellschaft und gab ihnen damit unmissverständlich zu verstehen, dass sie völlig auf sich allein gestellt seien.⁵⁰ Dies hatte sicherlich damit zu tun, dass die frühen Ansiedler bei ihrer Ausreise nicht auf die Weisungen der Tempelleitung gehört hatten. Vor allem jedoch wollte die Tempelgesellschaft mit der Maßnahme weitere unkontrollierte Auswanderung unterbinden, da das wiederholte Scheitern solcher Ansiedlungen ein verheerendes Bild für den Rest der Templer darstellte und überdies das Potenzial hatte, zukünftige Ansiedlungspläne wesentlich zu erschweren.

Solch ein verheerendes Bild bot sich in Samuneh schließlich.

Nachdem sich die nun ausgestoßenen Templer dort angesiedelt hatten, wurde die Kolonie im November und Dezember 1867 erneut durch schwere Krankheiten dezimiert. Mit der Abkühlung durch den eintretenden Winter besserte sich der Zustand der Kolonisten wieder, was den Siedlern Hoffnung gab und sie motivierte. Bis zum Juni 1868 liefen die Geschäfte und der Aufbau in der Kolonie dann wieder gut genug, um weitere Siedler dorthin zu locken.⁵¹

Mit dem Einsetzen des Sommers nahm die Lage in der Siedlung jedoch bedrohliche Ausmaße an. Eine landesweite Seuche traf die Kolonisten besonders hart und innerhalb weniger Wochen war die Kolonie durch zahlreiche Todesfälle in solch starker Weise getroffen, dass man die Siedlung aufgab und sich nun, vollends desillusioniert, in alle Teile des Landes zerstreute.⁵² Christoph Hoffmann beschreibt die damalige Seuche in seinem Rückblick als „Ernte des Todes“, welche den frühen Siedlungsbestrebungen den Todesstoß versetzt habe. Zwar versuchte die Tempelgesellschaft angeblich, nachdem sie von der Seuche in Samuneh erfahren hatte, den dortigen Kolonisten nun doch noch die benötigte finanzielle Hilfe zukommen zu lassen, jedoch erreichten die Geldmittel die Siedlung wegen fehlender Post- und Wegverbindungen zu spät, so Hoffmann.⁵³ Die unterentwickelte Infrastruktur in der Region war demnach ein zentrales Problem bei der Kolonisation und wurde im Nachhinein auch als solches von den Templern identifiziert.

Wie Christoph Hoffmann resümierte, war zwar vor allem angeblich fehlende Organisation unter den Siedlern der Hauptgrund für deren Scheitern. Aber auch die „Ansiedlung an einem zwar fruchtbaren aber wüstliegenden, vom Verkehr abgeschnittenen Platz“, welcher eine feindselige Bevölkerung beheimatete, sei ein gewichtiger Grund dafür gewesen, dass dieser vorerst letzte „inoffizielle“ Kolonisationsversuch fehlschlug. Diese Einschätzung teilten

⁵⁰ Goren, Erste Siedlungsversuche, S. 114.

⁵¹ Hoffmann, Nachricht über die Anfänge, S. 20 und Goren, Erste Siedlungsversuche, S. 114f.

⁵² Goren, Erste Siedlungsversuche, S. 116. und Süddeutsche Warte, 24 (1868), Nr. 34, S. 134f.

⁵³ Hoffmann, Nachricht über die Anfänge, S. 21.

ebenfalls andere Beobachter, wie der deutsche Konsul in Jerusalem, welcher dem damaligen preußischen Kanzler Bismarck vom Scheitern der Kolonie berichtete.⁵⁴

Dromedar statt Dampflok – Die Verkehrsinfrastruktur Palästinas im 19. Jahrhundert

Warum kam die Hilfe aus Deutschland so schwer bei den Kolonisten an? Dies hat mit dem abgelegenen Standort dieser frühen Kolonien zu tun, welcher aus dem Zustand des palästinensischen Verkehrsnetzes resultierte.

Palästina war bereits seit dem 14. Jahrhundert osmanisches Territorium. Die Herrschaft über dieses Territorium wurde durch das Osmanische Reich abwechselnd stärker und schwächer ausgeübt. Vor allem im 17. und 18. Jahrhundert nahm die politische Herrschaft durch die Osmanen stark ab. Diese versuchten, ihre Provinzen mithilfe von unabhängigen Bezirksgouverneuren, sogenannten „Paschas“, zu regieren. Diese Paschas kontrollierten auch verschiedene Teile Palästinas und standen oftmals in scharfer Konkurrenz zueinander. Ihre Herrschaft wurde vor allem durch Zahlungen an die Hohe Pforte in Konstantinopel, den Amtssitz des Sultans und der Nationalregierung, abgesichert. Diese Bezirksgouverneure wurden allerdings oft von der Nationalregierung abgesetzt und ersetzt. Daher versuchten sie oftmals, während ihrer Herrschaft durch ihr jeweiliges Territorium möglichst viel Gewinn in möglichst kurzer Zeit zu erzielen. Investitionen in Infrastruktur, also langfristige Anlagen im Land, waren damals schlicht nicht rentabel genug, da die Machthaber vorzugsweise auf schnelle Ausbeutung des Herrschaftsgebietes aus waren, statt auf dessen wirtschaftliche Entwicklung.⁵⁵

Dadurch verfiel das seit den Römern schlecht erhaltene Straßennetz immer weiter und das Verkehrssystem stellte sich auf flexiblere Verkehrsmittel wie Kamele und Pferde als Lastenträger sowie Pferde und Esel als Personentransportmittel um. Dieses System, das durch die Beduinenkultur bereits vorhanden war und in der Folge immer weiter kultiviert wurde, hatte durchaus Vorteile, was zu einem späteren Zeitpunkt noch thematisiert werden soll. Vor allem war es jedoch von der europäischen Entwicklung vollkommen entkoppelt. Zu einer Zeit, als Eisenbahnschienen anfangen, die Landschaft zu durchschneiden, und das schrille Pfeifen der Dampflokomotiven in Europa und den USA das industrialisierte Verkehrszeitalter einläutete,

⁵⁴ Goren, Erste Siedlungsversuche, S. 123.

⁵⁵ Issawi, Charles: Syria. Introduction, in: Issawi, Charles (Hg.): The Economic History of the Middle East 1800–1914, Chicago 1966, S. 205 sowie Carmel, Alex: Der christliche Beitrag zum Wiederaufbau Palästinas im 19. Jahrhundert, in: Carmel, Alex/Eisler, Ejal Jakob (Hg.): Der Kaiser reist ins Heilige Land. Die Palästinareise Wilhelms II. 1898, Stuttgart 1999, S. 12.

waren Kamele und Pferde die unangefochtenen Transportmittel Palästinas und großer Teile des Nahen Ostens. Statt Straßen und Schienen waren traditionelle Kamel- und Trampelpfade die Verkehrsadern Palästinas. Durch diese floss der Verkehr gleichwohl in einem anderen Rhythmus. Informationen, Waren und Personen brauchten damals wesentlich länger, um sich im Land zu verteilen. Touristen und christliche Pilger aus Europa beschwerten sich oftmals über das als rückständig empfundene Verkehrsnetz, welches „keinen einzigen ordentlichen Hafen“ aufweisen könne, dessen „verödete Straßen“ und „zerfallene Brücken“ einen Verkehr mit Wagen unmöglich machten und wo es „kein einziges Hotel gäbe“, welches europäischen Standards genüge.⁵⁶ Durch seine Lage am Mittelmeer war Palästina zudem bis zur Eröffnung des Suezkanals 1867 weitgehend von den großen Handelsrouten und dem Welthandel ausgeschlossen. Beides sollte sich später, am Anfang der offiziellen Kolonisation durch die Tempelgesellschaft, ändern.

Für die ersten Templer, die sich in Palästina ansiedelten, waren die Zustände, wie bereits erwähnt, ein großer Malus. Denn Nazareth war durch die mangelhaften Infrastrukturen vor Ort schlecht an die Küste angebunden.

Anfang 1868, kurz vor der „offiziellen“ Ansiedlung durch die beiden Tempelvorsteher, waren diese vom harten Kurs gegenüber den frühen Kolonisten abgewichen und organisierten Hilfszahlungen, um den in Schwierigkeiten befindlichen Kolonisten von Samunjeħ zu helfen. Ob dies aus altruistischen Motiven und verspäteter Solidarität mit den Glaubensgenossen geschah, oder ob man sich davon einfach versprach, diese Kolonie und ihre Siedler bei der bevorstehenden eigenen Ansiedlung wieder einbinden zu können und damit ein erfahreneres Element zu integrieren, ist eine Frage, die bei der vorliegenden Quellenlage leider nicht abschließend beantwortet werden kann. Es kann jedoch festgehalten werden, dass wichtige Templer wie Christoph Hoffmann der schlechten Infrastruktur im Norden eine Mitschuld dafür gaben, dass die Kolonie trotz dieser späten Bemühungen scheiterte.

Die Einwanderer um die Tempelvorsteher erkannten diese grundlegenden Probleme, wurden von Überlebenden des Unternehmens und Beteiligten, wie dem preußischen Generalkonsul Weber in Beirut, darauf hingewiesen und orientierten sich daher bewusst nach Haifa als Standort der ersten Ansiedlung um.⁵⁷

Haifa bestach hierbei durch seine gute Lage, da es einerseits durch den Schutz des Berges Karmel einen potentiell guten Hafenplatz bildet und andererseits mit Akko in erreichbarer Nachbarschaft einen bereits seit langer Zeit gut angebundenen Verkehrsknotenpunkt mit

⁵⁶ Carmel, *Der christliche Beitrag*, S. 13.

⁵⁷ Hoffmann, *Nachricht über die Anfänge*, S. 25.

etablierten Handelsbeziehungen zu Europa besaß.⁵⁸ Dies ermöglichte den Kolonisten, sich von der schlechten infrastrukturellen Lage innerhalb Palästinas ein Stück weit unabhängig machen zu können, da man stets auf die seegebundene Infrastruktur (die von europäischen Schifffahrtslinien dominiert wurde) zurückgreifen konnte, die verlässlicher schien als das einheimische landgebundene Verkehrsnetz. Für diese praktischen Vorteile nahm man in Kauf, einen relativ unbekanntem Ort zu besiedeln, der weder von einer christlichen Mehrheit noch von christlicher Kultur geprägt war, dafür allerdings großes Entwicklungspotential in Form von gutem Land, gutem Klima und den Vorteil eines aufsteigenden Handels- und Hafenplatzes bot. Außerdem war Haifas Einwohnerzahl zu Beginn der Kolonisation überschaubar und man konnte mit seinen wenigen Kolonisten einen großen Unterschied in der Bevölkerungszusammensetzung bewirken.⁵⁹

Haifa konnte zudem einen anderen Nachteil ausgleichen, der Nazareth anhaftete: In Nazareth fand man keine europäischen Vertretungen und Konsulate, welche einen gewissen Schutz gegenüber einer eventuell feindseligen osmanischen Lokalregierung und Bevölkerung garantieren konnten. In Haifa und der nahe gelegenen Bezirkshauptstadt Akko gab es diesen Standortvorteil, was die Templer während ihrer Präsenz in Palästina geschickt auszunutzen wussten, um ihre Interessen zu schützen und eigene Projekte voranzutreiben.⁶⁰

Das Scheitern der Nazareth-Kolonien als „Schule“ für spätere Siedler

Das Scheitern der Ansiedlungen um Nazareth hatte hinsichtlich des späteren Umgangs mit der Kolonisation Palästinas durch die Tempelgesellschaft starke Auswirkungen, die bei näherer Betrachtung einem offenkundigen Paradigmenwechsel gleichkamen. Christoph Hoffmann selbst bezeichnete das Scheitern der ersten Kolonisten gar als „Schule“ für die späteren deutschen Ansiedler.⁶¹

Die Abgeschiedenheit der Kolonien, zum Beispiel Samunjehs, führte dazu, dass die Kolonisten vom Rest des Landes und, viel wichtiger, von ihrem Heimatland und den von ihm

⁵⁸ Volney, Constantin Francois: *Travels through Syria and Egypt*, in: Issawi, Charles (Hg.): *The Economic History of the Middle East 1800–1914*, Chicago 1966, S. 219 sowie Smilianskaya, Irina: *Razlozhenie feodalnikh otnoshenii v Sirii i Livane v seredine XIXv.*, in: Issawi, Charles (Hg.): *The Economic History of the Middle East 1800–1914*, Chicago 1966, S. 232.

⁵⁹ Carmel, Siedlungen, S. 27. Carmel beziffert die Einwohnerzahl auf 4000.

⁶⁰ Ben-Artzi, Yossi: *Religious ideology and landscape formation. The case of the German Templars in Eretz-Israel*, in: Baker, Alan/Biger, Gideon (Hg.): *Ideology and landscape in historical perspective. Essays on the meanings of some places in the past*, Cambridge 1992, S. 85.

⁶¹ Hoffmann, *Nachricht über die Anfänge*, S. 22.

bereitgestellten Ressourcen regelrecht abgeschnitten waren. War ein Kolonist an Malaria erkrankt, musste er einerseits nach Nazareth geschafft werden, andererseits mussten aber auch in Nazareth die erforderlichen Ressourcen, wie das neue Präparat Chinin, aber auch ärztliche Behandlungsmöglichkeiten verfügbar sein. Einen Ausweichplan zu Nazareth gab es für Kranke aufgrund der infrastrukturellen Lage oftmals nicht. Zudem war das landestypische Klima häufig eine große Belastung für die Kolonisten. Haifa hingegen wurde auch wegen des Gebirgszuges Karmel eine bessere Luft- und Klimaqualität zugesprochen.⁶²

Die Templer legten fortan einen starken Fokus auf die infrastrukturelle Anbindung ihrer Kolonien und vermieden es, diese an abgelegenen Plätzen aufzubauen, wo eine Versorgung durch eine „Mutterkolonie“ oder das deutsche Heimatland und die dortigen Anhänger erschwert bis unmöglich wurde. Haifa war als aufstrebende Hafenstadt ein idealer Anfangspunkt und Jaffa war durch seine Lage als zentrale Hafenstadt Palästinas und die kürzlich gebaute Jerusalemstraße sogar ein noch besserer Platz für die Gründung von Kolonien. Für die späteren Tochterkolonien galt ebenfalls der Grundsatz, dass eine infrastrukturelle Anbindung unerlässlich für die Etablierung neuer Ansiedlungen war. Dieses Modell sollte sich in der weiteren Geschichte als erfolgreich herausstellen, sodass die Kolonien zwar durchaus in Schwierigkeiten gerieten (vor allem durch Krankheiten), jedoch nicht mehr aufgegeben werden mussten, wie dies zuletzt bei Samunjuh der Fall gewesen war.

Ebenso erkannten die Templer die Verwundbarkeit ihrer Kolonien in Hinblick auf deren personelle Zusammensetzung. So war es der Mangel an eigenen, ausgebildeten Ärzten, der die Anfangszeit der galiläischen Kolonien erschwerte. Fortan wurde die Einwanderung durch die Leitung der Tempelgesellschaft streng reglementiert. Nur finanziell abgesicherte und beruflich geeignete Kolonisten sollten nach Palästina geschickt werden, um die dortigen Siedlungen möglichst zu komplementieren statt zu belasten. Dies geschah gegen großen Druck seitens der Tempelmitglieder, die möglichst schnell und zahlreich nach Palästina umsiedeln und dort bei der Errichtung der Kolonien helfen wollten. Bei eigenmächtiger Einreise drohten die Templer sogar mit Ausschluss aus der Gemeinschaft, wie damals bei den Ausgestoßenen von Samunjuh. Sie waren stets um eine gelungene Außendarstellung ihrer Kolonien und deren inneren Zustand besorgt. Diese Maßnahmen scheinen sich positiv auf die Kolonisation ausgewirkt zu haben, da die bedachte Auswahl der Siedlungsplätze und Ansiedler es erlaubte, vorherige Fehler zu vermeiden. Sie hatten aber auch gewichtige Nachteile für die Tempelgesellschaft, vor allem hinsichtlich der Rekrutierung von neuen Mitgliedern. Mitglieder, die unbedingt auswandern wollten, auch vor dem Hintergrund sozialer, wirtschaftlicher und politischer Motive, musste man so zurückhalten und riskierte, diese und weitere Mitglieder durch Frustration zu verlieren. Das anfängliche Momentum der Tempelgesellschaft in Württemberg und Deutschland

⁶² Süddeutsche Warte, Bd. 24 (1868), Nr. 50, S. 197.

wurde von deren Führern damit zugunsten einer geordneten Einwanderung und Kolonisation aufgegeben, ebenso wie das Festhalten an sozialen oder religiösen Kriterien für die Auswahl von Koloniestandorten.

Doch auch die „offizielle“ Besiedlung Palästinas erfolgte nicht problemlos. Nach dem Aufbau der Kolonie Saron, die bereits 1871 aufgrund fehlender landwirtschaftlicher Nutzungsflächen bei Jaffa gegründet wurde, fielen erneut viele Ansiedler Krankheiten, vor allem Malaria und der Ruhr, zum Opfer. Der Tempelvorsteher Hoffmann sagte später über diese Zeit, dass er damals die zentralen Lehren aus Samuneh, gut organisiert, infrastrukturell abgesichert und vor allem geduldig vorzugehen, wegen Druck seitens der Ansiedler außer Acht gelassen habe.⁶³ Im Gegensatz zu Samuneh konnte sich Saron allerdings als Siedlung halten, da es einen beständigen Nachzug von Ansiedlern und Hilfe aus der Mutterkolonie Jaffa sowie aus Deutschland gab, welche durch den dortigen Hafen vergleichsweise schnell eintreffen konnte. Die neue Form der Ansiedlung war also zumindest bezüglich der Infrastrukturen widerstandsfähiger organisiert.

In nachfolgender Zeit war die Tempelgesellschaft sehr darum bemüht, Samuneh als ein „Privatunternehmen, welches in guter Meinung gemacht wurde“, herunterzuspielen, mit dem die eigene, „offizielle“ Kolonisation wenig gemein habe.⁶⁴ Mehrere Artikel in der *Warte* bezeichneten den Kolonisationsversuch schlicht als einen „nicht gehörig vorbereiteten und etwas eigenmächtigen“ Versuch, der an diesen Voraussetzungen gescheitert sei.⁶⁵ Die Rolle, welche die in Deutschland ansässige Tempelleitung dabei gespielt hatte, wurde für die eigenen Geschichtsbücher dabei anscheinend ignoriert oder ausgeklammert.

⁶³ Lange, S. 449ff.

⁶⁴ *Süddeutsche Warte*, Bd. 24 (1868), Nr. 35, S. 138.

⁶⁵ *Warte des Tempels*, Bd. 40 (1884), Nr. 47, S. 8.

3 Hauptteil

3.1 Die erste Phase (1868–1884): Die Etablierung der deutschen Kolonisten im Heiligen Land und erste Privatinitiativen

Eine der bedeutendsten externen Entwicklungen im Zeitraum der ersten Phase war die Gründung des Deutschen Kaiserreichs. Im Jahr 1871 ermöglichte es der Sieg über Frankreich dem preußischen König Wilhelm, sich zum deutschen Kaiser zu krönen und die deutschen Staaten zu einem Reich zu vereinigen. Diese Entwicklung brachte in der deutschen Außenpolitik vor allem eine stärkere zentrale diplomatische Vertretung der Auslandsdeutschen mit sich. Das hatte ganz praktische Vorteile für die hier behandelten Kolonisten in Palästina, welche sich schließlich als deutsche Staatsbürger in einem fremden Staat ansiedelten und mehrheitlich die deutsche Staatsangehörigkeit beibehielten. Die Tempelkolonisten verstanden es, im Verlauf der Geschichte diese konsularischen Dienste geschickt für sich zu nutzen, wenn sie sich durch die osmanischen Behörden ungerecht behandelt fühlten oder wenn anti-christliche Aufstände aus der arabischen Bevölkerung drohten. Letzteres führte sogar einige Male zur Entsendung von deutschen Kriegsschiffen an die palästinensische Küste. Ein gutes Beispiel hierfür war die Ankunft des deutschen Kriegsschiffes „Gazelle“ vor der Küste von Jaffa, das im Zuge des Russisch-Türkischen Krieges von 1877 die Unversehrtheit der Kolonisten in einem aufgeheizten und anti-europäischen Klima sicherstellte. Für die Siedler der Tempelgesellschaft war das „kräftige Auftreten der deutschen Regierung zur Beschützung ihrer Unterthanen von großer Bedeutung“, wie sie selbst mehrfach betonten.¹

Das Osmanische Reich hingegen befand sich, verglichen mit dem neu gegründeten Deutschen Reich, in einer völlig anderen Lage. Laut der Meinung vieler damaliger Zeitgenossen war das Vielvölkerreich in Auflösung begriffen und wurde weithin als der „kranke Mann am Bosphorus“ verspottet.²

¹ Warte des Tempels, 1877, (Jg. 33), Nr. 18, S. 4f.

² Carmel, Alex: Palästina im 19. Jahrhundert – zur Vorgeschichte der Gründung des Deutschen Palästina-Vereins, in: Nothnagle, Almuth/Abromeit, Hans-Jürgen/Foerster, Frank (Hg.): Seht, wir gehen

Nach seiner Blüte im 16. Jahrhundert war das Osmanische Reich im 18. und 19. Jahrhundert durch zahlreiche Kriege mit rivalisierenden Nationen, Nachfolgekriegen innerhalb des Reiches und der Erosion der zentralen Autorität von Konstantinopel zugunsten lokaler Gouverneure in eine schwierige Lage geraten.³ Jürgen Osterhammel definiert den „Beginn des Abstiegs“ des Osmanenreiches mit der Niederlage der Osmanen im Russisch-Osmanischen Krieg von 1768–1774, welcher mit „erheblichen“ Gebietsverlusten endete.⁴ Die nächste Niederlage wurde dem Vielvölkerstaat durch Napoleons kurzen Orientfeldzug im Jahre 1799 beigebracht, welcher das politische Gleichgewicht innerhalb des Reiches vollends zum Wanken brachte. Nun begannen auch die europäischen Mächte, sich wieder verstärkt dem Orient und dem Osmanischen Reich zu widmen.⁵ Die innere und äußere Verfassung des Reiches wurde nach dem französischen Feldzug zunehmend als fragil wahrgenommen. Während des Griechischen Unabhängigkeitskrieges in den 1830ern musste der mächtige ägyptische Gouverneur Mohammed Ali militärisch intervenieren, um eine peinliche Niederlage für das Reich zu verhindern. Nach dieser offenen Machtdemonstration wagte Ali schließlich die Konfrontation mit der Reichsregierung in Konstantinopel selbst, als er 1831 in die arabischen Länder des Osmanischen Reiches einfiel und diese besetzte. Versuche der Osmanen, jene Gebiete 1838 zurückzuerobern, endeten im Desaster und der darauffolgende Gegenangriff Alis konnte 1840 nur durch Intervention der europäischen Mächte auf Seiten der Osmanen gestoppt werden, wobei von Ali besetzte Territorien, wie Palästina, wieder in die Obhut der Regierung in ihrer Hauptstadt Konstantinopel zurückgegeben wurden. Für diese Hilfe rangen die Europäer dem geschwächten Reich Reformen ab, die auch für die Stellung der Europäer im Heiligen Land eine neue Grundlage schufen und beispielsweise die Errichtung eines Preußisch-Englischen Bistums in Jerusalem ermöglichten.⁶ Insgesamt wurde die Oberhoheit über das Land durch die Osmanen laut Carmel aber nur dadurch garantiert, dass die europäischen Mächte zu zerstritten waren, um sie selbst für sich zu beanspruchen.⁷ Diese Zerstrittenheit und das damit einhergehende Festhalten am Status quo

hinauf nach Jerusalem! Festschrift zum 150jährigen Jubiläum von Talitha Kumi und des Jerusalemvereins, Leipzig 2000, S. 19 sowie Majoros, Ferenc/Rill, Bernd: Das Osmanische Reich 1300–1922. Die Geschichte einer Großmacht, Wiesbaden 2004, S. 310.

³ Issawi, Charles: General Introduction: Decline and Revival of the Middle Eastern Economy, in: Issawi, Charles (Hg.): The Economic History of the Middle East 1800–1914. A Book of Readings, Chicago/London 1966, S. 4 sowie Carmel, Der christliche Beitrag, S. 12.

⁴ Osterhammel, Jürgen: Die Entzauberung Asiens. Europa und die asiatischen Reiche im 18. Jahrhundert, München 2010, S. 304.

⁵ Carmel, Palästina im 19. Jahrhundert, S. 17f.

⁶ Ebenda, S. 19.

⁷ Ebenda.

traten unter anderem auch im Krimkrieg 1853–1856 offen zu Tage, als die europäischen Mächte Großbritannien und Frankreich eine Zerschlagung des Reiches durch Russland verhinderten.⁸

Trotz der Erhaltung des Status quo durch die europäischen Mächte war die Stellung des Osmanischen Reiches in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts äußerst prekär. Die Dringlichkeit von Reformen und Modernisierung, auch im Infrastruktursektor, bestimmte die politische Landschaft, und die Abhängigkeit von der Gnade der europäischen Großmächte war innen- wie außenpolitisch zur Realität für den Vielvölkerstaat geworden.

Infrastrukturell betrachtet, war Palästina zu dieser Zeit in einem *vormodernen* Zustand, die Lage dort entsprach also nicht der Komplexität von Systemen, die in Europa parallel Fuß fassen oder gefasst hatten.⁹ Das inländische Verkehrswesen wurde dabei hauptsächlich durch Kamelkarawanen, Esel und Pferde bedient, während die Anbindung an Schifffahrtslinien gering war. Alex Carmel beschrieb den infrastrukturellen Zustand mit den folgenden drastischen Worten:

„Das Land hatte keinen einzigen ordentlichen Hafen und keine Eisenbahn; seine Straßen waren verödet, seine Wälder abgeholzt; sein Handel war gering, seine Landwirtschaft primitiv; es gab keine moderne Industrie. Es war ein Land in dem sich keine Wagen bewegten, dessen Schiffsverbindung mit Europa in Ermangelung von Häfen von der Gnade des Himmels abhing“¹⁰

Vor der Ansiedlung der Tempelgesellschaft gab es demnach keine Verkehrsmittel, die auf der Grundlage des Rads als Fortbewegungstechnologie verwendet wurden. Kutschen und Fuhrwerke, welche im Europa des 19. Jahrhunderts zum Verkehrsalltag gehörten und graduell von der Eisenbahn abgelöst wurden, waren in Palästina schlicht nicht vorhanden. Dies hing sicherlich auch mit dem Fehlen der (modernen) Fahrstraßen zusammen, welche die Nutzung der Fuhrwerke auf langen Strecken erst ermöglichten. Der palästinensische Verkehr funktionierte hingegen über tradierte Trampelpfade, welche von den Karawanen frequentiert wurden. Diese waren entsprechend langsam und auch nicht fähig, Großtransporte durchzuführen. Zudem war der Reisekomfort berüchtigt schlecht.¹¹

⁸ Siehe hierzu: Baumgart, Winfried: *The Crimean War 1853–1856*, London 1999.

⁹ van Laak, Dirk: *Alles im Fluss. Die Lebensadern unserer Gesellschaft – Geschichte und Zukunft der Infrastruktur*, Frankfurt am Main 2018, S. 17f.

¹⁰ Carmel, *Siedlungen*, S. 4.

¹¹ Kark, Ruth: *Transportation in Nineteenth-Century Palestine. Reintroduction of the Wheel*, in: Kark, Ruth (Hg.): *The Land that became Israel. Studies in historical Geography*, Jerusalem 1990, S. 57.

Hinzu kam, dass die wenigen Transportrouten hauptsächlich in „Nord-Süd-Richtung“ verliefen und „Verkehrsverbindungen, die das Land von Osten nach Westen erschlossen hätten, [...] so gut wie gar nicht“ vorzufinden waren.¹²

Der Norden: Haifa

Die Geschichte Haifas vor der Ankunft der Templer

Haifa war nicht immer die wichtigste Stadt des nördlichen Teils Palästinas gewesen, sondern vielmehr bis ins 19. Jahrhundert das genaue Gegenteil davon. Carmel beschreibt es in seiner „Geschichte Haifas“ als „vernachlässigtes, unwichtiges Städtchen im Schatten von Akko“.¹³ Davon unbeeinflusst war jedoch seine bis heute einzigartige geografische Lage an der Küste Palästinas. Gelegen am Fuß des Ausläufers der Karmel-Bergkette bilden die Bucht von Haifa, ehemals bezeichnet als der Golf von Akko, und die von dort ins Land reichende Jesreel-Ebene eine Art Lücke in den Gebirgen Galiläas, die bis in die Jordanebene reicht, von wo der Anschluss an den Rest des Inlandes und darüber hinaus erreicht wird. Aufgrund der gleichen geografischen Vorzüge errang die ehemalige Kreuzfahrerfestung Akko ihre damalige Stellung als wichtigster Stützpunkt und Hafen Galiläas. Im Gegensatz zu Haifa war der nördliche Zipfel der Bucht, auf welchem Akko liegt, jedoch leichter zu befestigen und zu verteidigen, woraus sich dessen jahrhundertelange Bevorzugung gegenüber Haifa erklären lässt.¹⁴

Haifa selbst durchlebte während seines Bestands seit dem 3. Jahrhundert n. Chr. durch seine Lage an ehemaligen Römerstraßen oder den günstigen Hafenplatz einige wirtschaftliche Blüten, musste aber auch immer wieder Zeiten durchleben, in denen die aufblühende Stadt zerstört, verlassen und vergessen wurde.¹⁵

Dieser Kreislauf wurde mit der erneuten Besiedlung und Nutzung des Hafenplatzes im 17. Jahrhundert durchbrochen. Der wirtschaftliche Aufschwung Haifas im 18. Jahrhundert wird vor allem mit der effektiven Bekämpfung von Piraterie in der Bucht in Zusammenhang gebracht, was den darauffolgenden Handel mit der Stadt ermöglichte und ansteigen ließ.¹⁶ Um

¹² Eisler, Jakob/Haag, Norbert/Holtz, Sabine: Kultureller Wandel in Palästina im frühen 20. Jahrhundert. Eine Bilddokumentation, Ependorf 2003, S. 227.

¹³ Carmel, Alex: Geschichte Haifas in der türkischen Zeit 1516–1918, Wiesbaden 1975, S. 1.

¹⁴ Ebenda, S. 5.

¹⁵ Ebenda, S. 6–8.

¹⁶ Ebenda, S. 14–17.

das Jahr 1761 wurde die Hafenstadt vom Lokalherrscher Zahir al-Umar an ihren heutigen Platz verlegt und die Siedlung an der vorherigen Stelle abgerissen.¹⁷ In den folgenden Jahrzehnten und vor allem im 19. Jahrhundert wuchs Haifa immer stärker zum wirtschaftlichen Konkurrenten der ehemals unangefochtenen nördlichen Handelsstadt Akko heran.

Die Auswahl Haifas und Gründung der Kolonie am Fuß des Berges Karmel

Bereits vor der Übersiedlung der Tempelvorsteher wurde aus den Erfahrungen der Kolonisten bei Samunjah und anderen Reiseberichten die Erkenntnis gewonnen, dass der schlechte Zustand der örtlichen Infrastruktur zu einem Problem bei der Kolonisation Palästinas werden könnte. So schrieb Hoffmann nach seiner Ankunft in Haifa in einem Artikel an die *Süddeutsche Warte*:

„Die Bildung einer Tempelgemeinde hier, soweit sie mir obliegt, d.h. die Einrichtung eines Gottesdienstes, ist bei der Zerstretheit der Leute im Lande und der Schwierigkeit des Reisens nicht so bald zu bewerkstelligen.“¹⁸

Hoffmann identifizierte bereits früh das Fehlen von Verkehrsinfrastruktur als ein zentrales Problem dabei, im Heiligen Land die religiöse Gemeinschaft in Form von Siedlern zu organisieren. Infrastrukturen wurden hier als Mittel dazu gesehen, Gemeinden bilden zu können, diese untereinander zu verbinden und somit das religiöse „Werk“ der Templer sowie der Ansiedlung erfolgreich zu verfolgen. Dieses Zitat ist zudem am Anfang der Kolonisation der Templer einzuordnen, zu einer Zeit, als noch nicht einmal die Kolonie bei Haifa auf eigenen Füßen stand.

Die Entscheidung, die erste Tempelkolonie in Haifa zu gründen, fiel interessanterweise sehr spontan. Noch bevor die beiden Tempelvorsteher Hoffmann und Hardegg mit ihren Familien von Deutschland über Konstantinopel nach Palästina reisten, war die „inoffizielle“ Kolonie in Samunjah aufgrund mehrerer schlimmer Erkrankungen und Todesfälle aufgegeben worden, wovon die beiden Templer jedoch erst während ihrer Reise erfuhren.¹⁹ Die bei Nazareth gelegene Jesreel-Ebene hatte bereits aufgrund der vielen Rückschläge stark an Attraktivität für landwirtschaftliche Ansiedlungen verloren und das Ende des

¹⁷ Carmel, Geschichte Haifas, S. 33–35.

¹⁸ Süddeutsche Warte, 1868 (Jg. 24), Nr. 52, S. 205.

¹⁹ Süddeutsche Warte, 1868 (Jg. 24), Nr. 34, S. 134f.

Ansiedlungsversuches bei Samunjah schien dieses Bild geradezu zu zementieren. Zusätzlich fiel die Begründung, durch eine Koloniegründung bei Nazareth den dortigen Siedlern helfen zu können, durch das Scheitern der Kolonie in Samunjah schlicht weg. Unter dem Eindruck dieser Vorkommnisse rieten Ortskundige, wie zum Beispiel der Generalkonsul des Norddeutschen Bundes Theodor Weber, den Templern von einer Kolonie im Landesinneren ab. Vielmehr solle man sich in Küstennähe nach einem geeigneten Ort umsehen, wobei sich Haifa anbot.²⁰ Akko wurde in dieser Abwägung wohl deshalb nicht ausgewählt, da man die Stadt bereits 1868 als im Niedergang begriffen einschätzte und Haifa mehr Potential zu bieten schien.²¹

Bereits 1858 hatte Hoffmann im Zuge der „Commissionsreise“ Haifas Eignung als Hafen für Palästina in seinen Berichten herausgestellt.²² Dies war, neben dem angenehmeren Klima dort, auch der entscheidende Faktor, der die Tempelvorsteher davon überzeugte, hier ihre erste Kolonie zu begründen, wie Hoffmann in einem Brief vom Ende des Jahres 1868 in der *Warte* ausführte:

„Unter andern Umständen hätte hier längst eine große Stadt entstehen müssen, die eine Landstraße nach dem Innern und ein Seehafen zur Aufnahme der Schiffe haben könnte, wenn die Thätigkeit der Menschen einigermaßen die von der Schöpferhand Gottes bereiteten Gelegenheiten benützt und dem Bedürfnis des Verkehrs dienstbar gemacht hätte.“²³

Diese Aussage Hoffmanns ist sehr interessant. Zum einen dokumentiert sie, dass Hoffmann das Potential Haifas als infrastrukturellen Knotenpunkt im Norden des Landes erkannt hatte und dass dieses Potential der ausschlaggebende Grund für die Ansiedlung dort zu sein schien. Zum anderen ist der Grund für das bisher ungenutzte Potential laut Hoffmann stark religiös bestimmt. Die angebliche Faulheit der dortigen Einwohner, welche eben nicht ihre gottgegebenen Gelegenheiten nutzten, sei der Grund für Haifas Bedeutungslosigkeit, nicht die dortigen Voraussetzungen. Die Templer hingegen, welche „durch die Führung Gottes hieher gekommen sind“²⁴, nahmen sich vor, es besser zu machen.

Was man in infrastruktureller Hinsicht anpacken müsste, machte Hoffmann in einem Leitartikel in der *Warte* klar. So sah er zum Beispiel die Vulnerabilität der Landverbindungen vor allem in deren schlechter Bausubstanz, da „der Landweg zur Winterzeit, wo die Ebenen

²⁰ Carmel, Siedlungen, S. 27.

²¹ Ben-Artzi, Yossi: *Early Jewish Settlement Patterns in Palestine, 1882–1914*, Jerusalem 1997, S. 102.

²² *Süddeutsche Warte*, 1858 (Jg. 14), Nr. 29, S. 114.

²³ *Süddeutsche Warte*, 1869 (Jg. 25), Nr. 4, S. 14.

²⁴ Ebenda, S. 13.

sumpfig werden und die Bäche anschwellen, nach jedem starken Regen ungangbar“ würde.²⁵ Das Problem der Vulnerabilität von Strecken in Palästina wird in der folgenden Zeit ein immer wieder auftauchendes Hindernis für das infrastrukturelle Netzwerk darstellen, vor allem aber in Bezug auf die Straße von Jaffa nach Jerusalem. Das zentrale Problem war, dass die osmanischen Machthaber vor Ort generell wenig Initiative zeigten, diesen Zustand zu verbessern. Auch mangelnde Bereitschaft der örtlichen Behörden, neue Wege und Straßen anzulegen, registrierten die Templer bereits zu Anfang. Fehlende Brückenverbindungen über die ohnehin wenigen Flüsse in Palästina, wie zum Beispiel über den Kison zwischen Haifa und Akko, aber auch die Unterentwicklung des Haifaer Hafens waren laut den Tempelkolonisten Beweise für diese Untätigkeit. Der Hafen hätte ihrer Meinung nach beispielsweise durch den Bau einer Mole oder eines Damms aufgewertet werden können, „der lange nicht [s]o viel kosten würde, als in jeder größeren Stadt Europas auf Theater und andere nutzlose oder schädliche Vergnügungsanstalten verwendet wird.“²⁶ Infrastrukturprojekten wurde vom Tempelvorsteher also eine weit höhere Kritikalität beigemessen als Einrichtungen, die zur Freizeitbeschäftigung gedacht waren. Auch der zweite Tempelvorsteher, Georg Hardegg, attestierte Haifa glänzende Zukunftsaussichten und überzeugte 1869 den restlichen Vorstand der Tempelgesellschaft in Deutschland davon, dass man dort einen „Vorposten und Empfangsstation“ für die ankommenden Kolonisten einrichten müsse.²⁷

Die Tempelkolonisten und ihre Führer entschieden sich damit dazu, einen Ort für ihre erste Kolonie auszuwählen, der viel Potential versprach und in welchem durch wenige Projekte bereits viel gewonnen werden konnte. Vor allem wurde hierbei der verbindende Charakter von Infrastrukturen im Verkehrswesen, aber auch in Hinblick auf ihren gesellschaftlichen Aspekt betont. Es waren auch Projekte, die in der Folgezeit durch kleine und große private Initiativen der Kolonisten selbst vorangetrieben werden konnten. Hoffmann schloss den Artikel mit der Frage, auf die er offenbar mit der Tempelgesellschaft eine Antwort vorschlagen wollte:

„Allein wer denke im Orient an gemeinnützige Unternehmungen, um die reichen Hilfsquellen des Landes nutzbar zu machen?“²⁸

Hier wollten die Kolonisten systematisch ansetzen. Der mit dem Kolonieaufbau betraute Vorsteher G. Hardegg sah den „Schlüssel zum Herzen der Eingeborenen“ in bildungskulturellen

²⁵ Süddeutsche Warte, 1869 (Jg. 25), Nr. 4, S. 14.

²⁶ Ebenda.

²⁷ Carmel, Siedlungen, S. 27.

²⁸ Ebenda.

Einrichtungen wie Schulen. Hierüber könnten später auch „der Ackerbau, die Viehzucht, das Gewerbe und der Handel der Einwanderer wie der Eingeborenen“ aufgebaut werden.²⁹ Die *Mission durch Vorbild* hatte also mehrere Ebenen, kulturelle wie wirtschaftliche. Auf wirtschaftlicher Seite wurde zu Anfang vor allem das Hotelgewerbe in den Mittelpunkt gestellt. So wurde bereits Anfang 1869, als die Kolonie noch im Aufbau begriffen war, die Möglichkeit ausgelotet, einen im Hotelgewerbe erfahrenen Templer aus Amerika, Jeutter von Weißbuch, nach Haifa zu holen. Dieser sollte dort eine Herberge eröffnen.³⁰ Hotels wurden von den Templern jedoch nicht nur zu wirtschaftlichen Zwecken genutzt, sie waren auch eine Schnittstelle, an der man Eingeborene und Reisende im Rahmen der *Mission durch Vorbild* mit der Tempelgesellschaft und ihren Projekten vertraut machen konnte. Somit wurden sie als begleitendes Gewerbe zur Verkehrsinfrastruktur ein wichtiger Knotenpunkt im aufkommenden Infrastrukturnetzwerk der Kolonisten.³¹

Hardegg entschied sich Anfang des Jahres 1869, die Kolonie außerhalb der Mauern der kleinen Stadt Haifa anzulegen. Die Stadt selbst habe sich aufgrund der mangelhaften sanitären Situation dafür schlecht geeignet.³² Aber auch infrastrukturelle Gesichtspunkte spielten in dieser Entscheidung eine Rolle, denn die Gassen der Stadt waren als zu beengt für die Fuhrwerke der Kolonisten bekannt. Dies war in späteren Jahren ein großes Thema beim Verkehr zwischen der Kolonie und Orten außerhalb Haifas.³³ Hardegg entschied sich daher statt der Integration in die Stadt für den Aufbau eines unabhängigen kleinen Dorfes in deren Westen:

„Es soll nämlich zunächst in der Mitte des bereits angekauften Areals [welches westlich von der Stadt lag] der Länge nach eine Straße zwischen zwei Reihen von je 5 Häuser angelegt, die Straße 100 Fuß breit werden, damit noch Raum zu zwei Reihen Bäumen übrig bleibe, welche die Ansiedlung beschatten.“³⁴

Der hier skizzierte Aufbau hatte mehrere Vorteile: Wie Hardegg im Zitat erwähnt, sollte die Hauptstraße der Kolonie durch die Bäume beschattet, aber ebenso als eine breite Fuhrstraße angelegt werden, auf der sich die Kutschen der Kolonisten, im Gegensatz zu den engen Gassen der Stadt Haifa, ungehindert würden bewegen können.

²⁹ Süddeutsche Warte, 1869 (25), Nr. 29, S. 109.

³⁰ Süddeutsche Warte, 1869 (Jg. 25), Nr. 19, S. 73.

³¹ Süddeutsche Warte, 1874 (Jg. 30), Nr. 16, S. 61.

³² Süddeutsche Warte, 1869 (Jg. 25), Nr. 31, S. 122.

³³ Warte des Tempels, 1877 (Jg. 33), Nr. 23, S. 6.

³⁴ Ebenda.



Abb. 3: Die Kolonie Haifa (ca. 1908) vom Berg Karmel aus gesehen (ATGD)

Dieser Hauptstraße wurde im Jahr 1871 eine zweite, parallel verlaufende Straße hinzugefügt, welche durch quer verlaufende Straßen mit der Hauptstraße verbunden wurde.³⁵ 1874 erfolgte der weitere Ausbau, in dessen Zuge eine quer verlaufende Straße am oberen Ende der Kolonie ausgebaut wurde, welche durch die angelegten Weingärten am Hang des Berges Karmel führte.³⁶ Im Mittelpunkt der Ausbaurbeiten stand 1874 aber vor allem die untere Querstraße am Meer, „denn sie bildet in ihrer Fortsetzung die Hauptverbindung mit der Stadt Haifa und überhaupt mit dem Lande, sie führt einerseits nach der Akkoebene und nach Nazareth und andererseits in die Saronebene, nach Tire, Athlit, Cäsarea, etc.“³⁷ Der Wert dieser Straße lag also in ihrer verbindenden Funktion zu anderen Orten in der Gegend, weshalb sich auch die „industriellen Unternehmungen“ der Kolonie dort ansiedelten. Von hier aus konnten Handels- und Handwerkswaren schnell aus der Kolonie in die umliegenden Ortschaften und zum Hafen

³⁵ Süddeutsche Warte, 1871 (Jg. 27), Nr. 10, S. 37.

³⁶ Ebenda.

³⁷ Süddeutsche Warte, 1874 (Jg. 30), Nr. 39, S. 153.

gebracht werden, außerdem war die Lage am unteren Ende der Kolonie für Besucher kundenfreundlich gelegen.

Anhand der Straßen wurde die Kolonie in verschiedene Bezirke aufgeteilt, die sich in ihrer Wirtschaftsstruktur unterschieden. So war der erwähnte untere Teil der Kolonie Anziehungspunkt für industrielle und kaufmännische Unternehmen, während der mittlere Teil vor allem Bauern und Handwerker beheimatete. In diesem mittleren Teil war auch die Wagnerei von Gottlieb Appinger untergebracht, laut Kark/Thalmann die „erste Werkstätte“ der Kolonisten im Land.³⁸ Der obere Bezirk war den Weingärtnern und deren Pflanzungen zugeordnet worden.³⁹

Klar erkennbar ist, dass der Bestand von und die Perspektive auf Infrastrukturen bei Haifa ein zentrales Argument für die Ansiedlung dort darstellten. Die Lektion, die man aus dem Scheitern der Kolonisten bei Samunjeher gelernt hatte, war, dass diese Ansiedler einen „zwar fruchtbaren, aber wüstliegenden, vom Verkehr abgeschnittenen Platz“ gewählt hatten.⁴⁰ Haifa versprach im Gegensatz dazu eine weit bessere Ausgangslage. Vor allem hinsichtlich der seegebundenen Infrastruktur versprachen sich die Templer eine bessere Anbindung an die Heimat und überseeische Absatzgebiete für Produkte, bei denen die Nachfrage innerhalb Palästinas überschaubar blieb. Der Seeweg sollte auch teilweise den „Mangel an Straßen und Brücken“ im Norden ausgleichen.⁴¹ Doch trotz des Vorteils der einfacheren Verkehrsanbindung zur See sah man sich dabei großen Problemen gegenüber. So waren die Seefahrt und insbesondere der Prozess des Ausbootens von Schiffen in Haifa und generell an der palästinensischen Küste stark von den volatilen Wetterbedingungen abhängig. Stürme und starker Wellengang konnten Reisepläne und Finanzkalkulationen zum einen stark stören oder aufhalten und waren zum anderen sehr gefährlich für Passagiere und Schiffspersonal. So berichtet Christoph Paulus, ein hochrangiger Vertreter der Templer, von einem Unglück im Jahr 1871, als beim Ausbooten eines Schiffes mehrere Menschen ums Leben kamen, da ihr Boot kenterte.⁴² Es gibt über den gesamten Zeitraum dieser Untersuchung mehrere solcher Berichte, die von schrecklichen Unfällen beim Ausbooten an der Küste Palästinas berichten.

Trotz dieser unsicheren Lage expandierte der Seehandel in Haifa ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts – auch durch den insgesamt steigenden Handelsverkehr mithilfe von Dampfschiffen im Mittelmeer – beständig und es wurde offensichtlich, dass der Hafen der Stadt einer

³⁸ Kark, Ruth/Thalmann, Naftali: Die „Hebung des Orients“. Der Beitrag der Templer zur Landesentwicklung Palästinas in den 80 Jahren ihrer Siedlungstätigkeit, in: Der besondere Beitrag. Beilage der Warte des Tempels, 2003, Bd. 10, Jerusalem 2003, S. 6.

³⁹ Süddeutsche Warte, 1874 (Jg. 30), Nr. 39, S. 153.

⁴⁰ Süddeutsche Warte, 1869 (Jg. 25), Nr. 50, S. 199.

⁴¹ Süddeutsche Warte, 1871 (Jg. 27), Nr. 11, S. 41.

⁴² Ebenda.

grundlegenden Erneuerung bedurfte, um mit dem erhöhten Aufkommen Schritt zu halten.⁴³ Zu diesem Zweck plante der dortige Pascha Mitte des Jahres 1871 einen professionellen Ausbau des Hafens und fand in dem aus Amerika eingewanderten Templer Jakob Schumacher einen fähigen Gehilfen, den er mit der Ausarbeitung des Hafens betraute.⁴⁴

Jakob Friedrich Schumacher war zu dieser Zeit im Norden Palästinas zu einem wichtigen Mitglied der Tempelkolonie aufgestiegen. Nicht nur spielte er in der Gemeinde eine zentrale Rolle – so war er lange Jahre nach dem Bruch mit Hardegg Vorsteher der Tempelgemeinde Haifa sowie ab 1872 Vize-Konsul für die Vereinigten Staaten –, sondern er brachte auch dringend benötigte Expertise in die neue Kolonie ein. Im Jahre 1825 in Tübingen geboren, wurde er dort früh im Baugewerbe aktiv. Schumacher leitete diverse Bauvorhaben in der Gegend um Stuttgart und entschloss sich im Jahre 1848 zur Auswanderung in die Vereinigten Staaten. Anfangs lebte er mit seiner Familie in West-Virginia, wo er sich, wie vorher in der deutschen Heimat, auch infrastrukturell relevanten Bauvorhaben widmete, zum Beispiel der Errichtung einer Brücke über den Ohio-Fluss. Im Jahre 1851 zog es ihn dann nach Zanesville, Ohio, wo er an privaten und öffentlichen Bauvorhaben mitwirkte. Hier wurde er über die Zeitschrift „Weltbote“ und eine den Templern nahestehende Gemeinde aus Buffalo mit der Tempelgesellschaft in Württemberg bekannt. Von deren Ideen inspiriert, versuchte Schumacher eine dem Kirschenhardthof ähnliche Siedlung in den USA aufzubauen, welche jedoch nach zweieinhalb Jahren aufgrund von wirtschaftlichen Problemen und daraus folgenden Absatzbewegungen scheiterte. Als 1869 der Aufbau der Kolonie in Haifa begann, wurde Schumacher von den Tempelvorstehern gebeten, dorthin umzusiedeln und beim Aufbau der Kolonie zu helfen.⁴⁵

Dieser ging dort schnell an die Arbeit, half beim Ausbau der Ansiedlung und reichte später den vom Pascha in Auftrag gegebenen „Plan und Ueberschlag für einen Pier (Hafen) in Haifa“ ein. Ebenso begann er zu dieser Zeit einen Plan für den Hafenausbau des nahe gelegenen Akko auszuarbeiten und mit dem Pascha über die „Ueberbrückung des [Flusses] Kison“ zu verhandeln.⁴⁶ Der Pascha scheint die Expertise des Kolonisten Schumacher durchaus geschätzt zu haben und war nicht abgeneigt, dies durch die Vermittlung von Projekten an ebendiesen zu beweisen.

Schumacher jedoch waren die Vorstellungen des Paschas entweder nicht weitgehend genug oder deren Umsetzung erfolgte zu langsam. So schrieb er bereits ein Jahr später in einem Bericht in der *Warte*:

⁴³ Issawi, Syria, S. 207.

⁴⁴ Süddeutsche Warte, 1871 (Jg. 27), Nr. 23, S. 89.

⁴⁵ Lange, Friedrich: Erinnerung an Jakob Schumacher, in: Warte des Tempels, 1891 (Jg. 47), Nr. 50, S. 393f.

⁴⁶ Süddeutsche Warte, 1871 (Jg. 27), Nr. 26, S. 101.

„Da Aussicht vorhanden ist, daß Geschäftsbeziehungen mit andern Städten sich immer mehr realisiren, und unsere noble Stadtbehörde es noch nicht zur Erbauung eines Pfeilers ins Meer zum Ein- und Ausschiffen von Waaren gebracht hat, so hat die Tempelgemeinde am Fuß der Carmelstraße [die Hauptstraße der Kolonie] dieses Werk in nothdürftiger Weise bereits ausgeführt; es ragt jetzt ein Pfeiler von ca. 90 Fuß Länge ins Meer hinein, der nicht nur das Einschiffen und Landen von Frachtgütern bedeutend erleichtert, sondern auch nur eine Gelegenheit darbietet ein Badhaus an der Seite des Pfeilers zu errichten, das für die Gemeindemitglieder, sowie auch für Fremde eine große Wohlthat ist. Das Werk zieht jetzt schon viele Aufmerksamkeit auf sich.“⁴⁷

Hier zeigt sich ein Phänomen, das auch in der weiteren Geschichte der Kolonien mehrfach von Bedeutung sein wird: Die Tempelkolonisten drängen bei den jeweiligen Regierungen stark auf den als dringend notwendig empfundenen Infrastrukturausbau, die Regierung jedoch kommt diesem Drang nicht nach. Als Reaktion auf diese Untätigkeit nahmen die Kolonisten die Dinge oftmals selbst in die Hand und bauten selbstständig die Infrastruktur aus, in diesem Fall einen „Pfeiler“ oder eine kleinere Mole als Vorstufe zu einem Pier zum Ein- und Ausschiffen. Gleichzeitig verorteten sie diese Infrastruktur dann auch an dem für sie günstigsten Platz, hier direkt an der Kolonie. Der „Pfeiler“ wurde zudem im Jahr 1873 laut Hans Cordes zu einer „Mole“ ausgebaut und im Jahr 1874 fanden Anstrengungen zur Erweiterung der Vorrichtung hin zu einem Pier statt, an dem auch größere Boote anlegen konnten.⁴⁸ Aus der diplomatischen Korrespondenz zwischen Konsul Weber und dem deutschen Botschafter Eichmann in Konstantinopel aus dem Jahr 1874 geht zudem hervor, dass die Tempelkolonisten mehrfach in Verhandlungen mit der „Landesregierung“ über den Bau dieses Piers an der Kolonie standen. Hierbei hätten die deutschen Ansiedler in zwei Anträgen um Subvention des Baus der „Landungsbrücke“ geworben, jedoch erfolglos. Von diplomatischer Seite wurde hierbei der Umstand, dass der Pier an der Kolonie verortet sein würde, als Hauptgrund für die Ablehnung der Regierung vermutet.⁴⁹

Diese private Infrastruktur sollte jedoch nicht exklusiv den Templern vorbehalten sein, laut der oben genannten Quellen konnte und durfte sie von allen genutzt werden. Dies kann meiner Meinung nach zwei Gründe haben: Einerseits passt die so hergestellte Öffentlichkeit dieser Infrastruktur gut zum Selbstbild der Templer, ihrer Ideologie der „Hebung des Landes“ und

⁴⁷ Süddeutsche Warte, 1872 (Jg. 28), Nr. 27, S. 107.

⁴⁸ Cordes, Hans Hermann: Feinste Jaffa-Orangen. Die Templer in Palästina und ihre Kolonien, Leipzig 2012, S. 47.

⁴⁹ Brief (24.3.1874) von Weber (Konsulat Beirut) an Eichmann (Konstantinopel), in: Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes der BRD (PA AA), RAV Konstantinopel 1868–1918, Gen. 76 K-18d, Bd. 1.

der „Mission durch Vorbild“, welche den erbauten Infrastrukturen eine tieferliegende religiöse Motivation gab. Andererseits kann diese Infrastruktur aber auch als Aufforderung für die örtliche Regierung verstanden werden. Denn wenn diese der Kolonie zugehörige Infrastruktur der Nutzung durch alle zur Verfügung stand, so entzog sie diese damit teilweise der Kontrolle durch die Regierung. Die Infrastruktur wurde hier also auch, wie Engels/Schenk beschreiben, als Instrument „zur Aushandlung von Machtinteressen“ genutzt.⁵⁰ Vor allem scheint ein wichtiges Motiv für den Ausbau der Mole gewesen zu sein, dass die Kolonisten damit versuchten, die Regierung zu eigenen Infrastrukturprojekten zu drängen – in diesem Fall zum Ausbau der Hafeninfrastuktur.

Beide Gründe schließen sich gegenseitig nicht aus, vielmehr könnten sie sich sogar ergänzen haben. Sicher scheint, dass die ab 1872 erbaute Landungsmöglichkeit für Boote der Kolonie einen wirtschaftlichen Aufschwung bescherte, welcher auch das Wachstum der Siedlung begünstigte. Laut Cordes habe dies daran gelegen, dass die großen Schiffe nun nicht mehr den Prozess des Ausbootens ohne entsprechenden Pier durchlaufen mussten.⁵¹

Dadurch hatte sich die Kolonie geschickt als Knotenpunkt der Ein- und Ausfahrten in Haifa positioniert. Carmel betont im Zusammenhang mit der Mole auch, dass die Kolonisten diese gebaut hätten, um sich dadurch „des Touristenverkehrs im Norden des Landes zu bemächtigen“.⁵² Für die Kolonisten wurde dadurch der attraktive Wirtschaftsfaktor Pilger- und Tourismuswesen erschlossen und zu Teilen in der Kolonie vor Ort abgewickelt, was wiederum das Verkehrsaufkommen in der Kolonie und damit alle das Fuhrwesen begleitenden Gewerbe beleben konnte.

Die neu angelegte, von der Stadt unabhängige Infrastruktur des Piers der Kolonie wurde außerdem in den folgenden Jahren nachweislich für den Besuch von deutschen Kriegsschiffen genutzt. Diese wurden vom Deutschen Reich in Konfliktsituationen zum Schutz der deutschen Kolonisten an die Küste Palästinas geschickt. Das beste Beispiel hierfür kam in der Zeit des Russisch-Türkischen Krieges 1877 vor, als es in Teilen des Landes Feindseligkeiten gegenüber Christen gab und das Deutsche Reich zur Abschreckung unter anderem die Kriegsschiffe „Victoria“ und „Gazelle“ entsandte. Diese Schiffe legten ganz bewusst an der Kolonie Haifa selbst und nicht am städtischen Hafen an, hauptsächlich um damit zu zeigen, dass die deutschen Kolonisten unter dem Schutz des Reiches standen. Somit diente der Pier ab den 1870er Jahren auch als ein koloniales Machtinstrument für eine deutsche Kanonenbootpolitik, da hierdurch politische Herrschaft

⁵⁰ Engels, Jens Ivo/Schenk, Gerrit Jasper: Infrastrukturen der Macht – Macht der Infrastrukturen. Überlegungen zu einem Forschungsfeld, in: Förster, Birte/Bauch, Martin (Hg.): Wasserinfrastrukturen und Macht von der Antike bis zur Gegenwart, Berlin 2015, S. 24.

⁵¹ Cordes, S. 47.

⁵² Carmel, Siedlungen, S. 33.

ausgeübt oder zumindest zur Schau gestellt wurde. Man könnte auch im Sinne von Daniel Headrick von einem „tool of empire“ im Sinne der Konsolidation sprechen, wobei hier zumindest anfangs kein offensichtlicher imperialistischer Hintergrund seitens des Deutschen Reiches, welcher über den Schutz von Reichsbürgern und deren Eigentum hinaus geht, erkennbar scheint.⁵³ Eine solche Interpretation im Sinne Headricks würde vor allem auch durch den späteren Umbau der Mole zum „Kaiserstaden“, anlässlich des Kaiserbesuchs im Jahr 1898, untermauert.⁵⁴

Die fehlende Verkehrsinfrastruktur auf dem Land machte sich hingegen für die Kolonisten in der Landwirtschaft bemerkbar. So fingen die Kolonisten 1871 damit an, in der östlich gelegenen Jesreel-Ebene angeblich wildwachsendes Heu zu ernten und es zur Weiterverwendung nach Haifa zu bringen. Der Ort war relativ isoliert vom Wegenetz, weswegen die Templer von der Möglichkeit einer dortigen „Zweigniederlassung“, also einer kleineren Kolonie, nach kurzer Überlegung absahen. Die kritische Verkehrsinfrastruktur blieb anfangs ein stark begrenzender Faktor bei der Gründung neuer Siedlungen.⁵⁵

Die Heuernte in der Jesreel-Ebene wurde, unbenommen davon, über die Jahre fortgeführt und sorgte für einige Konflikte um die dabei genutzten Wege. Bereits bei der Gründung der Kolonie Haifa waren die engen Gassen der Stadt ein Manko für die Fuhrwerke der Kolonisten. Bei den jährlichen Heufuhren mussten die voll beladenen Fuhrwerke jedoch zwangsweise durch oder an der Stadt vorbeigebracht werden. Lange Zeit drängten die Tempelkolonisten bei der Stadt Haifa darauf, ein Areal zwischen der Stadt und dem Hang des Karmel für diesen Zweck zu einer Fahrstraße auszubauen. Jenes Areal wurde 1877 jedoch für andere Bauvorhaben eingeteilt, worüber sich die Fuhrleute dementsprechend echauffierten. Statt eine gute Durchfahrt von und zur Kolonie zu ermöglichen, welche zu dieser Zeit bereits für die Gegend an wirtschaftlicher Relevanz gewonnen hatte, hatte sich die Stadtbehörde in ihren Augen dazu entschlossen, ihrem als rückständig wahrgenommenen Denken betreffend den Ausbau von Infrastrukturen treu zu bleiben.⁵⁶

Einrichtung des Fuhrverkehrs zwischen Haifa und Akko

Eine der wichtigsten regulären Verbindungen führte ausgehend von Haifa lange Zeit zur bekannten Festungsstadt Akko. Die als letzte Kreuzfahrerhochburg bekannte Stadt war damals

⁵³ Headrick, Daniel: *The Tools of Empire, Technology and European Imperialism in the Nineteenth Century*, New York/Oxford 1981, S. 11.

⁵⁴ Zum „Kaiserstaden“: Carmel, Siedlungen, S. 175.

⁵⁵ *Süddeutsche Warte*, 1871 (Jg. 27), Nr. 23, S. 89.

⁵⁶ *Warte des Tempels*, 1877 (Jg. 33), Nr. 23, S. 6.

Sitz des Paschaliks und in der Anfangszeit der Tempelkolonisation von immenser wirtschaftlicher Bedeutung für den Norden, vor allem aufgrund des Exports von Agrarprodukten in die weitere Umgebung. Sie liegt am entgegengesetzten Ende der Bucht von Haifa und hatte bis zum Aufstieg Haifas den Rang als wichtigste Handels- und Hafenstadt des Nordens inne. Die Templer erkannten früh, dass man auf mehreren Ebenen von einer zuverlässigen Verbindung nach Akko profitieren und dabei auch den Wirtschaftsstandort Haifa aufwerten könnte. Sie begannen daher bereits früh damit, eine Verkehrsverbindung nach Akko durch ihre Fuhrwerke aufzubauen. Hierfür nutzten sie laut Carmel einen „zweispännigen Wagen zur Beförderung von Reisenden [...], der für den gleichen Weg längs der Küste weniger als ein Drittel der Zeit [im Vergleich zu einem Esel] brauchte bei einem Fahrpreis, der nicht viel höher als die Miete eines Esels war“.⁵⁷ Viele Reisende wichen wegen der Zeitersparnis und dem höheren Komfort schnell auf die neue Infrastruktur aus. Die neue Reisemöglichkeit war sogar derart erfolgreich, dass bald darauf immer mehr Wagen eingesetzt werden mussten, die anscheinend nie für die hohe Nachfrage ausreichten. So musste man sehr bald „einen Sitzplatz in einem solchen Wagen vorher bestellen“, um von dem Vorteil der neuen Infrastruktur zu profitieren.⁵⁸ Zentrale Hindernisse für diese neue Verbindung waren: eine fehlende Fuhrstraße, die für die deutschen Wagen zu engen Tore der Stadt Haifa sowie die nicht überbrückten Flüsse Kison und Belus, welche bei trockener Witterung zwar Durchfahrten mit der Kutsche zuließen, bei Regen allerdings gefährlich ansteigen und damit die Verbindung zwischen beiden Städten empfindlich stören konnten.⁵⁹ Die fehlende Straßenverbindung war hierbei das kleinere Problem, da die Templer sich damit begnügten, eine unbefestigte Strecke am Meer entlangzufahren, welche für den Wagenverkehr anscheinend ausreichte und die Fuhrwerke nicht beschädigte. Natürlich war dieser Weg stark von den Gezeiten abhängig, und so änderte sich dessen Beschaffenheit jeweils mit Ebbe und Flut.⁶⁰ Trotzdem wurde es dort lange Zeit nicht für nötig erachtet, eine Fuhrstraße anzulegen, weshalb man vermuten kann, dass die Verbindung trotz dieser hohen Vulnerabilität insgesamt als ausreichend bewertet wurde. Die Tore der Stadt wurden schließlich durch die Stadt in den 1870er Jahren erst für den Fuhrverkehr geweitet und schließlich ganz zurückgebaut.⁶¹ Die Anlegung der Brücken hingegen schien sich als eine schwierigere Angelegenheit zu erweisen. Einerseits wurden hier die osmanischen Machthaber trotz mehrfacher Aufrufe der Kolonisten nicht tätig und andererseits waren die Voraussetzungen für den Brückenbau am Kison nicht optimal. So berichteten die Tempelkolonisten von oft auftretenden,

⁵⁷ Carmel, *Geschichte Haifas*, S. 86.

⁵⁸ Ebenda.

⁵⁹ *Süddeutsche Warte*, 1869 (Jg. 25), Nr. 4, S. 14 sowie *Warte des Tempels*, 1884 (Jg. 40), Nr. 52, S. 9f.

⁶⁰ *Süddeutsche Warte*, 1873 (Jg. 29), Nr. 16, S. 63 sowie Oliphant, S. 26.

⁶¹ Carmel, *Geschichte Haifas*, S. 85.

starken Veränderungen des Flussverlaufs. Durch das geringe Gefälle desselben schien es regelmäßig zu einer Barre, also einem Rückstau von Wasser, in der Meermündung des Flusses zu kommen. Bei Ebbe suchte sich das Wasser deshalb oftmals einen neuen Verlauf. Daher hätte man, so die *Warte*, „aus obigem Grund dieselben [Brücken] landeinwärts anlegen [müssen], wo das Bett des Flusses unverändert bleibt, allein dieses würde zur Folge die Anlage einer Straße haben, was natürlich einen großen Kostenaufwand erfordern würde.“⁶²

Für die Kolonisten war die Unbeständigkeit des Flusses ein großes Hindernis für den Bau einer Brücke und es kann vermutet werden, dass sie ohne diese Komplikation den Bau in privater Initiative schlicht selbst in die Hand genommen hätten, vor allem da sie mit Jakob Schumacher einen Kolonisten in ihren Reihen hatten, der ein ähnliches Projekt in Amerika bereits ausgeführt hatte. So aber hätte der Bau der Brücke auch den Bau einer Straße erfordert, wozu die Kolonisten finanziell wohl nicht in der Lage waren.

Trotz dieser widrigen Ausgangslage bauten die Templer in den 1870ern den Verkehr zwischen Haifa und Akko mittels eines regelmäßigen Fahrdienstes mit ihren Kutschen aus.⁶³ Damit wurde, wie angenommen, auch der wirtschaftliche Austausch zwischen der nördlich gelegenen Stadt und der Kolonie Haifa stärker gefördert.⁶⁴ Dies war handelstechnisch durchaus sinnvoll, da die europäischen Dampfschifflinien zu Beginn der Kolonisation Akko wesentlich häufiger anfuhrten als dies bei Haifa der Fall war, wo nur alle zwei Wochen ein Schiff des österreichischen Lloyds Halt machte.⁶⁵

Auch die arabischen Einheimischen in der Region erkannten früh die Vorteile der neuen Fuhrwerks-Infrastruktur und stiegen mit ins Geschäft ein. So kauften sie in den 1870ern verstärkt Fuhrwerke von den Kolonisten und begründeten eigene Fahrgeschäfte. Im Zuge der neuen Konkurrenz fielen zwar die Preise für Fahrten „um etwa die Hälfte“, begleitende Gewerbe wie Wagner und Schmiede erlebten durch die gestiegene Nachfrage hingegen eine erste Blütezeit.⁶⁶ Diese neue Infrastruktur war zudem ein erster greifbarer, positiver Einfluss, welchen die alteingesessenen Einwohner vor Ort von den Kolonisten wahrnahmen.⁶⁷ Die Konkurrenz durch die arabischen Fuhrleute auf der Strecke nach Akko drängte die Kolonisten jedoch schließlich aus diesem Sektor und spätestens ab Beginn der 1880er wird berichtet, dass die Fuhrverbindung nach Akko hauptsächlich von Arabern angeboten wurde.⁶⁸

⁶² *Warte des Tempels*, 1884 (Jg. 40), Nr. 52, S. 10.

⁶³ *Warte des Tempels*, 1883 (Jg. 39), Nr. 22, S. 9.

⁶⁴ *Süddeutsche Warte*, 1874 (Jg. 30), Nr. 39, S. 154.

⁶⁵ Brugger, S. 63.

⁶⁶ Carmel, *Geschichte Haifas*, S. 86 sowie Paulus, *Die Templercolonien*, S. 37.

⁶⁷ Carmel, *Geschichte Haifas*, S. 86.

⁶⁸ Beispielsweise bei Oliphant, S. 26.

Die Karmelschenkung und der Streit mit den Karmelitermönchen

Haifa wird damals wie heute von einem besonderen landschaftlichen Merkmal geprägt, welches die Gegend besonders dominiert: das tief nach Palästina hineinragende Karmelgebirge, welches bei Haifa bis ins Meer vorstößt und so die Bucht von Haifa bildet. Dieses Merkmal war auch für die Tempelkolonisten der große Vorteil Haifas, denn der Karmel bildete dadurch, laut Hoffmann, eine „Schutzmauer für die Bucht“, welche das Fundament für Haifas Eignung als Hafenstadt bildete.⁶⁹ Doch der Wert des Karmel lag für die Kolonisten nicht nur in seiner Schutzfunktion für die seegebundenen Infrastrukturen im Norden des Landes, sondern auch gesundheitliche und landwirtschaftliche Hoffnungen wurden in ihn gesetzt.

Bereits sehr früh zeigten die Kolonisten in Haifa unter Georg Hardegg Interesse an dem Berg, den sie als geeignet für den Weinbau ansahen und auch für die Errichtung von Luftkuranstalten in Betracht zogen. So schreibt Carmel, dass die Kolonisten seit ihrer Ankunft den Berg als einen „geeigneten Ort für ihre Villen, Sommerhäuser und Erholungsheime“ betrachteten.⁷⁰ Nach einigen guten Ergebnissen im Weinbau wollte Hardegg die Regierung dazu bringen, den Kolonisten einiges Land auf dem Karmel zur Bewirtschaftung zu überlassen.⁷¹ Unterstützt wurde er bei seiner Initiative durch den Generalkonsul Weber in Beirut, der die Anliegen der Kolonie beim zuständigen Wali in Damaskus stark befürwortete.⁷² Die lokale Regierung war sehr zuvorkommend und versprach den Templern ein geeignetes Stück Land auf dem Berg.⁷³ Anfang 1871 fand hierfür eine erste Vermessung im Beisein von Hardegg, Schumacher und Wilhelm Gohl statt.⁷⁴ Interessant sind diese drei Figuren vor allem auch in ihren Funktionen: Hardegg, betraut mit dem Aufbau der Kolonie, und Schumacher, welcher ebenfalls eine wichtige Stellung unter den Kolonisten einnahm, wurden hierbei von Gohl unterstützt, der neben der landwirtschaftlichen Entwicklung der Kolonie auch ihr „Wegemeister“ war.⁷⁵ Alle drei waren neben ihren Positionen innerhalb der Kolonie stark im Infrastrukturssektor tätig. Schumacher war immerhin später für den Bau der Straße nach Nazareth verantwortlich, Gohl sollte 1879 den Ausbau der Jerusalemstraße leiten.

Es ist daher anzunehmen, dass bei dem Vermessen des Landes bereits der infrastrukturelle Anschluss an die Kolonie am Hang des Berges diskutiert wurde, denn zu dieser Zeit war der

⁶⁹ Süddeutsche Warte, 1869 (Jg. 25), Nr. 4, S. 13.

⁷⁰ Carmel, Geschichte Haifas, S. 91.

⁷¹ Carmel, Siedlungen, S. 33.

⁷² Carmel, Geschichte Haifas, S. 92.

⁷³ Ebenda, S. 105.

⁷⁴ Süddeutsche Warte, 1871 (Jg. 27), Nr. 10, S. 38.

⁷⁵ Brief von Artur Keller an Hans Lange, betreffend den Stammbaum der Familie Gohl, in: Familienakte Gohl im Archiv der Tempelgesellschaft Deutschland Stuttgart-Degerloch.

Berg verkehrstechnisch äußerst schlecht erschlossen. Außer einem kleinen, aber ungeeigneten Pfad gab es keine Wege auf den Berg – außer einer „Straße“, welche „am Karmelrand entlang [...] nur bis zum Kloster“ hinaufführte.⁷⁶ Die osmanischen Beamten rieten den Deutschen bei dieser Begutachtung auf dem Berg zudem, die sehr ungenauen Vorgaben auszunutzen und möglichst viel Land zu beanspruchen, was die Kolonisten jedoch, wahrscheinlich aus Verhandlungstaktik, unterließen.⁷⁷

Anfangs sollte der infrastrukturelle Ausbau der Karmelschenkung von den Kolonisten selbst finanziert werden, um dann später durch die „Umlage auf die Güterstücke wieder gedeckt“ zu werden.⁷⁸ Dies wurde damit begründet, dass es sich bei dem Unternehmen nicht um eine private Angelegenheit handele, „die nicht dem einzelnen Besitzer zugewiesen werden könne[n], sondern weil sie allgemeiner Natur [ist], auch gemeinschaftlich getragen werden müsse[n].“⁷⁹ Die Erschließung des Karmels wurde als eine Aufgabe für die Kolonie Haifa insgesamt gesehen und passte für die Kolonisten auch in die eigene Agenda der religiös motivierten *Hebung des Landes*, obwohl von dem Projekt vor allem die Kolonie selbst profitierte.

Der Plan zur Erschließung des Berges beinhaltete insbesondere den Bau einer eigenen, vom Kloster unabhängigen Straße auf den Karmel, durch welche das Areal erschlossen werden sollte, wie Christoph Paulus ausführte:

„Dahin gehört vor allem die Straße zur Besteigung des Karmels; denn ohne eine solche kann weder der weit ausgedehnte Abhang des Berges, noch viel weniger das Land auf dem Rücken des Berges gehörig bebaut werden. Ist aber einmal eine solche Straße vorhanden, so können auf der flachen Halde über welche sie führt im Anschluß an die Straße Wohnungen für Weingärtner gebaut werden, welche in ihren Weinbergen wohnen, sie beherrschen und bewachen.“⁸⁰

Der Bau der Straße wird hier von Paulus als eine zentrale Aufgabe für die Kolonie dargestellt, welche das Projekt der Ansiedlung fördere und daher als äußerst kritisch wahrgenommen werde.

Georg Hardegg hatte zu diesem Zeitpunkt schon weitreichende Pläne für das zukünftige Land ausgearbeitet. So waren seinerseits bereits Parzellen gezogen und eingeteilt worden, welche an Tempelkolonisten sowie an „Ehrenbürger“ vergeben werden sollten, die sich um die

⁷⁶ Carmel, Geschichte Haifas, S. 91.

⁷⁷ Carmel, Siedlungen, S. 105.

⁷⁸ Süddeutsche Warte, 1871 (Jg. 27), Nr. 11, S. 43.

⁷⁹ Ebenda.

⁸⁰ Ebenda.

Hebung des Landes und die Unterstützung der Tempelgesellschaft verdient gemacht hatten.⁸¹ Die gemeinsamen Ziele beschrieb Hardegg als „Hebung des heiligen Landes, ohne Unterschied des Glaubensbekenntnisses, durch Beispiel, durch Unterricht und Hülfe“⁸². Seine Interpretation spricht sehr dafür, dass auch dieses Unternehmen einen stark religiös aufgeladenen Charakter, im Sinne der *Mission durch Vorbild*, besaß.

Dieses Land, welches später als „Karmelschenkung“ bekannt wurde, war jedoch hoch umstritten und keinesfalls so leicht zu beanspruchen, wie es die osmanische Lokalregierung und der Konsul Weber suggerierten. Denn hier trat ein Akteur auf die Bühne, der für die Kolonie Haifa und ihre Expansionsbestrebungen auf den Karmel lange Zeit der große Gegenspieler werden sollte: das auf der Spitze des Karmels ansässige Kloster der Karmelitermönche.

Da die Kolonie Haifa und ihre Vertreter den Mönchen bei den Verhandlungen über die Schenkung scheinbar nicht entgegengekommen waren und diese sogar wohl bewusst außen vor gelassen hatten, entschieden sich die Klosterbewohner für einen Konfrontationskurs mit der Kolonie und bestritten das Recht der Regierung, das betreffende Land an die Templerkolonie abzutreten, da es laut ihrer Rechtsauffassung und einem von der osmanischen Reichsregierung beglaubigten Kaufvertrag aus dem Jahre 1631 dem Kloster zustand.⁸³ Um ihre Ansprüche gegenüber den Kolonisten zu untermauern, griffen die Mönche dabei auch auf tatsächliche Mauern zurück. So ließen sie quasi über Nacht von christlichen Arabern steinerne Grenzmauern auf dem Karmel errichten, um damit ihren Besitzanspruch auf das strittige Land anzuzeigen, Vorstöße der Kolonisten zu unterbinden und bei den Vermessungen auf den neuen Status quo zu beharren.⁸⁴

Die deutschen Kolonisten brachte dies in ernste Schwierigkeiten, wie Paulus schrieb:

„Das Lästige bei den Ansprüchen der Mönche betrifft vielmehr die Bauanlage unseres Gebiets. Wir müssen natürlich eine Straße haben welche von der Colonie auf die Höhe des Gebirgs hinauf führt. Hiezu eignet sich nun eine gewisse Halde, welche an der Seite des Abhanges sich hinzieht, allmählig ansteigt und in einem Sattel des Gebirges endigt. Diese Halde, oft mehrere hundert Fuß breit, ist wie von der Natur dazu angelegt um als Straße auf das Gebirge zu dienen. Nun möchten die Mönche durch ihre Ansprüche eine andere Grenze im Westen unseres Gebiets zu Stande bringen, welche uns den natürlichen Vortheil zu einer solche Straße benähme. Dieser Umstand wurde den türkischen

⁸¹ Süddeutsche Warte, 1871 (Jg. 27), Nr. 11, S. 42.

⁸² Carmel, Siedlungen, S. 106.

⁸³ Carmel, Siedlungen, S. 105f sowie Perry, Yaron: Schwäbische Kolonisten erobern Berg. Erinnerungen von Fritz Keller, „König des Karmels“ in Palästina, in: Beiträge zur Landeskunde von Baden-Württemberg, 2001, Bd. 2, S. 13.

⁸⁴ Süddeutsche Warte, 1871, (Jg. 27), Nr. 11, S. 42.

Beamten nicht verborgen und wir hoffen, daß, wie auch entschieden werden mag, uns die Vortheile der Straßenanlage nicht entgehen sollen.“⁸⁵

Im Zentrum des Karmelstreits wurde das Gebiet gestellt, das die Kolonisten für die Anlage der Straße beanspruchten, welches aber explizit von den Mönchen als eigene Besitzung angesehen wurde. Die Kritikalität der Straße für die Kolonie wurde überdies durch den konfessionellen Charakter des Konflikts – zwischen den protestantischen Tempelkolonisten und den streng katholischen Karmelitermönchen – zusätzlich verschärft.⁸⁶ Der Konflikt um das Gebiet war nämlich deshalb so stark aufgeladen, weil geeignete Alternativstrecken der Straße für die Kolonisten nicht infrage kamen.

So führte Paulus in dem Artikel weiter aus:

„Denn die Colonie stößt nur mit einer schmalen Breite an den Karmel, wollte man also die Karmelweinberge von der Colonie aus besorgen, so wäre man ziemlich weit von denselben entfernt, was wohl nicht angeht, weil Verheerungen durch das Waiden von Schaaf- und Ziegenherden sonst kaum verhütet werden können. Die Straße dagegen durchzieht einen großen Theil der ganzen Breite unseres Karmelbesitzes und würde dadurch auch die Anpflanzung eines großen Theiles des Karmelabhanges außerordentlich begünstigen. Durchaus nothwendig ist sodann die Straße für jedwedes Unternehmen auf dem Rücken des Berges. Denn ohne die Straße wären die Bewohner der Berghöhe ganz abgeschnitten von der Muttergemeinde am Fuß des Gebirges.“⁸⁷

Die Straße auf den Berg sollte also neben der Erschließung von angrenzenden Arealen (Weinpflanzungen am Abhang) auch dem Zweck dienen, die Kontrolle über die neu gewonnenen Flächen möglichst effektiv ausüben zu können. Vor allem scheint man Angst davor gehabt zu haben, dass bei Nichtanwesenheit der Kolonisten arabische Viehhirten ihre Herden auf die mühsam kultivierten Felder führen würden, welche dann die Arbeit der Farmer und Weingärtner zunichtemachen könnten. Die Kritikalität der Infrastruktur liegt in diesem Fall also auch darin, dass sie Kontrolle über das verbundene Land ermöglicht. Auch eine weitere Komponente kommt hier bei der Bewertung der Lage durch Paulus zum Vorschein: Die Straße wurde als zentrales Bindeglied zur Kernkolonie angesehen, ohne die eine Isolation der neuen Ansiedler auf dem Karmel zu befürchten sei. Es kann also auch vermutet werden, dass die

⁸⁵ Süddeutsche Warte, 1871, (Jg. 27), Nr. 11, S. 42.

⁸⁶ Scheffbuch, Rolf: Markenzeichen „Karmel“. Hundert Jahre Evangelische Karmelmission, Stuttgart 2003, S. 7; Carmel, Siedlungen, S. 106; Warte des Tempels, 1886 (Jg. 42), Nr. 17, S. 6.

⁸⁷ Süddeutsche Warte, 1871 (Jg. 27), Nr. 11, S. 43.

Führung der Templer in Haifa auf lange Sicht eine Expansion der Kolonie nach Norden und ein Zusammenwachsen der beiden Ansiedlungen zu einer Einheit vorsahen.

Durch diese Ausführungen wird das Dilemma der Kolonisten deutlich. Der Berg Karmel ist laut den Kolonisten an seinen Hängen größtenteils zu steil, um eine Fahrstraße zu errichten. Nur an einer speziellen Stelle, wo der Berg eine Scharte im Abhang aufweist, schienen den Kolonisten zufolge die Voraussetzungen für den Bau gegeben (rote Markierung im Bild).

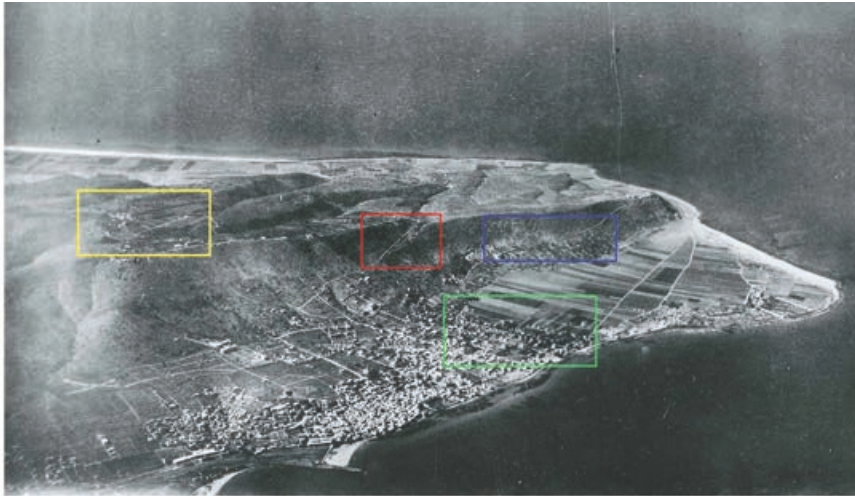


Abb. 4: Luftfotografie von Haifa (Ca. 1900).⁸⁸ Hervorgehoben sind die Kolonie (grün), der Weg zum Kloster (blau), die von den Kolonisten projektierte Fahrstraße (rot) und das 1880 von Keller erworbene Areal (gelb)

An dieser Stelle war die Steigung flach genug, um den Bau und Unterhalt einer Fahrstraße für die Fuhrwerke in Angriff zu nehmen. Der einzige andere Weg auf den Bergrücken führte damals am Rand des Berges im Westen der Kolonie, bis man an der Nordspitze des Berges über einen Weg zum Karmelkloster gelangen konnte (blaue Markierung im Bild). Es kann aber einerseits davon ausgegangen werden, dass die Kolonisten aus den oben angeführten Gründen eine möglichst nahe gelegene, eigene Straße als notwendig erachteten und andererseits die konfessionellen Spannungen zwischen den protestantischen Siedlern und dem katholischen Kloster wohl auch dazu führten, dass man auf keinen Fall von der Gnade der Mönche abhängig sein wollte, um auf den Berg zu kommen. Die religiöse Komponente des Streites schien die

⁸⁸ Kedar, Benjamin Z.: *The Changing Land. Between the Jordan and the Sea: Aerial Photographs from 1917 to the Present*, Detroit 1999, S. 182.

jeweiligen Positionen zu zementieren. Daher wurde die Streckenführung über den Grateinschnitt im Südwesten der Kolonie mit jedem Tag, den der Streit mit dem Kloster andauerte, alternativloser für die Kolonie.

Trotz der Unterstützung durch hohe Beamte und den Generalkonsul Weber in Beirut konnte in dieser Frage der Streit zwischen Kolonie und Kloster nicht beigelegt werden. Die Ausstellung der Schenkungsurkunde für das versprochene Land wurde von Seiten der osmanischen Behörden vor Ort immer weiter verzögert und verlief schließlich im Sand. Daher wurde die Karmelschenkung auch nie offiziell vorgenommen. Carmel erklärt diese Verzögerung damit, dass entscheidende Gönner der Templer in politischen Ämtern, beispielsweise Generalkonsul Weber in Beirut oder der zuständige Gouverneur Raschid Pascha, im Jahre 1871 entweder versetzt wurden oder sich die diplomatischen Zuständigkeiten änderten (so war Weber ab 1871 nicht mehr für Palästina zuständig).⁸⁹ Entscheidend war auch die Taktik der Mönche, eisern auf ihre uralten Rechte und den Kaufvertrag zu beharren. Zudem hatte das Kloster in den mehrheitlich katholischen, einheimischen Christen Haifas eine starke Unterstützerbasis, die dem Kloster in der öffentlichen Debatte stets verlässlich beistand.⁹⁰

Templer und Mönche beschuldigten sich über die nächsten Jahre hinweg gegenseitig für die festgefahrene Situation, und von Seiten der Kolonisten wurde oftmals der Vorwurf erhoben, dass das Kloster die Stadtbehörde durch „Bakschisch“ (Schmiergeld) dazu gebracht habe, die Sache zu seinen Gunsten zu behindern, während der damalige Tempel-Vorsteher Hardegg stets vor solchen Schritten zurückgeschreckt habe.⁹¹ Offensichtlich sollte dieser Vorwurf dazu dienen, den Mönchen in religiöser, aber auch weltlicher Hinsicht eine Doppelmoral vorzuwerfen, während man selbst eine „weiße Weste“ behalten habe.

Der Karmelstreit war damit noch lange nicht beendet. Vielmehr sollte dies lediglich der Auftakt zu einer Geschichte werden, in welcher die Rivalitäten zwischen Templern und Mönchen in der Küstenstadt Haifa um Einfluss in der Bevölkerung, Macht über Land und nicht zuletzt die dortigen Infrastrukturen immer weiter eskalieren sollten. Begonnen hatte der zweite Akt des Karmelstreits 1880 mit dem Kauf von Land auf dem zentralen Karmel (gelbe Markierung im Bild) durch den Vize-Konsul des Deutschen Reiches, einen deutschen Kolonisten namens Friedrich Keller. Das besagte Land lag zwar außerhalb des von den Karmelitern beanspruchten Bereichs, hatte aber ebenfalls das Problem des fehlenden infrastrukturellen Zugangs, womit der Karmelstreit wenige Jahre später erneut auf die Tagesordnung der Kolonie, der Stadt

⁸⁹ Carmel, Siedlungen, S. 107f.

⁹⁰ Carmel, Geschichte Haifas, S. 92.

⁹¹ Warte des Tempels, 1885 (Jg. 41), Nr. 17, S. 6.

und des Klosters kam.⁹² Dieser zweite Teil des Karmelstreits wird später, in Kapitel 3.2 dieser Arbeit, eingehender beleuchtet werden.

Interessant ist, dass die Kolonisten in dieser Zwischenzeit weiter versuchten, den Karmel zu erschließen. So wird in der *Orientpost* der *Warte* vom 27. April 1878 aus Haifa berichtet, dass „von den Kolonisten ein Fahrweg von der Kolonie aus auf eine Platte am Abhang des Karmel, auf der halben Höhe desselben gelegen, angelegt“ wurde.⁹³ Anscheinend hatten die Kolonisten hierbei darauf geachtet, dass kein umstrittenes Land von diesem Bau betroffen war, denn der Autor Friedrich Lange führt weiter aus, dass der Weg „ausschließlich über Regierungsland“ führe, wofür sich die Kolonisten mithilfe des „deutschen Viceconsuls Hrn. [Friedrich] Keller“ eine entsprechende Erlaubnis bei den entsprechenden Behörden hatten erteilen lassen. Offiziell ging es bei diesem Bau vor allem um die bessere Erschließung des Hanges des Karmel, an dem viele Kolonisten ihre Weingärten angelegt hatten und pfl egten. Es ist aber auch gut möglich, dass der Weg eine Art Ausbau der Strecke war, welche die Templer im Rahmen der Erschließung der Karmelschenkung bereits angefangen hatten.

Es stellten sich jedoch bei diesem Projekt ebenfalls Probleme ein, diesmal jedoch mit den Behörden der Lokalregierung, die kurz darauf eine weitere Bautätigkeit an dem Weg untersagten. Grund für diesen Stimmungswchsel war ein einheimischer Weinbauer, welcher auf dem Regierungsland angeblich widerrechtlich seine Pflanzungen anlegte und sich darüber echaufferte, dass die Tempelkolonisten „sein Land“ dafür nutzten, einen Fahrweg zu errichten. Der arabische Weinbauer verlangte von den Kolonisten ein „Bakschisch“ für sein Einverständnis, und als diese ein solches verweigerten, verklagte er die deutschen Siedler bei den lokalen Behörden. Nun bekam der Kläger recht und den Kolonisten, „die in großer Anzahl 3 Tage an der Herstellung dieses Weges gearbeitet hatten, wurde dann trotz der früher erteilten Erlaubniß verboten, denselben zu befahren“.⁹⁴

Somit wirkte es auf die Kolonisten laut dem Bericht so, als ob „mit der erteilten Erlaubniß eigentlich nicht ernst gemeint sei, sondern daß dieselbe von der betreffenden Behörde eigentlich nur erteilt worden sei, um etwas Geld zu machen“.⁹⁵

Somit hatte ein weiteres Infrastrukturprojekt auf dem Karmel ein vorerst unrühmliches Ende genommen, vornehmlich wegen der angeblichen Korruptionspraxis vor Ort. Entsprechend missmutig reagierten die Kolonisten auf die vermeintliche Sabotage ihrer Anstrengungen:

⁹² Carmel, Siedlungen, S. 144.

⁹³ *Warte des Tempels*, 1878, (Jg. 34), Nr. 22, S. 6.

⁹⁴ Ebenda.

⁹⁵ Ebenda.

„Es ist dieser Vorfall aufs Neue eine Illustration der türkischen Zustände. Nicht allein daß die Regierung nichts für Anlegung nothwendiger Wege thut, sondern im Gegentheil, es werden alle Gelegenheiten benützt, um Schwierigkeiten zu machen und Bakschisch zu erpressen, denn das ist schließlich die Hauptsache und wohl fast das einzige Geschäft der hiesigen Behörden.“⁹⁶

Kurz vor Ende der ersten Phase, Ende 1884, wandte sich Jakob Schumacher in einem verärgerten Bericht an die Kolonisten und Unterstützer der Tempelgesellschaft und beklagte, dass sich die Kolonie durch hohe Verschuldung, hohe Zinsen und mangelnden Landbesitz schwierigen Zeiten gegenübersehe. Er rief die osmanische Regierung dazu auf, der Kolonie nun endlich das Land auf dem Karmel zuzugestehen, um die Kolonie zu unterstützen. Seiner Meinung nach wäre dies ein gerechter Lohn für die Anstrengungen der Kolonisten gewesen, welche „in der uneigennützigsten Weise für das Wohl des Landes zu arbeiten“ bereit seien und dies „besonders durch Anlegen und Unterhalten von Straßen“, also vor allem im infrastrukturellen Bereich, ausdrückten.⁹⁷ Die Forderung nach einem Lohn für die Arbeit der Kolonisten unterminierte dabei allerdings den „uneigennütigen“ Charakter des Unternehmens und kann wohl auch als Resignation angesichts der Probleme der Kolonie und der Blockadehaltung des Klosters und der Behörden in der Besitzfrage angesehen werden. Es wird dadurch aber auch klar, dass der Karmelstreit für die Kolonisten noch immer nicht ausgestanden oder verjährt war. Vielmehr sollte der Streit um das Land und den infrastrukturellen Anschluss auf den Berg Karmel im folgenden Jahr wieder in den Mittelpunkt gerückt werden.

Bau der Straße nach Nazareth

Wesentlich harmonischer als die Auseinandersetzung mit den Karmelitern und reibungsloser als die Zusammenarbeit mit den osmanischen Behörden verlief der Ausbau der Verbindung nach Nazareth. Wie bereits dargelegt, war Nazareth lange Zeit der bevorzugte Ansiedlungspunkt der Tempelgesellschaft gewesen, jedoch hatten die „inoffiziellen“ Projekte im Vorfeld der Übersiedlung im Desaster und Scheitern der Siedlungsinitiativen geendet.

Im Zuge der frühen 1870er Jahre baute die nun im Wachstum befindliche Kolonie Haifa ihre Beziehungen, hauptsächlich im Handel und Baugewerbe, zu der christlichen Stadt in Galiläa aus. Auch einige Templer siedelten sich dort an.⁹⁸ Besonders stechen jedoch die Bauprojekte

⁹⁶ Warte des Tempels, 1878, (Jg. 34), Nr. 22, S. 6f.

⁹⁷ Warte des Tempels, 1884, (Jg. 40), Nr. 40, S. 1f.

⁹⁸ Süddeutsche Warte, 1874 (Jg. 30), Nr. 39, S. 154.

heraus, welche von den Haifaer Kolonisten dort realisiert wurden. So hatte Jakob Schumacher bereits im Jahr 1871 im Auftrag der Familie Surfoc, reicher eingeborener Araber, das Terrain zwischen Haifa und Nazareth eingehend untersucht. Die Familie prüfte zu dieser Zeit anscheinend bereits die Möglichkeit, eine gepflasterte Straße zwischen den beiden Städten zu errichten.⁹⁹ Vordergründig ging es aber um die Anfertigung von Straßenplänen für die weiten Ländereien der Familie.¹⁰⁰ Das Projekt der Fahrstraße ging von Seiten der Surfocs nicht über die Planungsphase hinaus, wurde 1873 jedoch von Seiten der Templer erneut aufgegriffen, als die Kolonie und vor allem Jakob Schumacher mehrere attraktive Bauaufträge in Nazareth zugesprochen bekamen. So sollte Schumacher im Auftrag einer englischen Missionsgesellschaft die Errichtung eines Waisenhauses in Nazareth leiten, wobei er sechs weitere Kolonisten aus Haifa einbezog.¹⁰¹ Später folgte der Auftrag für den Bau eines Hospizes für das dortige franziskanische Kloster.¹⁰² Im Zuge dieser Bauarbeiten kam von Seiten der Kolonisten der Vorschlag auf, dass man zur effizienteren Realisierung dieser Vorhaben den Bau einer Fahrstraße nach Nazareth, für den Transport von Material und Personal, in Angriff nehmen sollte. Hierzu schrieb Schumacher:

„Die dadurch mit Nazareth immer enger sich gestaltende Verbindung hat einige Brüder auf den Gedanken gebracht, ob nicht die Durchführung einer vorderhand in trockener Jahreszeit nothdürftig genügenden Straße, sowohl zu der äußeren Hebung dieser Gegend, als auch von praktischem Werth und Nutzen für uns und unserem Werk einigen Ausdruck zu verleihen, wie sehr uns auch die äußere Hebung dieses Landes am Herzen liegt, und anderen Gesellschaften außer uns Aufmunterung zu geben.“¹⁰³

Die hier aufgeführten Gründe für den Bau der Straße sind in vielfacher Hinsicht aufschlussreich. So steht im Zentrum der Wert und Nutzen, den die Kolonisten selbst aus diesem Projekt ziehen könnten, maßgeblich durch engere und schnellere Anbindung an die Stadt. Damit erschlossen sich die Templer einerseits einen potentiellen Absatzort für ihre verschiedenen Produkte, andererseits erschlossen sie sich durch ihr Know-how auch eventuelle weitere Bauaufträge, die laut Schumacher „materielle Mittel in die Colonie [...] ziehen“ würden, also finanzielles Einkommen für die Beteiligten und die Kolonie im Allgemeinen versprachen.¹⁰⁴

⁹⁹ Süddeutsche Warte, 1874 (Jg. 30), Nr. 17, S. 66.

¹⁰⁰ Seibt, S. 107.

¹⁰¹ Süddeutsche Warte, 1874 (Jg. 30), Nr. 17, S. 66.

¹⁰² Süddeutsche Warte, 1874 (Jg. 30), Nr. 39, S. 155.

¹⁰³ Ebenda.

¹⁰⁴ Süddeutsche Warte, 1874 (Jg. 30), Nr. 17, S. 66.

Dass die neue Straße genutzt werden würde, daran bestand in den Augen der Kolonisten kein Zweifel, „da auf derselben auch die Feldfrüchte transportirt werden können, die von der Jesreelebene nach Akko [und später nach Haifa] wandern.“¹⁰⁵ Es bestand also auch ein allgemeiner Nutzen für die Region.

Mit diesen materiellen Vorteilen verbanden die Kolonisten allerdings ebenso ihre religiöse und kolonial motivierte Mission der *Hebung* Palästinas und seiner Einwohner. Die Straße sollte eine gemeinnützige Infrastruktur darstellen, die für die Templer eine wirtschaftliche und moralische Hebung ihrer Nutzer versprach und dadurch durchaus auch eine religiöse Motivation aufwies. Denn sie sollte im Rahmen der *Mission durch Vorbild* auch andere „Gesellschaften“ ermuntern, ähnliche Anstrengungen zur Kultivierung des Landes zu unternehmen. Hiermit konnten andere christliche Gesellschaften gemeint sein, aber auch die Einwohner des Landes selbst. Da die Straße nur „nothdürftig genügend“ erbaut wurde, was den knappen Finanzierungsmöglichkeiten der Kolonie geschuldet war, kann ebenso vermutet werden, dass sie, ebenso wie der Pier an der Kolonie, als Aufforderung und auch als Machtinstrument gegenüber der dortigen Regierung gemeint war.

Neben der wirtschaftlichen Relevanz der Straße war die Ansiedlung einiger Templerfamilien in Nazareth ebenfalls ein wichtiger Beweggrund für deren Bau. Einige Templer der ersten Ansiedlungsinitiative vor 1868 hatten sich nach dem Scheitern der Samunjuh-Kolonie dort niedergelassen, und nach der offiziellen Kolonisation siedelten sich neue Ansiedler ebenfalls dort an und gründeten einzelne Unternehmen (zum Beispiel wird über ein „Mühlengeschäft“ der Templer dort berichtet).¹⁰⁶ Durch die Verbindungsstraße nach Haifa wollte man vermutlich auch eine dort im Entstehen begriffene Tempelgemeinde unterstützen und an die Kolonie in Haifa binden, eine Vorgehensweise, die auch im Verhältnis zu anderen Kolonien beobachtet werden kann.

Es wird in dem Zitat allerdings auch angesprochen, dass die Straße vor allem für die „trockene Jahreszeit“ gedacht war, also im Winter, wenn der Regen einsetzt, nur erschwert nutzbar war. Dies hängt mit den Wadis und Flüssen zusammen, welche saisonal Streckenabschnitte der Straße stören konnten. Dieser vulnerable Zustand der Straßen in Palästina war ein durchgängiges Problem, auch im Süden des Landes. Mehr noch als die Unterbrechung des Verkehrs durch Überflutung von Streckenabschnitten war die Abtragung der Bausubstanz durch Hochwasser ein Problem des Verkehrsnetzes, und stark beschädigte Straßen gehörten für die Fuhrleute zum Alltag.

Der tatsächliche Bau der Straße gestaltete sich schwieriger als angenommen. Vor allem die Finanzierungsfrage scheint ein großes Problem gewesen zu sein, wie Jakob Schumacher ausführte:

¹⁰⁵ Süddeutsche Warte, 1874 (Jg. 30), Nr. 39, S. 155.

¹⁰⁶ Ebenda.

„Durch viel Mühe ist es uns gelungen, bei einigen hervorragenden Arabern, die durch großen Länderbesitz am meisten dabei interessirt sind, und dem lateinischen Kloster [Franziskaner] etwas Interesse zu wecken und einige Mittel zu erheben, wobei ich dankbar der freundlichen Mitwirkung Herrn Hubers gedenke; allein die bei weitem größten Opfer wurden von den Colonisten gebracht, bis durch anderweitige Unterstützung die Einlage meistentheils zurückerstattet werden kann.“¹⁰⁷

Es ist davon auszugehen, dass die Templer für ihr Vorhaben zumindest die finanzielle Unterstützung der Osmanen angefragt hatten. Wahrscheinlicher ist sogar, dass die Kolonisten, ebenso wie bei anderen Projekten, die verschiedenen osmanischen Behörden und Regierungen vor Ort selbst zum Bau und dessen Finanzierung drängten. Ähnlich wie bei der Lage hinsichtlich der Mole an der Kolonie kann man jedoch davon ausgehen, dass die Antwort der jeweiligen Regierung negativ ausfiel und die Kolonisten es daher auf eigene Faust versuchten. Hierzu sammelten sie das dringend benötigte Kapital von höchstwahrscheinlich denselben arabischen Großgrundbesitzern: Den Surfocs, für welche Schumacher bereits 1871 einen Plan erstellt hatte. Außerdem sicherten sie sich die Unterstützung durch das franziskanisch-lateinische Kloster in Nazareth, für welches Schumacher baulich tätig war. Leider kann aufgrund der fehlenden Quellenlage der Zuschuss von Seiten der „Araber“ nicht beziffert werden. Für die Franziskaner ist der Betrag jedoch belegt: Gerade einmal 25 „Napoleons d’Or“ (1 Goldnapoléon entsprach 20 Francs) gaben die Ordensbrüder des Klosters zum Straßenbau hinzu, „als die ersten Wagen nach Nazareth kamen“.¹⁰⁸ Diese Summe entsprach im Jahr 1874 ungefähr 250 Gulden.¹⁰⁹ Zwar ist aufgrund des wiederholt beschriebenen Wohlstands der eingebundenen Araber davon auszugehen, dass der Beitrag von deren Seite aus höher gelegen haben müsste, allerdings legt die Forschungslage wie auch Schumachers obiges Zitat nahe, dass die Kolonisten die Infrastruktur zum weitaus größten Teil aus eigener Tasche finanzierten, wahrscheinlich über die Gemeindegasse der Kolonie Haifa.¹¹⁰ Dies geschah offensichtlich, so suggeriert der letzte Teil des Zitates, in dem Glauben, dass „anderweitige Unterstützung“ diese eigenen Kosten ausgleichen würde. Solche Unterstützung konnte wegen der Höhe der Kosten und der Lage der Straße eigentlich nur von der osmanischen (Lokal-)Regierung erwartet werden. War der Plan also, die Baukosten in Kommission vorzulegen, bis die Regierung den Wert der Infrastruktur erkannte und diese übernahm? Die „nothdürftig genügende“ Strecke hätte, nach einer kurzfristigen

¹⁰⁷ Süddeutsche Warte, 1874 (Jg. 30), Nr. 39, S. 155.

¹⁰⁸ Lange, S. 608.

¹⁰⁹ Süddeutsche Warte, 1874 (Jg. 30), Nr. 25, S. 97.

¹¹⁰ Carmel, Siedlungen, S. 33.

Bewährungsfrist, in welcher sich die Straße als ökonomisch hilfreich hätte erweisen können, schließlich noch professioneller ausgebaut werden können. Diese Vermutung scheint nahe zu liegen, kann allerdings aufgrund fehlender Berichte über etwaige Unterhandlungen hierüber mit den Osmanen leider nicht belegt werden, womit auch andere Interpretationen, beispielsweise Hilfe von ausländischen Unterstützern, offenbleiben.

Unstrittig ist jedoch, dass die Finanzierung der Straßenbauten die Kolonie Haifa noch lange verfolgte. So führt Paul Sauer in seinem Buch auf, dass auch die Straßenbauten einen großen Teil zur Verschuldung der Kolonie Haifa beitrugen, die 1877 bereits 80 000 Francs betrug.¹¹¹

Doch nicht nur die Finanzierung des Baus wurde von den Tempelkolonisten geleistet. Die Bauleitung beteiligte die deutschen Siedler bei der Planung und führte den Bau mit eigenen Leuten selbst aus. Hierüber berichtet Schumacher in seinen Ausführungen:

„Der schwerste und kostspieligste Theil der ganzen Straße ist ohne Zweifel über dieses selbige Gebirge [die steilen Berge Galiläas] – die Strecke ist eine volle Wegstunde – durchzuführen. Es war geboten für dieses Unternehmen ein transportables Holzhaus zu bauen, das auch für sonstige Zwecke dient – sowohl wegen der Gesundheitsrücksichten der an der Straße beschäftigten Brüder, als zum Aufbewahren der Werkzeuge.“¹¹²

Dieser Teil von Schumachers Ausführungen zeigt eine seltene, praxisbezogene Sichtweise auf den Bau der Straße. Die Kolonisten waren sich zum einen offensichtlich der schweren Baubedingungen bewusst. Dafür spricht sowohl die Geländekenntnis durch Schumacher, welcher den Bau leitete, als auch die Adaption an das warme Klima des palästinensischen Sommers mittels des mobilen „Holzhauses“ als Rückzugsort vor der Hitze. Leider gibt es keine weiteren Informationen über diesen Bauwagen, welcher eventuell weitere interessante Einblicke hätte gewähren können. Dass dieser Schutz vor dem Klima nötig war, zeigt ein Artikelausschnitt aus der *Warte*, der von jungen Kolonisten berichtet, welche infolge der Bauarbeiten an dem schwierigen Streckenabschnitt in den Bergen krank wurden. Der Artikel erwähnt zwar, dass die Baumannschaft wieder gesundete, berichtet aber auch von einem Toten. Es scheint naheliegend, dass es sich dabei um einen Kolonisten vom Straßenbau handelt, da diese als „junge Männer“ bezeichnet werden und der Tote als „der junge Paule, der in Nazareth dem heißen Fieber erlegen ist“, bezeichnet wird.¹¹³ Die Quellenlage lässt also den Schluss zu, dass die Bauarbeiter entweder mehrheitlich oder ausschließlich Templer waren. Da die Kolonisten die Bauarbeiten in Eigeninitiative ausführten, konnten sie nicht auf die sonst von den Osmanen

¹¹¹ Sauer, *Uns rief das Heilige Land*, S. 68.

¹¹² *Süddeutsche Warte*, 1874 (Jg. 30), Nr. 17, S. 66.

¹¹³ *Süddeutsche Warte*, 1874 (Jg. 30), Nr. 39, S. 155.

bereitgestellten Fronarbeiter zurückgreifen. Es liegt zudem nahe, dass die an der Nazarethstraße arbeitenden Kolonisten entsprechend entlohnt wurden. Die Straße hätte als eine Art Arbeitsbeschaffungsmaßnahme für das in dieser Zeit finanziell bereits stark beanspruchte Haifa beworben werden können. Trotz dieses Vorteils kann eine Art Arbeitsdienst für Teile der Kolonie nicht ausgeschlossen werden. Eine weitere Möglichkeit ist natürlich eine Mischung aus beiden Optionen, also die Bezahlung von Planern und Bauleitung und ein Arbeitsdienst für die schwere Arbeit.

Hinsichtlich der Streckenführung passte man sich ebenfalls an. Ging die ursprüngliche Planung zuerst noch davon aus, die Straße durch das Jesreel-Tal möglichst nahe an Nazareth vor dem Anstieg auf die Berge zu bauen, rückte man davon recht früh wieder ab und entschied sich, die Straße bereits bei „Medschedel“ [Mudscheydil/Mdschedil], im Südwesten Nazareths, die galiläischen Berge hinauf anzulegen und den letzten Straßenabschnitt von dort nach Nazareth weiterzuführen, wodurch die „Arbeit des Straßenbaus [...] leichter geworden“ zu sein scheint.¹¹⁴ Die Fertigstellung der Bauarbeiten an der Straße erfolgte Mitte 1875.¹¹⁵

Ihre Bausubstanz scheint ähnlich wie die der Straße von Jaffa nach Jerusalem gewesen zu sein, auf die ich noch ausführlicher eingehe. Bei der Nazarethstraße handelte es sich wahrscheinlich um eine grob gepflasterte oder geschotterte Straße, die durch herangeschaffte Steine und deren Verarbeitung an Ort und Stelle gebaut wurde. Die Herkunft der Baumaterialien, also der Steine, kann auf zwei Optionen eingeschränkt werden: Zum einen könnten die Straßensteine oder der fertige Schotter aus dem kolonieeigenen Steinbruch¹¹⁶ in Haifa stammen, wobei sicher mehr Kosten (Abbau und Transport), aber auch Beschäftigung für die Steinmetze der Kolonie, angefallen wären.¹¹⁷ Oder die Steine wurden, ähnlich der Bauweise an der Jerusalemstraße, im Umfeld der Baustelle gesammelt und vor Ort passend geschlagen und verbaut. So wurden zumindest der Bau und die Reparaturen an der Jerusalemstraße gehandhabt, für die Nazarethstraße ist ein genauer Prozess leider nicht überliefert. Es ist aber davon auszugehen, dass er sich ähnlich gestaltete. Dieses Detail ist durchaus von Bedeutung, da die Templer selbst oftmals in Berichten in der *Warte* die Reparaturarbeiten sowie die Beschaffenheit der neuen Straßen kritisch reflektierten. Eine Herangehensweise wie das Sammeln der Steine aus minderwertigen Materialien im unmittelbaren Umfeld der Baustelle wurde von den Kolonisten oftmals als eine minderwertige und rückständige Praxis verurteilt, die

¹¹⁴ Süddeutsche Warte, 1874 (Jg. 30), Nr. 39, S. 155.

¹¹⁵ Süddeutsche Warte, 1875, (Jg. 31), Nr. 24, S. 95.

¹¹⁶ Abgebildet auf der Karte „Kartenskizze des nordwestlichen Karmel, ein Commentar.“ von G. Schumacher 1885, enthalten im Politischen Archiv der BRD, Aktenname „Besitzstreitigkeiten zwischen den deutschen Kolonisten in Haifa und dem Karmel-Kloster“, Vol. 2, Aktenzeichen Spec. 35.

¹¹⁷ Zu den Steinbrüchen um die Kolonie Haifa: Süddeutsche Warte, 1871 (Nr. 27), Nr. 10, S. 38.

die Straße bei Winterregen und Überschwemmungen anfällig für Störungen des Verkehrs machte.¹¹⁸ Ein Argument für die Verwendung von hochwertigeren Baustoffen bei der Straße von Haifa nach Nazareth sind die lange ausbleibenden Berichte über Beschädigungen an ihr. Während Berichte aus Jaffa und Jerusalem oftmals den Zustand der Jerusalemstraße infolge von Schäden durch starke Winterregen behandeln, finden sich solche Berichte aus Haifa erst spät und sporadisch. So wurde zwar von außergewöhnlich starken Regen im Winter 1877 aus Haifa berichtet, aber keine Schäden an der für die Region wichtigen Straße konstatiert.¹¹⁹ Lediglich das Anschwellen des Kison, der den Verkehr hemmte, wird behandelt.¹²⁰ Die Frage ist also, ob dort die Gefährdung der Infrastruktur durch die Witterung aufgrund der Baustoffqualität geringer ausfiel oder ob die Kritikalität des Straßenzustandes im Vergleich mit der Jerusalemstraße als geringer eingeschätzt wurde. War die fertige Nazarethstraße vielleicht schlicht nicht so wichtig im Netzwerk der Kolonisten gewesen, wie vor deren Bau beschworen wurde? Berücksichtigt werden muss zudem, dass Berichte aus Haifa in der *Warte* nicht so zahlreich abgedruckt wurden. Dies hatte mit der „Isolierung Haifas“ im Zuge des Streits zwischen Hardegg und der restlichen Tempelleitung um Hoffmann zu tun, wie Carmel beschreibt.¹²¹ Eine Einschätzung der Vulnerabilität der Nazarethstraße vor dem Hintergrund der saisonalen Witterung ist daher schwer zu treffen. In einem Bericht von 1884 wird allerdings angeführt:

„Die Straße von Kaifa [Haifa] nach Nazareth, sowie die Brücke über den Kison sind von den deutschen Kolonisten unter großen Anstrengungen und unter materiellen Opfern, die heute noch auf ihnen lasten, hergestellt worden und müssen alle Jahre von ihnen ausgebessert werden.“¹²²

Hier wurde also eingeräumt, dass die Kolonisten die Straße zwischen Haifa und Nazareth regelmäßig reparieren mussten und dies auf eigene Verantwortung und mit eigenen Mitteln taten. Zwar wird nicht genannt, welche Schäden an der Straße und den dortigen Brücken vorhanden waren, allerdings liegen witterungsbedingte Ursachen nahe. Wie genau und wie oft die Reparaturen ausgeführt wurden und welche Materialien später genutzt wurden, wird leider ebenfalls nicht erwähnt.

¹¹⁸ Beispiele: *Süddeutsche Warte*, 1872 (Jg. 28), Nr. 9 sowie *Süddeutsche Warte*, 1876 (Jg. 32), Nr. 15, S. 59.

¹¹⁹ *Warte des Tempels*, 1878 (Jg. 34), Nr. 2, S. 9.

¹²⁰ *Warte des Tempels*, 1878 (Jg. 34), Nr. 24, S. 7.

¹²¹ Carmel, *Siedlungen*, S. 32.

¹²² *Warte des Tempels*, 1884 (Jg. 40), Nr. 34, S. 10.

Abschließend lässt sich über den Bau der Nazarethstraße sagen, dass diese Privatinitiative auf dem Feld der Verkehrsinfrastruktur „ein in jenen Tagen beachtenswertes Unternehmen“ war, wie Carmel befindet.¹²³ Nicht nur hatten die Templer aus eigener Kasse und mit eigener Arbeitskraft eine Verbindung für Fuhrwerke nach Nazareth geschaffen, sie forderten durch solche Projekte auch die osmanische Lokalregierung dazu heraus, selbst tätig zu werden. Dadurch weiteten sie schließlich ihren Einfluss in der Bevölkerung aus und konnten ihrer *Mission durch Vorbild* ein eindrucksvolles Vorzeigeprojekt, das weit über die Grenzen Palästinas hinaus bekannt wurde, hinzufügen, durch welches die Kolonisten immer wieder auf ihre Arbeit und die konkreten Verbesserungen hinweisen konnten.¹²⁴ Sie blieben der Straße als die Hauptnutzer derselben stark verbunden und sorgten auch in der Folgezeit regelmäßig für die Verbesserung von vulnerablen Stellen der Strecke.

Es offenbart sich im Laufe des folgenden Jahrzehnts durch Berichte aus der *Warte* jedoch auch ein anderes Problem dieser Straße, denn 1883 und 1884 wurden dort Fuhrwerke der Kolonisten überfallen. Im ersten Fall wurde einer der einflussreichsten Fuhrunternehmer der Kolonie, Georg Suß, auf der Strecke von Haifa nach Nazareth von „3 Tscherkessen“ überfallen, wobei ihm die Pferde gestohlen wurden. Die Schuldigen wurden hierbei von den Behörden nicht gefasst. Bei dem Fall von 1884 wurde nachts ein weiterer Kutscher, Urban Beck, ebenfalls überfallen, wobei ihm jedoch Suß, welcher kurz hinter Beck losgefahren war, zu Hilfe kam und beide Kolonisten die Angreifer erfolgreich in die Flucht schlagen konnten. Bei dem Gerangel wurde einer der Angreifer von einem Revolverschuss „in den Unterleib“ getroffen, weswegen die Kolonisten die in der Region verbreitete Praxis der Blutrache fürchten mussten und ihre Transporte gänzlich einstellen.¹²⁵

Da die Bereitstellung des Transportnetzwerkes der Kolonisten auch durch solche Vorfälle beeinträchtigt wurde, muss ebenfalls der Sicherheitsfaktor für die Infrastrukturen in Palästina berücksichtigt werden. Solche Vorkommnisse waren jedoch sehr selten, was insbesondere dem Engagement und Einfluss der Kolonisten in dem Bereich Sicherheit auf Verkehrswegen geschuldet war, welche sich bei den Lokalregierungen um eine bessere Aufsicht bemühten und diese auch durchsetzen konnten.¹²⁶ Trotz dieses Engagements kamen in der Folgezeit jedoch immer wieder Raubüberfälle und sogar Ermordungen von Reisenden auf der Straße nach Nazareth vor, welche oftmals nur halbherzig von den Behörden verfolgt wurden, wie die Kolonisten klagten.¹²⁷

¹²³ Carmel, *Geschichte Haifas*, S. 86.

¹²⁴ Siehe hierzu bspw. Götel, S. 237.

¹²⁵ *Warte des Tempels*, 1884 (Jg. 40), Nr. 34, S. 9f.

¹²⁶ Carmel, *Geschichte Haifas*, S. 89.

¹²⁷ *Warte des Tempels*, 1877, (Jg. 33), Nr. 46, S. 10.

Erweiterung der Kolonie, der Gründerstreit und verschiedene Entwicklungen

Im Jahr 1874, während der Bau der Nazarethstraße vorangetrieben wurde, erwarben die Kolonisten „400 Morgen Ackerland bei Tireh“, welches südlich des Karmelvorsprungs gelegen war. Die Kolonisten begründeten den Kauf vor allem auch mit dem „gut zu befahrenen Weg“, welcher das Stück Land unweit der Kolonie erschließbar mache. Dieser sei saisonal unabhängig in gutem Zustand gewesen.¹²⁸ Auch wenn die Tempelkolonisten das Land vorerst nur zur reinen Bewirtschaftung und nicht zur Gründung einer neuen Siedlung gekauft hatten, wurde damals die Basis für die spätere Zweigkolonie „Neuhardhof“ bereitet, welche in Phase 2 behandelt wird.

Die Kolonie expandierte allerdings nicht nur durch obige Projekte und Landkauf, sie war, wie oben erwähnt, im Jahre 1874 auch selbst Ort vieler Veränderungen. So wurden Straßen in der Kolonie ausgebaut und neu angelegt. Auch erwarb die Kolonie im Jahr 1874 ein „Gemeindefuhrwerk“, für welches „drei junge Männer“, höchstwahrscheinlich aus den deutschen Tempelgemeinden, angeworben werden sollten. Der Zweck des Gemeindefuhrwerks ist leider in den Berichten nicht näher beschrieben, jedoch sollten die erwähnten Neuankömmlinge „in den Geschäften bei der Oekonomie erfahren“ sein, was eine Funktion im landwirtschaftlichen Betrieb innerhalb der Kolonie nahelegt.¹²⁹

1874 war zudem ein „Schicksalsjahr“ für die Kolonisten in Haifa.¹³⁰ Die Leitung der Kolonie durch Hardegg wurde mit der Zeit verstärkt durch die dort neu ankommenden Templer infrage gestellt. Vielen Kolonisten missfiel Hardeggs Führung der Kolonie, vor allem die Zwangssteuern, welche dieser einführte, um die finanzielle Lage der Kolonie zu verbessern. Diese war 1874 bereits durch mehrere Bauprojekte strapaziert worden, aber, wie Carmel schreibt, auch „teilweise das Resultat der Vernachlässigung Haifas von seiten der zentralen Leitung“ der Tempelgesellschaft.¹³¹ Interessanterweise machte sich dieser Protest an dem oben erwähnten Gemeindefuhrwerk fest, wie Friedrich Lange 1899 festhielt:

„Es bestand viel Unzufriedenheit gegen das rücksichtslose Regiment Hardeggs. Es wurde gegen den Betrieb des Gemeindefuhrwerks losgezogen, welches auf Gemeindegeldern unterhalten und beschäftigt wurde. Bei einer Beratung darüber erklärte ein Gemeinderatsmitglied, daß dieses Fuhrwerk ein Vermächtnis von verstorbenen Tempelmitgliedern sei, und daß man es mit demselben halten wolle wie bisher, wenn dies $\frac{3}{4}$ Bürgern

¹²⁸ Süddeutsche Warte, 1874, (Jg. 30), Nr. 21, S. 83.

¹²⁹ Süddeutsche Warte, 1875, (Jg. 31), Nr. 2, S. 5f.

¹³⁰ Carmel, Siedlungen, S. 34.

¹³¹ Ebenda.

nicht gefalle, können sie wieder fortgehen. Mit letzterem Ausdruck bezeichnete er solche Kolonisten, die noch nicht lange im Lande waren.“¹³²

Das Gemeindefuhrwerk wurde damit einerseits zur Projektionsfläche für die Politik Hardeggs, aber andererseits auch zu einem nostalgischen Objekt der ersten Kolonisten stilisiert. Es diente als Katalysator für ungelöste Konflikte in der Kolonie, die sich darum drehten, was öffentlich und was privat, was von der Gemeinschaft getragen und was als überflüssig angesehen wurde. Es ist bemerkenswert, dass sich ein solcher Teil der Infrastruktur der Kolonie als Konfliktpunkt herauskristallisierte.

Infrastrukturen dienten zudem oft als Erklärungsansatz oder Projektionsfläche für die Tempelkolonisten. Der Streit zwischen Hoffmann und Hardegg hatte sich 1874 noch einmal deutlich verschärft, auch durch den von Hoffmann geplanten Umzug der „Missionsschule“ von Jaffa nach Jerusalem und Hardeggs Eröffnung einer Landwirtschaftsschule in Haifa, welche dieser aus der Kasse der Tempelgesellschaft finanzierte, jedoch nur ungenügend mit der restlichen Gesellschaft abgesprochen hatte. Hardegg lehnte seinerseits den Umzug der Schule nach Jerusalem entschieden ab und nutzte seine Stellung in der Gemeinde Haifa, um die dortigen Mitglieder gegen Hoffmann anzustacheln. Hoffmann prangerte seinerseits Hardeggs „Veruntreuung von Geldern“ der Tempelkasse an, woraufhin er wenig später die Aufteilung der Tempelleitung für beendet erklärte und eine gemeinschaftliche Leitung durch Christoph Paulus und sich selbst einrichtete. Hardegg wurde dadurch offiziell abgesetzt und trat kurz darauf mit seinen Anhängern, einem Drittel der Kolonie Haifa, aus der Gesellschaft aus.¹³³ Das Auseinanderdriften der beiden Tempelvorsteher und ihrer jeweiligen Kolonien wurde von den Templern retrospektiv zumindest teilweise mit der „Entfernung zwischen Haifa und Jaffa“ erklärt, welche den Austausch der Kolonisten untereinander behindert habe.¹³⁴ Damit wurde der Versuch gemacht, einen persönlichen Streit auch durch das Fehlen von Infrastruktur zwischen den Kolonien zu erklären. Der Streit mit Hoffmann und der Austritt Hardeggs aus der Tempelgesellschaft im Jahr 1874 hatten jedoch tiefer greifende Gründe, vor allem religiöse Meinungsverschiedenheiten. Nach dem Ausscheiden Hardeggs wurde Jakob Schumacher der Vorsteher der Kolonie Haifa, welche durch den Streit tief gespalten war. Mit der Zeit kam es zu einem gemeinschaftlichen Auskommen zwischen Anhängern Hardeggs, welche ab 1880 wieder in die evangelische Landeskirche eingetreten waren, und der restlichen Tempelgesellschaft.¹³⁵

¹³² Lange, S. 538.

¹³³ Lange, S. 541 sowie Eisler, Ejal Jakob: „Kirchler“ im Heiligen Land. Die evangelischen Gemeinden in den württembergischen Siedlungen Palästinas (1886–1914), in: Perry, Yaron/Petry, Erik (Hg.): Das Erwachen Palästinas im 19. Jahrhundert. Alex Carmel zum 70. Geburtstag, Stuttgart/Berlin/Köln 2001, S. 77f.

¹³⁴ Lange, S. 541.

¹³⁵ Carmel, Siedlungen, S. 36 sowie S. 56.

Zwei Jahre später, im April 1876, kam mit dem Bau der Straße von Haifa nach Nablus ein weiteres Straßenprojekt, diesmal initiiert durch die Osmanen, für die Kolonie auf. Die Tempelmitglieder C. Oldorf und Wilhelm Gohl, Wegemeister aus Haifa, wurden von den Planungsbehörden in das Projekt integriert und die Arbeiten an der Straße wurden unter der Leitung der beiden deutschen Kolonisten am 21. April 1876 feierlich begonnen.¹³⁶ Man kann also auch hier wieder das Vorankommen von Infrastrukturprojekten in der Region mit dem Engagement und Know-how der Kolonisten verbinden.

Bei dem Bau wurde von Seiten der Osmanen auf Frondienst der umliegenden Bevölkerung zurückgegriffen. Während der Bauarbeiten wurde dieser Umstand problematisch, da die Arbeitskräfte „immer je nach 4 Tagen [ausgetauscht wurden] was den Nachtheil hat, daß, wenn ein Arbeiter die Arbeit etwas zu verstehen anfängt, er wieder davongeht“.¹³⁷ Dieser ständige Wechsel von Arbeitern scheint einer der Hauptkritikpunkte der beiden Bauleiter gewesen zu sein, gefolgt von der mangelnden Motivation der Frondienstleister.

Diese Episode gewährt durch ihre Details, welche aus den Templerquellen ersichtlich werden, einen interessanten Einblick in die praktische Ausführung von Infrastrukturbau im Osmanischen Palästina und in die ganz praktischen Probleme vor Ort, die damit einhergingen.

Das Jahr 1876 war auch von einer weiteren Entwicklung bestimmt, welche den Anschein erweckte, dass die osmanische Lokalregierung nun vermehrt auf den Ausbau von Infrastruktur in der Region in und um Haifa setzte. Mitte des Jahres 1876 wurde berichtet, dass nun auch der Hafenausbau in Haifa realisiert und ein „Meerpfiler (zur Herstellung eines besseren Landungsplatzes) gebaut“ werden sollte. Dieser Pfeiler, als ein Pier zur besseren Einschiffung, wurde mithilfe von „Quardersteinen“ aus dem entfernten Athlit errichtet. Dieses Projekt ist insofern von Relevanz, da es die Fuhrleute der Kolonie waren, welche mit der Heranschaffung des Baumaterials betraut wurden und dadurch einen „guten Verdienst“ bis zu dessen Fertigstellung Ende des Jahres erzielen konnten.¹³⁸ Es war durchaus üblich, dass die osmanische Lokalregierung bei öffentlichen Projekten auf die Kolonisten und deren Kompetenz und Möglichkeit des Transports zurückgriff. Gleichzeitig verstärkt die Episode den Eindruck, der über die Zeit der Ersten Phase hinweg entsteht, dass im Norden Palästinas der Lasten- und Gütertransport ein vergleichsweise wichtigerer Schwerpunkt des Kolonisten-Fuhrwesens war als im Süden, wo die wichtigsten Pilgerrouen des Landes verliefen.

Diese Schwerpunktsetzung hatte durchaus einen Grund. Nicht nur war der Süden Palästinas durch religiös bedeutsame Städte wie Bethlehem und Jerusalem zu dieser Zeit attraktiver für Pilger- und Touristenströme, sondern es scheint so, als ob die Konkurrenz im Norden des

¹³⁶ Süddeutsche Warte, 1876, (Jg. 32), Nr. 21, S. 84.

¹³⁷ Süddeutsche Warte, 1876, (Jg. 31), Nr. 25, S. 99.

¹³⁸ Süddeutsche Warte, 1876, (Jg. 31), Nr. 34, S. 135 sowie Süddeutsche Warte, 1876, (Jg. 31), Nr. 48, S. 191.

Landes wesentlich schneller in den Markt für Personentransporte gedrängt wäre. Bereits gegen Ende des Jahres 1876 wird berichtet, dass die Strecke von Haifa nach Akko zwar in einer vergleichsweise engen Taktung von „6–7 täglich hin- und hergehenden“ Kutschen versorgt war, es wird allerdings auch eingeräumt, dass der Fuhrverkehr komplett von „Arabern“ organisiert würde.¹³⁹ Die deutschen Fuhrleute aus der Kolonie scheinen zu diesem Zeitpunkt auf dieser Strecke bereits aus dem Markt gedrängt worden zu sein. Daher hatten sich die Tempelkolonisten vorrangig auf Gütertransporte spezialisiert, für welche die Fuhrwerke in der Kolonie Haifa selbst angefertigt wurden, wodurch man einen Marktvorteil gegenüber den arabischen Fuhrunternehmen geltend machen konnte.¹⁴⁰



Abb. 5: In der Kolonie Haifa von der Wagnerei Appinger gebautes Fuhrwerk für den Gütertransport (ATGD)

¹³⁹ Süddeutsche Warte, 1876, (Jg. 31), Nr. 42, S. 167.

¹⁴⁰ Ruff, Gottlieb Samuel: Aus der Jugendzeit eines alten Tempplers. Erinnerungen von Gottlieb Samuel Ruff (1890–1983) an die Tempelgemeinde Haifa (gegr. 1869), in: Der besondere Beitrag. Beilage der Warte des Tempels, 2010, (Bd. 17), S. 14f.

Überhaupt konnten sich die begleitenden Gewerbe des Fuhrwesens in Form von Schmieden und Wagnern in der Kolonie nicht über ihre wirtschaftliche Lage beschweren. Sie waren für alle Parteien in diesem Wettbewerb und für die Landwirte der Kolonisten die erste Anlaufstelle im Falle von notwendigen Reparaturen und Ausbesserungen und standen auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten oftmals sehr stabil da. Beispielhaft ist dafür die Vorzeit des Russisch-Türkischen Krieges, als zwar Pilger und Touristen ausblieben und das Fuhrwesen allgemein im Land eine Flaute erlebte, die „Schmiede und Wagner [jedoch] wohl noch meistens Arbeit gehabt“ hatten, im Gegensatz zu anderen Handwerken.¹⁴¹ Der wohl größte Vorteil dieser Gewerbe war die Exklusivität ihres Know-hows, also der jeweiligen Handwerke. Während das Fuhrwesen vergleichsweise einfach von nicht dafür ausgebildeten Einheimischen übernommen werden konnte, war die Herstellung der Fuhrwerke sowie ihrer Ersatzteile eine kompliziertere Angelegenheit, welche in den Händen der Kolonisten verblieb.¹⁴² Doch auch das Fuhrwesen der Haifaer Kolonisten, welches wie ausgeführt weniger auf die Touristen- und Pilgerströme angewiesen war, stand durch Aufträge im Bereich des Gütertransports, wie der Steinfuhren von Athlit, zu dieser Zeit stabiler da, als es bei den Kolonien Jaffa und Saron der Fall sein sollte.¹⁴³

Nach dem Ende des Russisch-Türkischen Krieges lief das reguläre Fuhrgeschäft nur schwer wieder an. Die Besucher blieben im Norden aus und das Wetter im Frühjahr 1878 schien sich derart störend auf den Verkehr auszuwirken, „daß man kaum einen Brief hin und her bringen konnte“. Vor allem schien das Hochwasser infolge des Regens die Wadis und Flüsse stark anschwellen zu lassen. Der Kison, sonst als „Bach“ beschrieben, war zu dieser Zeit zu einem „reißenden Fluß geworden, der nur mit Lebensgefahr übersezt werden kann.“¹⁴⁴ Die Überbrückung des Kison sollte noch lange auf sich warten lassen und erst in Phase zwei professionell von einem Kolonisten in Angriff genommen werden.¹⁴⁵

Im Jahr 1879 hatte sich die Situation für die Kolonie weiter verschlechtert. Die Quellen legen nahe, dass sich die wirtschaftliche Lage zu dieser Zeit auch im Fuhrwesen deutlich zuspitzte. Das lässt sich zum Beispiel an einem Auftrag absehen, den die Kolonisten nur wegen ihrer prekären Lage annahmen. So sollte in der Nähe der Ruinen von Caesarea ein tscherkessisches Dorf durch den Pascha von Nablus errichtet werden. Der Pascha heuerte für den Transport der Steine für den Bau die Haifaer Kolonisten an und diese witterten darin eine finanzielle

¹⁴¹ Warte des Tempels, 1877, (Jg. 33), Nr. 8, S. 7.

¹⁴² Seibt, S 48.

¹⁴³ Ebenda.

¹⁴⁴ Warte des Tempels, 1878, (Jg. 34), Nr. 24, S. 10.

¹⁴⁵ Ben-Artzi, Yossi: Unbekannte Pläne und Landkarten von Gottlieb Schumacher, in: Zeitschrift des Deutschen Palästina-Vereins, 1991, (Bd. 107), S. 189f.

„Nothhilfe“ in ihrer „schweren Lage“.¹⁴⁶ Doch vor Ort erkrankten die Fuhrleute und mussten den Auftrag notgedrungen abbrechen.¹⁴⁷ Diese Episode verdeutlicht vor allem die wirtschaftliche Notlage, in der die Fuhrleute wohl steckten. Zum einen akzeptierten sie die Zusammenarbeit mit den ihnen verhassten Tscherkessen¹⁴⁸ und zum anderen waren die gesundheitlichen Risiken, die dieser Auftrag mit sich brachte, im Vorfeld bekannt gewesen.

Lange Zeit bricht die Korrespondenz aus Haifa über die konkrete Lage vor Ort in der *Warte* regelrecht ein, bis erst Mitte 1881 wieder neue Entwicklungen aus dem Norden des Landes berichtet werden. Der wirtschaftliche Tiefpunkt von 1879 schien überstanden und die Stadt Haifa profitierte von einem Aufschwung, der vor allem den Export von Getreide ankurbelte. Sowohl die Fuhrunternehmen der Kolonisten als auch die begleitenden Gewerbe konnten Ende 1881 auf „ein lohnendes Geschäft“ zurückblicken, auch wenn im Fuhrwesen die Konkurrenz durch die Einheimischen stieg.¹⁴⁹ Ein groß angelegter Ausbau des Hafens wurde diskutiert, ebenso wie eine professionell ausgebaute, gepflasterte Verbindungsstraße von der Stadt zur deutschen Kolonie, an welcher neue Getreidemagazine entstehen sollten. Jakob Schumacher wurde mit der Planung einer solchen „Chausée“ betraut, sah das Projekt aber 1881 in „nebelgrauer Zukunft schweben“.¹⁵⁰ Trotz solcher Ungewissheiten schien die Lage in Haifa für die Kolonisten Ende 1881 im Ganzen sehr gut auszusehen. Aus dem Jahr 1882 wurde in der *Warte* lediglich erwähnt, dass sich der „Männerverein“ der Kolonie durch Vorträge von Gottlieb Schumacher auch mit überregionalen Infrastrukturthemen wie der Errichtung von Eisenbahnen in und zur Levante beschäftigte.¹⁵¹ Ansonsten scheinen weder das Fuhrwesen noch angebundene Handwerksbetriebe in der Kolonie große Veränderungen durchlaufen zu haben. 1882 wurde allerdings vom Osmanischen Reich die Konzession zum Bau einer Eisenbahn von Haifa nach Damaskus und den Hauran an die Firma Sursuk erteilt. Die Firma wählte daraufhin den Tempelkolonisten Gottlieb Schumacher für die Aufgabe aus, die Planung der Eisenbahnstrecke durchzuführen, was in der *Warte* 1883 kundgegeben wurde.¹⁵² Hier wird erwähnt, dass er diese Arbeit gemeinsam mit „fünf Kolonisten“ anging. Im Reisebericht Schumachers zur Erkundung der Strecke zeigt sich, von ihm beiläufig erwähnt, dass die Reisegruppe „die ohnehin wohlbefahrene Straße bis unterhalb Nazareth“ problemlos nutzen konnte.¹⁵³ Generell wurde 1883 in der *Warte* er-

¹⁴⁶ *Warte des Tempels*, 1879, (Jg. 35), Nr. 43, S. 13.

¹⁴⁷ Ebenda, S. 12.

¹⁴⁸ Siehe hierzu die Korrespondenz auf S. 12–13.

¹⁴⁹ *Warte des Tempels*, 1881, (Jg. 37), Nr. 43, S. 6.

¹⁵⁰ *Warte des Tempels*, 1881, (Jg. 37), Nr. 39, S. 12.

¹⁵¹ *Warte des Tempels*, 1883, (Jg. 39), Nr. 6, S. 2.

¹⁵² Ben-Artzi, Yossi: Unbekannte Pläne und Landkarten von Gottlieb Schumacher, in: *Zeitschrift des Deutschen Palästina-Vereins*, 1991, (Bd. 107), S. 178.

¹⁵³ *Warte des Tempels*, 1883, (Jg. 39), Nr. 41, S. 1.

wähnt, dass „die am Wagenverkehr beteiligten Handwerker“ sich in einer „guten Lage“ befinden würden, was in Kombination für eine insgesamt gute Lage des Fuhrwesens auf dieser Strecke und zu dieser Zeit spricht.¹⁵⁴ Die Nazarethstraße scheint also nicht nur in gutem Zustand gewesen zu sein, sondern auch die Frequentierung derselben wird als gut dargestellt, was darauf schließen lässt, dass viele deutsche Fuhrunternehmen dort operierten. Leider lässt der Bericht keine tieferen Einblicke in die Organisation auf der Strecke zu, auch bleibt die Frage nach der Taktung der Fuhren und der Anzahl der dort verwendeten Fuhrwerke offen.

Das von Schumacher verfolgte Eisenbahnprojekt sowie dessen Planungen wurden Ende des Jahres unverhofft infrage gestellt. Es kamen Gerüchte darüber auf, dass die „Engländer“ (unklar bleibt, ob es sich um die britische Regierung oder eine Gesellschaft handelte) ein großflächiges „Kanalbauprojekt“ durch die Jordanebene planten, im Zuge dessen das Mittelmeer mit dem Jordan, dem Toten Meer und schließlich dem Roten Meer am Golf von Akaba verbunden werden sollte.¹⁵⁵ Die Tempelkolonisten selbst schätzten die Machbarkeit des Projekts schon damals als „sehr fraglich“ ein, allerdings hatte die Ankündigung der Planung für ein solches Projekt die osmanische Regierung derart verunsichert, dass der Bau der geplanten „Hauraneisenbahn“ bis zu einer Entscheidung über das Kanalprojekt verzögert wurde. Auf Seiten der Kolonisten fürchtete man danach zu Recht, dass „am Ende [...] sowohl das eine wie das andere aufgegeben werden“ würde.¹⁵⁶ Das Kanalprojekt wurde denn auch relativ schnell wieder begraben, bereits Anfang 1884 berichtete Jacob Schumacher aus Haifa von der Aufgabe der Planungen seitens der „Engländer“. Dementsprechend erhoffte sich die Kolonie eine Wiederaufnahme der Bauarbeiten an der Eisenbahn.¹⁵⁷ Dass die Kolonie so sehr für den Bau der Eisenbahn plädierte, ist zudem bemerkenswert, da der Zweck der Bahn wohl die Übernahme der Fuhren von Getreide und anderen landwirtschaftlichen Erzeugnissen aus der Jesreel-Ebene und aus dem fruchtbaren Haurangebirge gewesen wäre. Diese Fuhren, zumindest im Falle der Jesreel-Ebene, waren zum Zeitpunkt der Eisenbahnplanung aber auch eine signifikante Einnahmequelle für die Fuhrleute der Kolonie Haifa. Seibt schrieb sogar, dass der „Transport einheimischer Erzeugnisse nach den Ausfuhrhäfen“ für die Bauern der Kolonie „zeitweise zur Haupteinnahmequelle“ wurde.¹⁵⁸ Als Beleg dafür zeigt ein Bericht von 1884, dass schon eine nur „mittelmäßige“ Ernte in der Jesreel-Ebene die Fuhren nach Haifa und die Preise für ebendiese derart verminderte, dass „der Verdienst für die Fuhrleute sehr geschmälert wurde.“¹⁵⁹

¹⁵⁴ Warte des Tempels, 1883, (Jg. 39), Nr. 22, S. 9.

¹⁵⁵ Warte des Tempels, 1883, (Jg. 39), Nr. 49, S. 4.

¹⁵⁶ Ebenda.

¹⁵⁷ Warte des Tempels, 1884, (Jg. 40), Nr. 7, S. 4.

¹⁵⁸ Seibt, S. 48.

¹⁵⁹ Ebenda.

Mit dem Bau der Eisenbahn und dem darauf unweigerlich folgenden Sinken der Preise für Frachttransporte hätte das Fuhrwesen in diesem Sektor sehr wahrscheinlich sogar noch größere Einbußen verkraften müssen. Hier muss man sich vergegenwärtigen, dass es im größeren Kontext für die Templer oftmals wichtiger war, die längerfristige Entwicklung Palästinas hin zu einem *modernem* Land zu fördern, als auf das kurzfristige Auskommen und den Erhalt einer ausgedienten Infrastruktur zu pochen. Die generelle *Hebung des Landes* hatte im Rahmen der religiösen Mission der Tempelgesellschaft in solchen Fragen anscheinend Vorrang, gerade im Infrastruktursektor, an dem durch Gottlieb Schumacher schließlich auch die Kolonie beteiligt war.

Das Eisenbahnprojekt nahm unter dessen Leitung weiter an Fahrt auf. Ende 1884 wurde nun vermehrt die Frage gestellt, ob Akko als Endziel der Verbindung mit dem Haurangebirge immer noch eine zeitgemäße Wahl sei. Immer stärker wurde scheinbar der Gedanke eingebracht, doch lieber das aufstrebende Städtchen Haifa auszuwählen, das weit bessere Voraussetzungen mitbrächte. Im Zuge dieser Debatte wurde ebenfalls eine Verlegung des Pascha-Sitzes von Akko nach Haifa debattiert. Schumacher hatte durch die Leitung der Planungskommission hierbei eine starke Position erlangt, in welcher er auch auf politische Fragen großen Einfluss ausüben konnte. Die Kolonisten in Haifa waren sich dieser Besserstellung ihres Einflusses wohl bewusst und stellten fest, dass in all diesen Veränderungen „unsere Kolonie (ohne zu schmeicheln) keine unbedeutende Stellung einnimmt“, vorrangig durch ihren Einfluss sowie die wirtschaftliche Attraktivität und die Wohnqualität der Kolonie im Stadtbild Haifas.¹⁶⁰

Diesen Einfluss gedachten die Tempelkolonisten anscheinend dazu nutzen zu wollen, um den Bau von Brücken nach Akko zu forcieren. Sie verwiesen dabei darauf, dass der Fuhrverkehr von Haifa nach Akko in der Regenzeit oftmals zum Erliegen komme, was für die Wirtschaft der Küstenregion äußerst nachteilig sei. Im folgenden Jahr sollten die Kolonie und Gottlieb Schumacher diverse Infrastrukturprojekte in der Region um Haifa realisieren, wobei sich Schumachers Rolle im Zentrum dieser Anstrengungen immer mehr verfestigen sollte.

¹⁶⁰ Warte des Tempels, 1884, (Jg. 40), Nr. 52, S. 9.

Der Süden: Jaffa, Saron und Jerusalem

Die Geschichte Jaffas

Jaffa ist eine bereits in der Antike erwähnte Hafenstadt an der palästinensischen Küste. Bereits in ägyptischen Aufzeichnungen wird die lange als „Joppe“ bekannte Stadt erwähnt und selbst in der griechischen Mythologie (die Andromeda-Felsen liegen bei Jaffa) sowie der Bibel (Jona wird der biblischen Erzählung nach hier vom Wal verschlungen) findet Jaffa Erwähnung. Bekanntheit erlangte Jaffa in der Geschichte jedoch vor allem als Hafenstadt Jerusalems oder generell als „Tor zum Heiligen Land“.¹⁶¹

Als solches galt Jaffa oftmals als umkämpftes, infrastrukturelles Bindeglied in der Geschichte Palästinas. Abwechselnd von Phöniziern, Römern und Makkabäern kontrolliert, wurde Jaffa um das Jahr 640 n. Chr. im Rahmen der islamischen Expansion durch die Araber erobert.¹⁶² Zudem war Jaffa in den Jahren 1096–1099 der wichtigste Landepunkt der Europäer im Ersten Kreuzzug und die erste Stadt, die im Zuge dessen eingenommen wurde. Im Verlauf der folgenden Kreuzzüge wurde Jaffa oft von beiden Seiten erobert, bis es schließlich von den Mameluken 1197 stark zerstört wurde.¹⁶³ 1517 war die Stadt in den Wirkungsbereich des Osmanischen Reiches gefallen, wo sie eine erneute Blüte durch ihre wiedergewonnene Stellung als Handels- und Hafenstadt Palästinas erlebte, aber auch in den Feldzügen von 1799 und 1832 in Mitleidenschaft gezogen wurde.¹⁶⁴ 1869, als die Templer beschlossen, sich ebenfalls in Jaffa anzusiedeln, war die Stadt wieder zum wichtigsten Bindeglied im südpalästinensischen Verkehrswesen aufgestiegen.

¹⁶¹ Beer, Georg: Joppe. In: Paulys Realencyclopädie der classischen Altertumswissenschaft (RE). Band IX, 2, Stuttgart 1916, Sp. 1287, online einsehbar unter <https://de.wikisource.org/wiki/RE:Joppe> [letzter Zugriff: 04.12.2019] sowie Peilstöcker, Martin/Schefzyk, Jürgen/ Burke, Aaron: Jaffa, Frankfurt und das Bibelhaus. Zur Idee der Ausstellung, in: Peilstöcker, Martin/Schefzyk, Jürgen/ Burke, Aaron (Hg.): Jaffa. Tor zum Heiligen Land, Mainz 2013, S. 9.

¹⁶² Kuhnen, Hans-Peter: Das frühislamische Jaffa, in: Peilstöcker, Martin/Schefzyk, Jürgen/ Burke, Aaron (Hg.): Jaffa. Tor zum Heiligen Land, Mainz 2013, S. 115.

¹⁶³ Sharon, Moshe/Schrager, Ami: Die arabische Inschrift Friedrich II. aus Jaffa, in: Peilstöcker, Martin/Schefzyk, Jürgen/ Burke, Aaron (Hg.): Jaffa. Tor zum Heiligen Land, Mainz 2013, S. 128f.

¹⁶⁴ Arbel, Yoav: Das osmanische Jaffa, in: Peilstöcker, Martin/Schefzyk, Jürgen/Burke, Aaron (Hg.): Jaffa. Tor zum Heiligen Land, Mainz 2013, S. 134.

Die Übernahme der US-amerikanischen Kolonie in Jaffa durch die Templer

Der Ansiedlung der Tempelkolonisten in Palästina und Jaffa ging ein langer schwelender Konflikt innerhalb der Tempelgesellschaft voraus. Bereits während der Zeit des Kirschenhardthofs in Württemberg traten theologische und persönliche Differenzen zwischen den beiden Tempelvorstehern Hoffmann und Hardegg hinsichtlich der Ausrichtung und Auffassung der Tempelgesellschaft und des jeweiligen Glaubensbildes zutage. Als man sich zur Auswanderung nach Palästina entschloss, schien die erweiterte Führungsriege der Templer zu hoffen, die dortige Arbeit werde die beiden Persönlichkeiten wieder enger zusammenschweißen. Diese Hoffnung sollte sich jedoch nicht erfüllen. Hardeggs Eigenwille in Fragen der Kolonisation brachte ihn oft in Konflikt mit Hoffmann und ihre Abmachung, Kolonisation (Hardegg) und geistige Angelegenheiten (Hoffmann) aufzuteilen. Der Konflikt begann das Kolonisationsunternehmen zu gefährden, da Hoffmann es bereits früh nach der Gründung der Kolonie Haifa nicht mehr aushielt, mit Hardegg zusammenzuarbeiten.¹⁶⁵ In dieser Gemengelage tat sich eine Möglichkeit auf, das Kolonisationsprojekt auszuweiten und gleichzeitig den sich zuspitzenden Führungskonflikt zu entschärfen:

¹⁶⁵ Sauer, *Uns rief das Heilige Land*, S. 56.

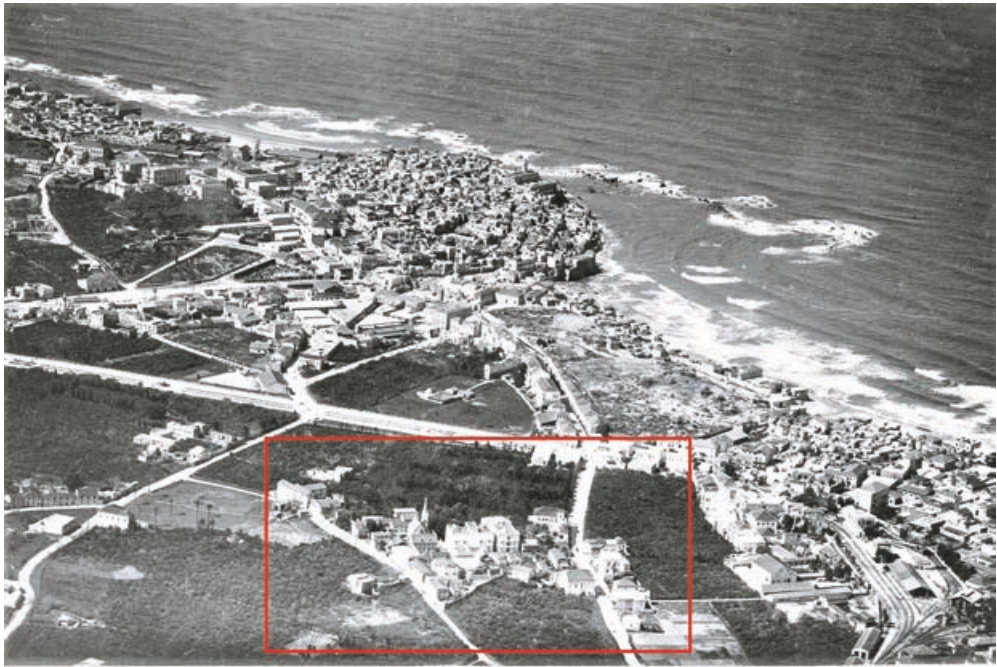


Abb. 6: Jaffa um 1918. Die deutsche Kolonie (rot). (BayHStA, Bildsammlung Palästina 84 a)

Anfang 1869 bot sich der Tempelgesellschaft die Möglichkeit, Teile der nahe Jaffa aufgegebenen amerikanischen Kolonie „Adams City“ aufzukaufen, womit sehr zeitnah eine zweite Kolonie von den Templern erworben werden konnte. Vermittelt wurde dieser Kauf von der Pilgermission St. Chrischona aus Basel, welche große Teile der Kolonie vom Rest der amerikanischen Kolonisten übernommen hatte.¹⁶⁶ So konnte man bereits drei Monate nach der Koloniegründung in Haifa eine zweite, bereits erbaute Kolonie übernehmen und beziehen, die zudem in direkter Nähe zur wichtigsten Handelsstadt des Landes angesiedelt war.¹⁶⁷ Eine zentrale Idee bei der Übernahme der Kolonie und der Entsendung Hoffmanns zur Verwaltung ebendieser war, dass man glaubte, so den Konflikt zwischen Hoffmann und Hardegg durch eine räumliche Trennung der beiden Vorsteher entschärfen zu können. Hardegg bliebe so für den Ausbau der Kolonie Haifa verantwortlich, während Hoffmann die Kolonisation im Süden aus der bereits bestehenden Kolonie in Jaffa leiten könnte.¹⁶⁸ Der große Nachteil der Kolonie

¹⁶⁶ Sauer, *Uns rief das Heilige Land*, S. 56.

¹⁶⁷ Carmel, *Siedlungen*, S. 37.

¹⁶⁸ Ebenda.

Jaffa war ihre räumliche Eingrenzung und damit fehlende Expansionsräume für den Ausbau. Zudem schien der Kauf einer zweiten Kolonie so kurz nach Gründung der ersten in Tempelkreisen nicht unumstritten. So fühlte sich Hoffmann bereits kurz danach gedrängt, eine Erklärung in der *Warte* zu veröffentlichen, in welcher er seine Entscheidung verteidigte und um Zustimmung warb:

„Man kann freilich fragen: warum zwei [Empfangsstationen]? Allein ich glaube, die Wichtigkeit des hiesigen Plazes als Hafen von Jerusalem einerseits und die von Haifa als Hafen von Galiläa, dem Ackerbauland, andererseits, gibt genügende Antwort auf diese Frage.“¹⁶⁹

Hoffmann liefert in diesem Ausschnitt eine pragmatische Antwort auf die Frage, warum die Tempelgesellschaft so früh in ihren Kolonisationsbestrebungen zwei Kolonien bei Hafenstädten unterhalten solle. Der Fokus liegt hierbei klar auf ihrer infrastrukturellen und wirtschaftlichen Bedeutung für die jeweiligen Teile des Landes. Während Haifa vor allem als Hafen für den fruchtbaren Norden und die dort angedachten Ackerbaukolonien der Templer dienen sollte, wird Jaffa als Bindeglied nach Jerusalem angesehen, welchem starke religiöse und symbolische, aber durch den Fremdenverkehr auch wirtschaftliche Bedeutung beigemessen wurde. Somit konnten die Templer mit einem Schlag in den beiden wichtigsten Knotenpunkten des Landes ihre Position ausbauen. Die Aufteilung der Tempelkolonien in einen Nord- und einen Südteil, jeweils repräsentiert durch einen Vorsteher, trug jedoch auch zur schrittweisen Entfremdung der Kolonien, nicht nur auf infrastruktureller Ebene, bei. Nichtsdestotrotz empfand Hoffmann den Umstand des Erwerbs der Kolonie Jaffa als „Wink des Herrn“, der das Siedlungsprojekt der Templer durch die Eröffnung dieser Möglichkeit unterstützt haben soll.¹⁷⁰

Als eines der ersten Gebäude wurde von den Templern das dortige Hotel erworben, welches 19 Zimmer umfasste und nahe der Jerusalemstraße lag. Der „große Fremdenverkehr dieser Stadt“ wurde zu dieser Zeit bereits als ein besonders kritisches Element gesehen, da die Tempelgesellschaft durch den ständigen Austausch mit europäischen Gästen „eine Art von internationaler Mission“ betreiben konnte.¹⁷¹ Bereits früh wurde also bestimmten begleitenden Gewerben, in diesem Fall Hotels und Gaststätten, eine hohe Kritikalität auch in religiösen Fragen beigemessen. Man gedachte, das Hotel im Rahmen der *Mission durch Vorbild* für die Außen Darstellung und Werbung der Tempelidee zu nutzen und sah es als eine Art *Missionsposten* an, der allerdings nicht für Eingeborene gedacht war, sondern für europäische Reisende. Diese

¹⁶⁹ Süddeutsche Warte, 1869 (Jg. 25), Nr. 16, S. 61.

¹⁷⁰ Ebenda.

¹⁷¹ Süddeutsche Warte, 1869 (Jg. 25), Nr. 15, S. 57.

Rolle der Hotels wurde im weiteren Verlauf in das Infrastrukturnetzwerk der Kolonisten integriert, da Gästen dort „Informationsmaterial über die Tempelgesellschaft und ihre Unternehmungen im Land“ anvertraut wurde.¹⁷²

Den Gasthäusern wurde im Kolonisations- und Missionswesen der Tempelkolonisten ein zentraler Platz eingeräumt, was man vor allem daran erkennen kann, dass in so gut wie jeder Kolonie ein solches unterhalten wurde. In einigen Fällen wurden Hotels selbst an Orten mit kleineren Tempelgemeinden, wie in Ramleh, Tiberias und Nazareth, von Kolonisten betrieben.¹⁷³ Diese Etablissements waren jedoch nicht im Nirgendwo aufgebaut oder übernommen worden, oftmals befanden sie sich, wie im Falle der drei oben genannten, an wichtigen Verkehrsrouten, an welchen auch andere Tempelkolonisten stark involviert waren (Ramleh an der Jerusalemstraße, Nazareth und Tiberias an der später erweiterten Nazarethstraße).

Bestandsaufnahme und Perspektiven der Infrastruktur aus Sicht der Kolonisten

Bereits auf der Commissionsreise des Jahres 1858 kommentierte Hoffmann in der *Warte* die infrastrukturelle Situation Jaffas. Hierbei merkte er zuerst den „fehlenden Hafen“ der wichtigsten Hafenstadt des Landes an.¹⁷⁴ Damals, als die Jerusalemstraße noch nicht bestand, schien dies die wichtigste und gleichzeitig die unberechenbarste Infrastruktur der Region zu sein, denn der Hafen Jaffas war kaum ausgebaut. Im Prinzip bestand er aus den natürlichen Riffen, welche als Wellenbrecher fungierten und damit kleineren Booten das Anlanden ermöglichten. Gleichzeitig waren diese Riffe sehr gefährliche Hindernisse, die bei schlechtem Wetter oftmals von Schiffen und deren Beibooten gemieden wurden und an denen Unfälle schnell tödlich verlaufen konnten.¹⁷⁵

Es verwundert demnach nicht, dass die Tempelkolonisten bereits früh auf die Bedeutung des Hafens im zunehmenden Handel mit anderen Ländern eingingen. Auch hier dominierte anfangs vor allem die Unzufriedenheit mit der Untätigkeit des Osmanischen Reiches. Im Gegensatz zur Kolonie in Haifa engagierte man sich in Jaffa beim Ausbau des Hafens allerdings nicht stark. Im Süden schien noch eher die Auffassung vorzuherrschen, dass die osmanischen Behörden sich früher oder später hier engagieren müssten, am ehesten wohl noch im

¹⁷² Carmel, Siedlungen, S. 39.

¹⁷³ Seibt, S. 49.

¹⁷⁴ Süddeutsche Warte, 1858 (Jg. 14), Nr. 17, S. 66.

¹⁷⁵ Süddeutsche Warte, 1870, (Jg. 26.), Nr. 50, S. 198 sowie Warte des Tempels, 1892, (Jg. 48), Nr. 47, S. 371.

Zusammenhang mit einem Eisenbahnbau von Jaffa nach Jerusalem.¹⁷⁶ Seit den 1870ern verfolgten die Kolonisten daher Diskussionen um den Ausbau des Hafens zwar aufmerksam, aber weitestgehend unbeteiligt.

Erste moderne Infrastrukturprojekte wurden allerdings auch vor dem Eintreffen der Tempelkolonisten in Palästina angestoßen. Als das ambitionierteste Infrastrukturprojekt der Zeit vor 1868 gilt wohl der Plan des Eisenbahningenieurs Charles Franz Zimpel, welcher ab 1861 verstärkt die Anlage moderner „Hafenanlagen, Straßen und Eisenbahnlinien“ im Süden Palästinas vorantrieb, jedoch mit seinen Projekten nicht die Unterstützung der Hohen Pforte in Konstantinopel gewinnen konnte.¹⁷⁷ Vor allem die Anlage eines geeigneteren Dammes für den Hafen in Jaffa schien für Zimpel die Grundlage für den wirtschaftlichen Erfolg des Landes zu sein, da so ein „Güterlandeplatz“ hätte entstehen können, der den Rest des Landes versorgt.¹⁷⁸

Neben Zimpel ist für diese Zeit vor allem das Vorhaben von Hermann Löwenthal erwähnenswert. Löwenthal, welcher der Basler Pilgermission angehörte und den Handel der Mission leitete, konzentrierte sich im Jahr 1864 in seinen ersten Bemühungen und in den Verhandlungen mit den Osmanen auf die Errichtung einer modernen Fahrstraße von Jaffa nach Jerusalem. Die Straße sollte für große Kutschen, sogenannte Omnibusse, angelegt werden und das Land mit einer Länge von insgesamt 58 Kilometern durchqueren. Seine Motivation für die Verbesserung des Verkehrsweges zwischen den beiden Städten war vor allem eine Vereinfachung des Handels für das Handelshaus Spittlers in Jerusalem, welches stark auf den Export seiner Erzeugnisse nach Europa angewiesen war.¹⁷⁹ Das Projekt konnte sogar bereits eine sichere Finanzierung aufweisen, bei der Löwenthals Beziehungen zum protestantischen Bischof Samuel Gobat in Jerusalem ins Spiel kamen. Allerdings wurde das Projekt nie realisiert, da die Regierungsbehörden in Konstantinopel die benötigte Erlaubnis für das Unternehmen schlicht nicht erteilten, woraufhin Löwenthal seine Pläne nicht weiter verfolgte.¹⁸⁰ Der Ausbau der Straße nach Jerusalem sollte noch viele Jahre auf sich warten lassen, bis die 1869 nach Jaffa gekommenen Tempelkolonisten sich dessen annahmen.

¹⁷⁶ Süddeutsche Warte, 1873, (Jg. 29), Nr. 6, S. 22.

¹⁷⁷ Eisler, Jakob: Der deutsche Beitrag zum Aufstieg Jaffas 1850–1914. Zur Geschichte Palästinas im 19. Jahrhundert, Wiesbaden 1997, S. 73f.

¹⁷⁸ Ebenda, S. 74f.

¹⁷⁹ Frutiger, Hans-Hermann/Eisler, Jakob: Johannes Frutiger (1836–1899). Ein Schweizer Bankier in Jerusalem, Köln/Weimar/Wien 2008, S. 165f.

¹⁸⁰ Eisler, Der deutsche Beitrag, S. 76f.

Gründung der neuen Kolonie Sarona und deren Bedingungen

So vorteilhaft die Übernahme der bereits erbauten amerikanischen Kolonie „Adams City“ in Jaffa im Jahre 1869 für die Tempelgesellschaft auch war, so hing diesem Schachzug doch von Beginn an ein großer Makel an: Der Raum, in welchem die Kolonisten sich ausbreiten konnten, war durch die Lage der Kolonie innerhalb der Jaffaer Orangengärten stark begrenzt.¹⁸¹ Zudem erlaubte die stadtnahe Lage der Kolonie keine großen landwirtschaftlichen Anlagen in unmittelbarer Nähe zur Siedlung, von der traditionellen Orangenzucht Jaffas einmal abgesehen. Der ursprüngliche Plan der Templer, Ackerbaukolonien im Heiligen Land zu gründen, musste zumindest für Jaffa relativiert werden, und es wurde beschlossen, den Schwerpunkt der Kolonie auf Handel und Handwerk zu legen. Dies ergab aufgrund der Stellung Jaffas als Handels- und Hafenstadt für Jerusalem durchaus Sinn. Jedoch muss dem Vorsteher Hoffmann von vornherein klar gewesen sein, dass die bäuerlich geprägten Teile der Tempelgesellschaft auf eigene Expansionsräume beharren würden. Dieser Druck wurde bereits kurze Zeit nach Übernahme und Einrichtung der Kolonie Jaffa groß genug, um Hoffmann zur Gründung einer neuen Kolonie zu drängen, die „rein bäuerlich“ geprägt sein sollte.¹⁸² Hierfür wurde Anfang der 1870er ein Grundstück in der Nähe Jaffas von den Tempelkolonisten erworben, welches im Norden der Siedlung „Mount Hope“ lag, die von der Familie Luz, ebenfalls Tempelkolonisten, verwaltet wurde.¹⁸³ Die Ebene Saron, in welcher die neue Kolonie erbaut werden sollte, wurde nach einer Abstimmung der neuen Siedler zur Namensgeberin: Die Kolonie Sarona wurde am 27. August 1871 als landwirtschaftliche Ergänzung zur *Schwesterkolonie* in Jaffa gegründet.¹⁸⁴

¹⁸¹ Sauer, *Uns rief das Heilige Land*, S. 58.

¹⁸² Ebenda, S. 59.

¹⁸³ Karte „Environs of Jaffa“, Quelle: Baedeker, Karl: *Palestine And Syria with Routes through Mesopotamia and Babylonia and the Island of Cyprus*, Leipzig 1894, S. 9.

¹⁸⁴ *Süddeutsche Warte*, 1871, (Jg. 26), Nr. 39, S. 154 sowie *Süddeutsche Warte*, 1871, (Jg. 26), Nr. 47, S. 185. Der andere Namensvorschlag war „Ebenezzer“.

Die Lage und der infrastrukturelle Aufbau der Kolonie

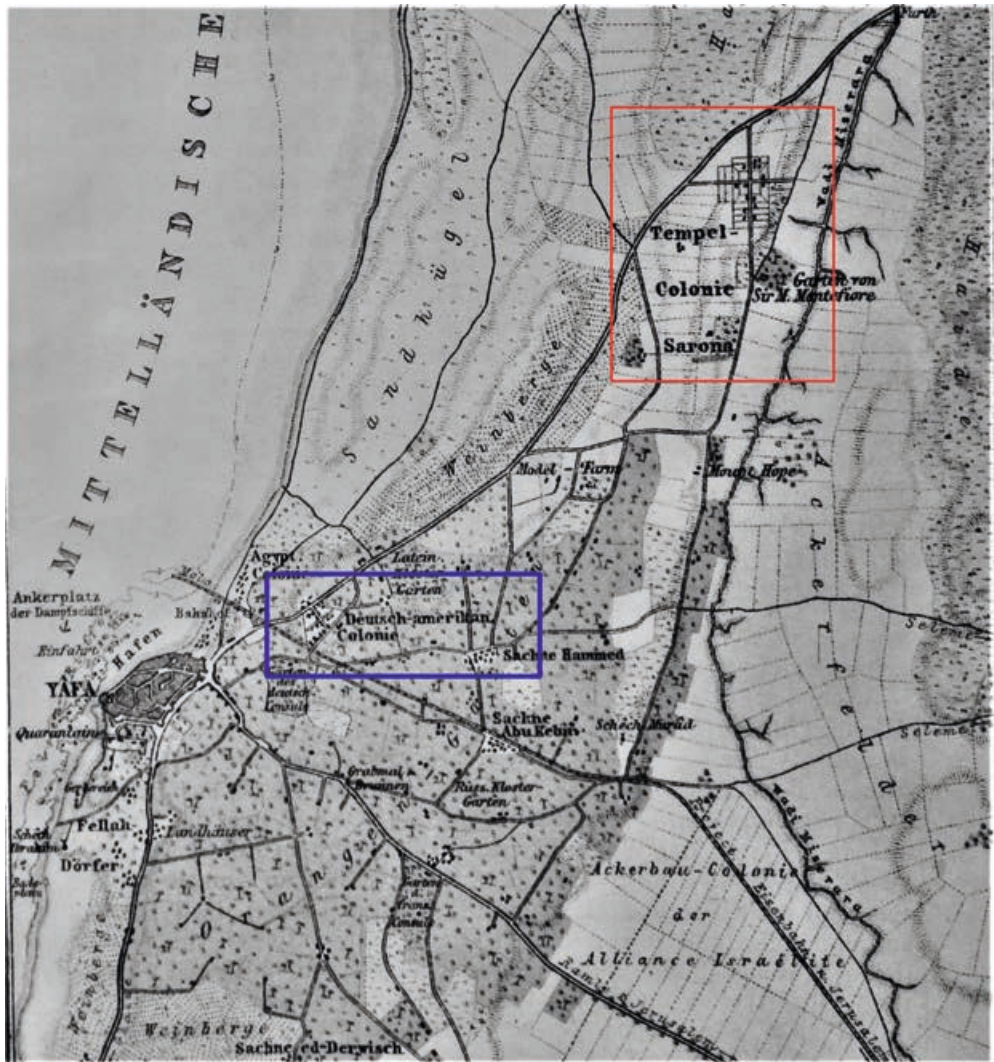


Abb. 7: Karte von Jaffa von Th. Sandel mit den beiden deutschen Kolonien bei Jaffa (blau) und Sarona (rot) (ATGD, datiert auf 1878. Maßstab 1:50.000)

Auch die neue Kolonie wurde, ähnlich wie die Kolonie Haifa, nach einem klaren Plan angelegt. Zwei sich kreuzende, ungepflasterte Straßen bildeten das Zentrum der Kolonie, in dem auf vier Bauplätzen vor allem öffentliche Einrichtungen wie das Gemeindehaus untergebracht werden

sollten. Um diese Bauten herum wurden dann die ersten Wohnhäuser erbaut, ergänzt von zehn weiteren Häusern in südlicher und westlicher Richtung.¹⁸⁵ Damit wurde der markante Grundriss Saronas, welcher einem mit dem Lineal gezeichneten Kreuz ähnelt, festgesetzt. Die Templer drückten also auch mit den in der Kolonie befindlichen Straßenanlagen ihren christlichen Glauben aus, zumindest im symbolischen Sinne.

Die neue Kolonie war im Nordosten Jaffas gelegen und über einen simplen Feldweg durch die Saron-Ebene mit dieser verbunden, welcher von den Kolonisten in der Folge instand gesetzt wurde und später auch ausgebaut werden sollte.¹⁸⁶ Dadurch wollte man bereits früh die Verbindung zur Kolonie in Jaffa etablieren, um Unterstützung bei der Aufbauarbeit beziehen zu können.

Diese Verbindung zur Mutterkolonie Jaffa sollte sich in den folgenden Jahren als überaus hilfreich erweisen, als Saron von mehreren Epidemien, welche durch die Nähe der Siedlung zu den Sümpfen des Wadi Miserara verursacht wurden, heimgesucht wurde.¹⁸⁷

Anfangs war der Weg jedoch stark dem Wind vom Meer ausgesetzt, welcher immer wieder Sand vom nahe gelegenen Küstenstrand heranwehte. Dieser schränkte anscheinend die Nutzung des Weges erheblich ein, da er den Pfad „fußtief“ bedeckte, was vor allem im Sommer dazu führte, dass sich der Sand auf dem Weg so sehr aufheizte, dass man ihn nicht zu Fuß begehen konnte und beispielsweise die Schulkinder mit dem Esel nach Jaffa in die Schule reiten mussten.¹⁸⁸ Unabhängig von der Jahreszeit ist auch davon auszugehen, dass der Sand die Festigkeit und damit die Sicherheit des Weges einschränkte. Doch nicht nur der herangewehte Sand, sondern auch die bereits ausführlich behandelten Winterregen waren ein beständiger Faktor, der die Vulnerabilität der Strecke erhöhte. So berichteten die Kolonisten 1874 davon, dass durch heftige Gewitter der Weg überschwemmte und dies in der Folge den Verkehr zwischen den Kolonien empfindlich störte.¹⁸⁹

Das Grundstück der Kolonie war, abgesehen von dem Weg nach Jaffa, zudem äußerst günstig „auf der westlichen Seite der Nablusstraße“ gelegen. Die Kolonisten konnten also auch auf eine weitere grundlegende und ausbaubare infrastrukturelle Anbindung ans Landesinnere zugreifen.¹⁹⁰ Hier setzten die Kolonisten, ähnlich wie bei der Jerusalemstraße, lange Zeit auf Initiativen von Seiten der Regierung. So steckten die Kolonisten Mitte der 1870er viele Hoffnungen in die Ankündigung der Regierung, die Straße von Jaffa nach Nablus, an der Saron lag, ausbauen zu lassen. Beauftragt wurden damit die Paschas von Jerusalem und Nablus, welche

¹⁸⁵ Warte des Tempels, 1883, (Jg. 39), Nr. 25, S. 11.

¹⁸⁶ Süddeutsche Warte, 1871, (Jg. 26), Nr. 48, S. 189.

¹⁸⁷ Sauer, Uns rief das Heilige Land, S. 59.

¹⁸⁸ Süddeutsche Warte, 1872, (Jg. 27), Nr. 8, S. 82.

¹⁸⁹ Süddeutsche Warte, 1874, (Jg. 29), Nr. 6, S. 22.

¹⁹⁰ Süddeutsche Warte, 1871, (Jg. 26), Nr. 23, S. 89.

für diese Region zuständig waren. Diese bezogen dabei durchaus auch Mittel von den Profiteuren der neuen Infrastruktur:

„Man sammelt in der Stadt [Jaffa] Beiträge von den dortigen Kaufleuten, für welche diese Straße ein besonderes Interesse hat, da der Waarenverkehr zwischen Jaffa und Nablus ein sehr bedeutender ist.“¹⁹¹

Auch hier mussten Privatleute den Finanzierungsmangel für Infrastrukturprojekte ausgleichen. Doch scheint diese Strategie nur von mäßigem Erfolg gekrönt gewesen zu sein. Denn während der Pascha von Nablus seinen Teil des Streckenbaus relativ zügig erfüllt hatte, beschwerten sich die Tempelkolonisten Ende 1875 in der *Warte* über die Untätigkeit seines Jerusalemer Kollegen, welcher für die Fortsetzung nach Jaffa sorgen sollte. So sollen die Arbeiten an der Straße zwar begonnen, allerdings bald darauf wieder abgebrochen worden sein.¹⁹² Fraglich hierbei ist, ob die Mittel für den Bau nicht ausreichten oder ob sie durch den Pascha veruntreut wurden. Der Bau wurde 1876 wieder aufgenommen und bis auf „3 Stunden“ vor Jaffa fertiggestellt. Allerdings bleibt ab hier offen, ob der Bau abgeschlossen wurde, da für lange Zeit weitere Informationen ausblieben und die Nablusstraße für Jaffa erst wieder 1888 in den Quellen behandelt wird. Da allerdings auch Beschwerden über den unfertigen Zustand der Straße von Seiten der Kolonisten ausbleiben, ist meiner Einschätzung nach von einer Fertigstellung der Straße um diese Zeit auszugehen.¹⁹³

Zusätzliche Bedeutung gewinnt das Bauprojekt, wenn man es in einen Vergleich zur Kolonie Haifa stellt, welche ebenfalls in dieser Zeit eine Verbindung nach Nablus plante. Während es 1875 im Süden zu einem Stillstand kam, der durch die Untätigkeit eines einzelnen Paschas ausgelöst wurde, ging der Bau der Straße ein Jahr später im Norden viel besser voran, wie später noch behandelt werden wird.

Dass Infrastrukturen, welche auf solche Straßen angewiesen waren, für die Siedler in Sarona eine wichtige Bedeutung hatten, lässt sich auch aus der Anfangszeit der Ansiedlung erklären. Die Anlage der landwirtschaftlichen Flächen war zwar bereits relativ früh erfolgt, jedoch brauchten die Felder noch weitere Bearbeitung und Düngung, um die angestrebten Erträge zu liefern. Während dieser Zeit überbrückten viele Bauern die anfänglich mageren Ernten damit, ihre Fuhrwerke bei der Orangernte in Jaffa zum Transport anzubieten. Damit konnten die

¹⁹¹ Süddeutsche Warte, 1875, (Jg. 30), Nr. 45, S. 179.

¹⁹² Süddeutsche Warte, 1876, (Jg. 31), Nr. 2, S. 6.

¹⁹³ Süddeutsche Warte, 1876, (Jg. 31), Nr. 32, S. 127.

Kolonisten Saronas, aber auch Jaffas, „einen guten Tagelohn“ erzielen, der über diese Anfangsschwierigkeiten hinweghalf.¹⁹⁴ Die *Warte* gibt auch hierüber genauer Auskunft:

„Mit 5 Fuhren vom Orangengarten zum Hafen, die man bei der kleinen Entfernung wohl in einem Tage zu Stande bringt, wird 1 Napoleon [20 Francs] verdient.“¹⁹⁵

Fuhrgeschäfte etablierten sich dadurch bereits recht früh als eine profitable Tätigkeit und viele Bauern Saronas schwenkten auf diesen Wirtschaftszweig ein und betätigten sich hier auch hauptberuflich. Durch die Menge an Fuhrwerken, welche sich die dortigen Kolonisten zur eigentlich angedachten landwirtschaftlichen Nutzung angeschafft hatten, war auch ihrerseits genug Gerät parat, mit dem dieser Wirtschaftszweig bedient werden konnte. Diese Verfügbarkeit von Kutschen und Fuhrwerken war lange Zeit ein klarer Vorteil der Kolonisten, wohingegen die Einheimischen sich anfangs erst ausrangierte oder gebrauchte Fuhrwerke von den Kolonisten beschaffen mussten, um in das Fuhrgeschäft einzusteigen.

Einen Einblick in den Prozess der Umstellung örtlicher Infrastrukturen auf Fuhrwerke gibt eine kurze Notiz in der *Warte* Ende 1871. Die Familie Lutz, welche das Mount Hope-Anwesen verwaltete und zu den ersten Nutzern von Fuhrwerken in Jaffa gehörte, war bei der Einführung von Kutschen in das palästinensische Verkehrswesen stark beteiligt, wenn nicht führend. So wird 1870 darüber berichtet, dass „der Templer Lutz“ bei seinen frühen Fahrten durch die Stadt Jaffa sicher sein konnte „daß ihm kein anderes [Fuhrwerk] begegnete, weil es eben kein zweites in der Stadt und Umgebung gab.“¹⁹⁶ Auch wenn dies eine Übertreibung der damaligen Verhältnisse ist, wie andere Berichte aus der *Warte* bezeugen, so zeigt diese Passage aus Brugger's Bericht über die Kolonien die Stellung des Bauern und Fuhrmanns Lutz in Jaffa gut auf. Ebenfalls beispielhaft ist eine Szene, bei der ein junger Sohn der Familie einem anderen Ansiedler dabei behilflich sein wollte, sein einheimisches Pferd an den Zug eines Fuhrwerkes zu gewöhnen. Bei diesem Versuch wurde der junge Mann von dem Pferd in den Bauch getreten und verstarb. Diese unglückliche Episode verdeutlicht zum einen die Schwierigkeiten bei der Umstellung auf die neue Infrastruktur. Sie zeigt aber zum anderen auch den Prozess auf, den die Kolonisten durchliefen, um die örtlichen Gegebenheiten, hier das Zugvieh, an die neuen Geräte anzupassen.¹⁹⁷

¹⁹⁴ Süddeutsche Warte, 1872, (Jg. 25), Nr. 25, S. 98.

¹⁹⁵ Süddeutsche Warte, 1872, (Jg. 25), Nr. 25, S. 98. In SW, 1874, Nr. 25, S. 97 wird ein Gold-Napoléon mit circa 10 Gulden gleichgesetzt.

¹⁹⁶ Brugger, S. 62f.

¹⁹⁷ Süddeutsche Warte, 1871, (Jg. 26), Nr. 48, S. 189.

Für die Fuhrleute von Sarona und Jaffa war eine Infrastruktur in der Region lange Zeit der zentrale Angelpunkt ihres Geschäftsmodells: die Straße von Jaffa nach Jerusalem, auch Jerusalemstraße genannt.

Die Jerusalemstraße I – Der Bau der Straße, die Anfänge des Fuhrwesens und die Reparatur durch Sandel 1876

Eine gewisse Ironie kann einem nicht verborgen bleiben, wenn man vor dem Hintergrund der Geschichte der Templeransiedlung bedenkt, dass die für die Kolonisten wichtigste Verkehrsstraße in Palästina gar nicht von ihnen erbaut wurde. Die Rede ist hierbei von der bereits genannten „Jerusalemstraße“, der heutigen „Landstraße 1“ in Israel, womit in dieser Arbeit die Fahrstraße von der Hafenstadt Jaffa bis zur *Heiligen Stadt* Jerusalem gemeint ist.

Während der Commissionsreise 1858 von Hoffmann, Hardegg und Bubeck berichteten die Templer bereits ausgiebig von dem Weg nach Jerusalem, der als „schlechter Feldweg“ bezeichnet wurde und ab Ramleh eher dem „Bette eines Gießbaches“ zu ähneln schien.¹⁹⁸ Die Jerusalemstraße hingegen wurde bereits im Jahr des Eintreffens der Templer von den Osmanen fertiggestellt und galt lange Zeit als einzige „moderne“ Fahrstraße in Palästina, explizit auch für die Nutzung von Fuhrwerken.¹⁹⁹ Nun stellte sich aber vor dem Hintergrund der verkehrstechnischen Lage Palästinas bis 1868 die Frage: Welche Fuhrwerke? Denn 1868 gab es außer der Kutsche des Fuhrmannes Rolla Floyd aus der damals noch existierenden amerikanischen Kolonie in Jaffa keines dieser Transportmittel.²⁰⁰ Warum aber hatte nun das Osmanische Reich, das mit infrastrukturellen Investitionen in seinen Provinzen, vor allem in Palästina, meist als sehr zurückhaltend auffiel, eine Fahrstraße für Fuhrwerke in einer Region bauen lassen, in welcher es keine Kutschen gab, die darauf fahren konnten?

Die Antwort ist einfach: aus reiner Symbolpolitik. Denn 1869, zwei Jahre nach Baubeginn der Straße, wurde nach zehnjähriger Bauzeit ein anderes, infrastrukturhistorisch äußerst wichtiges Projekt feierlich eröffnet: der Suezkanal. In Anwesenheit zahlreicher ausländischer Würdenträger aus Europa wurde am 17. November 1869 die neue Kanalanlage, welche das Mittelmeer mit dem Roten Meer und damit dem Pazifik verbinden sollte, dem Verkehr übergeben und ermöglichte europäischen Schiffen damit erstmals eine Abkürzung der Strecke nach

¹⁹⁸ Süddeutsche Warte, 1858 (Jg. 14), Nr. 17, S. 66.

¹⁹⁹ Kark, Transportation, S. 58.

²⁰⁰ Eisler, Der deutsche Beitrag, S. 82.

Asien und Indien.²⁰¹ Da Ägypten in unmittelbarer Nähe zum Heiligen Land liegt und eine Pilgerfahrt dorthin auch für europäische Politiker innenpolitisch genutzt werden konnte, lag es nahe, dass viele dieser Amtsträger auf ihrer Rückreise einen kleinen Umweg über die Region machten, vor allem um das berühmte Jerusalem zu besuchen. Und so kam es auch: Der preußische Kronprinz Friedrich Wilhelm und spätere zweite deutsche Kaiser Friedrich von Preußen sowie der österreichische Kaiser Franz Joseph I. (welcher offiziell in seinem Großen Titel auch die Bezeichnung „König von Jerusalem“ trug) planten einen Aufenthalt in Jerusalem.²⁰²

Dabei gab es für die Osmanen ein Problem: Reiseberichte, wie zum Beispiel derjenige der Commissionsreise von 1858, schilderten deutlich, dass der Weg nach Jerusalem im wahrsten Sinne des Wortes steinig und für seinen schlechten Zustand berüchtigt war. Die Strecke glich für Reisende damals oft mehr „einem fortgesetzten Steinbruch“ als einer Straße.²⁰³ Jahrhundertlang war der Verkehr auf dieser Route vor allem mithilfe von Kamelen, Pferden und Eseln bewältigt worden, welche auf von Straßen unabhängigen, eigenen Pfaden geführt wurden. Es bestand durch die Spezialisierung der Einheimischen auf diese rudimentären Infrastrukturen somit nie das unmittelbare Bedürfnis nach einer Straße im technischen Sinne, zumindest nicht bei der dortigen Bevölkerung.

Vom mangelnden Reisekomfort für die Fürsten abgesehen, hatte das Osmanische Reich damit einen immensen Imageschaden gegenüber den europäischen Besuchern zu befürchten, wenn eine in Religionsfragen so wichtige Stadt wie Jerusalem über eine so schlechte infrastrukturelle Anbindung für Pilger und Besucher verfügte. Das Projekt der modernen Fahrstraße hin zur Heiligen Stadt wurde damit zu einem Spiegel für den Zustand des „kranken Mannes am Bosphorus“ sowie seiner Provinzen und damit zum Prestigeprojekt erhoben. Die neue Straße sollte als eine Art Fassade die Modernität des Osmanischen Reiches in Sachen Infrastruktur für die europäischen Gäste unter Beweis stellen. Dem Bau der Jerusalemstraße wurde dadurch von Seiten der Osmanen eine enorme, aber kurzzeitige politische Kritikalität beigemessen, die vorrangig in ihrer Repräsentationsfunktion und weniger in ihrer tatsächlichen Bedeutung für die infrastrukturelle Vernetzung Palästinas bestand, ähnlich wie es Dinckal für andere Infrastrukturen im Osmanischen Reich beschreibt.²⁰⁴ Diese temporär erhöhte

²⁰¹ Dedreux, Rudolf: Der Suezkanal im internationalen Rechte unter Berücksichtigung seiner Vorgeschichte, Tübingen 1918, S. 26.

²⁰² Fischer, Robert: Habsburg und das Heilige Land. Grundzüge der österreichischen Palästinapolitik 1840–1918, in: Perry, Yaron/Petry, Erik (Hg.): Das Erwachen Palästinas im 19. Jahrhundert. Alex Carmel zum 70. Geburtstag, Stuttgart 2001, S. 65 sowie Carmel, Siedlungen, S. 157.

²⁰³ Süddeutsche Warte, 1858 (Jg. 14), Nr. 16, S. 62.

²⁰⁴ Dinckal, Noyan: The Universal Mission of Civilisation and Progress. Infrastruktur, Europa und die Osmanische Stadt um 1900, in: Clio-Online. Themenportal Europäische Geschichte (2009), URL: <https://www.europa.clio-online.de/essay/id/fdae-1478> [Letzter Zugriff: 29.11.2019]

politische Kritikalität wird auch später für Infrastrukturen im Osmanischen Palästina eine Rolle spielen, da lange Zeit die Besuche von ausländischen Machthabern als wichtige Triebkraft für die Sanierung und den Ausbau von Verkehrsinfrastruktur fungierten.

Damals schien allerdings außer den kurzfristigen Besuchen der Fürsten und den wenigen ersten Tempelkolonisten keine weitergehende Nutzung der Straße von Seiten der lokalen Machthaber angedacht. So wurde in den Folgejahren auch die Unterhaltung der Straße dementsprechend nachlässig behandelt.

Wurde die Jerusalemstraße 1869 von den Jaffaer Kolonisten um Hoffmann noch als zentrale Infrastruktur des Verkehrs im Süden angepriesen, so wurde im gleichen Atemzug ein schlecht ausfallender Vergleich zu europäischen Straßen gezogen sowie über die Unzufriedenheit der osmanischen Reichsregierung mit dem Zustand derselben berichtet, welche die lokalen Herrscher in Palästina jedoch anscheinend ignorierten.²⁰⁵ Die Straße wurde von den Kolonisten zwar als notwendiger Schritt in die richtige Richtung angesehen, allerdings waren sie ebenso davon überzeugt, dass sie nur ein Anfang sein konnte.

Sehr früh wurde dabei die Rolle der deutschen Kolonisten in Bezug auf die Straße von den osmanischen Machthabern berücksichtigt. Bereits Anfang 1870, also kurz nach der Übernahme der Kolonie Jaffa, berichtete Hoffmann in der *Warte* von Gesprächen, laut denen die Regierung in Konstantinopel darauf drängte, dass die Templer den Postverkehr sowie die Aufsicht über die Jerusalemstraße übernehmen sollten.²⁰⁶ Vermittelt wurden diese Gespräche über den deutschen Konsul, Georg von Alten, welcher ab 1869 die Vertretung des Norddeutschen Bundes in Jerusalem übernommen hatte und ab der deutschen Reichsgründung dort als Konsul des Deutschen Reiches tätig war.²⁰⁷ Offensichtlich sah die osmanische Reichsregierung in den Templern nicht nur künftige Nutzer der bis dahin kaum genutzten Straße, sondern erkannte auch das Reservoir an Erfahrung in Sachen moderner Infrastruktur innerhalb der Kolonien. Verbunden wurden die damaligen Gespräche mit Verhandlungen über weitere Ansiedlungspläne seitens der Kolonisten, welche im Gegenzug für den Unterhalt der Straße auch Land zugesprochen bekommen wollten.²⁰⁸

Die Templer selbst schienen bei der Frage der Übernahme der Straßenaufsicht jedoch gespalten. Der Tempelvorsteher Christoph Hoffmann war betont skeptisch eingestellt und befürchtete, dass sich die Templer mit einer solch anspruchsvollen Aufgabe so früh in ihrer Konsolidierungsphase schnell übernehmen könnten. Vor allem schienen seine Bedenken darauf zu

²⁰⁵ Süddeutsche Warte, 1869 (Jg. 25), Nr. 33, S. 129 sowie Süddeutsche Warte, 1869 (Jg. 25), Nr. 42, S. 165.

²⁰⁶ Süddeutsche Warte, 1870 (Jg. 26), Nr. 15, S. 58.

²⁰⁷ Keipert, Maria/Grupp, Peter (Hg.): Biographisches Handbuch des deutschen Auswärtigen Dienstes 1871–1945, Bd. 1., Paderborn 2000, S. 24.

²⁰⁸ Ebenda.

füßen, dass es seiner Meinung nach für solch ein Unternehmen zu diesem Zeitpunkt schlicht zu wenige Kolonisten im Süden Palästinas gab. Die inoffiziellen Verhandlungen wurden daher von der Tempelführung lediglich unter Vorbehalt fortgesetzt, während man gleichzeitig davor warnte, zu viele Hoffnungen oder Pläne in die Sache zu investieren.²⁰⁹ Auch der zweite Tempelvorsteher, Georg Hardegg, stand dem Unternehmen kritisch gegenüber, auch wenn seine Gründe dafür in den Quellen nicht dargelegt werden.²¹⁰

Auf der anderen Seite der Debatte stand beispielhaft der damalige Kassierer der Tempelgesellschaft H. G. Aberle klar für die Übernahme der Straße. Aberle sah darin eine vielversprechende wirtschaftliche Perspektive für das junge Kolonialunternehmen. Zwar seien durchaus einige Verbesserungen der Strecke, vor allem „zwischen Colonia und Jerusalem“, von Nöten gewesen, was seiner Meinung nach „einen Aufwand von mehr als 100 000 fl. erfordert“ hätte, eine für die Tempelgesellschaft hohe Summe. Gleichzeitig plädierte Aberle aber auch dafür, das Monopol auf die Nutzung der Straße sowie die Eintreibung der Maut als ökonomische Chance für die Kolonisten zu betrachten, welche noch kein sicheres wirtschaftliches Standbein im Land besaßen.²¹¹

Die Angelegenheit erledigte sich kurze Zeit später jedoch von selbst, als die Straße „für 21 Jahre an einen hiesigen Araber [...] verpachtet“ wurde, womit die Kolonie in dieser Sache zunächst leer ausging.²¹² Hardegg betonte, dass die Kolonisten sich in den begleitenden Gewerben, als Schmiede, Wagner und dergleichen, im Zusammenhang mit der Straße beschäftigen könnten, womit sie zwar profitieren würden, aber in solchen Angelegenheiten zumindest anfangs besser damit beraten wären, sich den Gegebenheiten anzupassen, statt vorzupreschen.²¹³ Es ist, gerade vor dem Hintergrund der vielfältigen Initiativen in der Kolonie Haifa, eine erstaunlich zurückhaltende Position, die der normalerweise proaktive Tempelvorsteher aus Haifa hier einnahm. Eventuell spielten hier die Rivalität der beiden Vorsteher und die Stellungen der Kolonien Jaffa und Haifa auch eine Rolle. Die Kolonie Haifa wurde wegen der Streitigkeiten zwischen Hardegg und Hoffmann sehr früh als eine Art stiefmütterlich behandeltes Projekt innerhalb der Tempelgesellschaft angesehen. Dies wird durch den Unterschied in der Berichterstattung in der *Warte* deutlich: Während seit der Übernahme von Jaffa die Berichte von dort sehr detailliert und zahlreich abgedruckt wurden, sind Informationen aus Haifa oftmals nur sehr spärlich vorhanden, was sich mit den stärker werdenden Zerwürfnissen zwischen Hardegg und der Kolonie gegenüber der Tempelleitung intensivierte.

²⁰⁹ Süddeutsche Warte, 1870 (Jg. 25), Nr. 15, S. 38.

²¹⁰ Süddeutsche Warte, 1870, (Jg. 25), Nr. 23, S.89.

²¹¹ Süddeutsche Warte, 1870 (Jg. 25), Nr. 20, S. 78.

²¹² Süddeutsche Warte, 1870, (Jg. 25), Nr. 23, S.89.

²¹³ Ebenda.

Doch zurück zur Jerusalemstraße. Die Jaffaer Kolonisten beobachteten auch nach dem Scheitern der Verhandlungen die Entwicklungen an der Straße mit großem Interesse. Vor allem Christoph Paulus tat sich in dieser Zeit als sehr engagierter Berichtersteller in der *Warte* hervor, welcher oft von der Straße und ihrem Zustand berichtete. So schrieb Paulus im Frühjahr 1871 von Reparaturarbeiten an der Straße, welche durch den Jerusalemer Stadtrat vorangetrieben wurden. Mit großem Anteil schilderte er das Schicksal der Zwangsarbeiter, die aus umliegenden Bauerndörfern zur Arbeit an der Straße gezwungen wurden. Diese Fronarbeiter ließ der zuständige Pascha laut Paulus' Beschreibungen wie Gefangene ohne Verpflegung in großer Hitze arbeiten. Die Mittel, welche dem Pascha für die Sanierung der Straße zur Verfügung gestanden hätten und die man auch in professionellere Bauarbeiter hätte investieren können, seien laut Paulus dabei dem Pascha selbst in die Tasche geflossen.²¹⁴ Für Paulus war damit der osmanische Umgang mit der Infrastruktur nicht nur ungenügend und unprofessionell, da die Bauern für solche Arbeit nicht ausgebildet waren, sondern er war obendrein ungerecht und von korrupten Praktiken durchsetzt.

Die 1871 durchgeführte Reparatur schien daher nur ungenügend gewesen zu sein. Bereits Anfang 1872 gab es in der *Warte* wieder aufkommende Beschwerden über den Zustand der Straße:

„Trotzdem daß die Jerusalemstraße nicht nur schlecht angelegt, sondern auch schon wieder ziemlich in Verfall gerathen ist, so sieht man doch hie und da ein schwäbisches Fuhrwerk auf derselben gehen, welches als Rückfracht gewöhnlich einige Fäßchen Wein mit herunter bringt; so sorgen die Württemberger dafür, daß die Straße nicht ganz umsonst gebaut ist.“²¹⁵

Die Sanierungsmaßnahmen scheinen nun entweder so oberflächlich gewesen zu sein, dass der nächste Winter- oder Frühjahrsregen die Straße wieder in einen schlechten Zustand versetzen konnte, oder die Reparatur wurde nur auf einem Teilabschnitt der Strecke durchgeführt. Es ist sogar beides möglich. Spätere Berichte in der *Warte* legen nahe, dass entsprechende Reparaturen in der Regel nicht die ganze Länge der Straße umfassten, sondern nur besonders angegriffene Streckenabschnitte instand gesetzt wurden. Gleichzeitig zeigen die Quellen im späteren Verlauf, dass Reparaturen durch Fronarbeiter scheinbar achtlos und unprofessionell durchgeführt wurden, was mit der Ausnutzung und mangelnden Ausbildung der Arbeiter zu tun hatte. Für die osmanischen Lokalbehörden schien der Zustand der Straße ohnehin nur dann ein Problem darzustellen, wenn sich einflussreiche Stellen

²¹⁴ Süddeutsche Warte, 1871, (Jg. 26), Nr. 24, S.96.

²¹⁵ Süddeutsche Warte, 1872, (Jg. 27), Nr. 9, S. 35.

beschwerten. Ungeachtet dessen wurde, trotz des schlechten Zustandes der Straße, weiterhin der Straßenzoll eingefordert. So berichteten Kolonisten, welche im Jahr 1872 den oben bereits angedeuteten Weinhandel mit Jerusalem aufbauen wollten, dass man zur Instandsetzung des Weges für „jedes Pferd 12 Piaster“ an Wegzoll entrichten musste.²¹⁶ Für die Jahre vor 1872 kann ein entsprechender Wegzoll in den Quellen hingegen nicht nachgewiesen werden. Ruth Kark beschrieb in ihrer Arbeit über das Transportwesen im Osmanischen Palästina leider nur die Finanzierung des Baus durch die Osmanen, ging jedoch nicht auf solche Gegenfinanzierungsmaßnahmen ein.²¹⁷ Es bleibt daher offen, ob es entsprechende Abgaben auch vor der Verpachtung der Straße ab 1870 gab. Am Zustand änderte die Abgabe anscheinend wenig, denn die Straße verfiel laut den Kolonisten mit der Zeit stetig weiter.²¹⁸ Es kann angenommen werden, dass die Einnahmen aus dem Wegzoll nicht zweckgebunden eingesetzt wurden, sondern sehr wahrscheinlich unbeaufsichtigt in die Taschen derjenigen flossen, welche die Abgabe einforderten.

Dieser Zustand zog sich über lange Zeit hin. Zwei Jahre später berichtete Christoph Paulus über schwere Winterregen, welche die Jerusalemstraße regelrecht überflutet hätten. Die Überschwemmungen erklären sich durch ausgetrocknete Flussläufe, sogenannte Wadis, welche regelmäßig bei Starkregen anschwellen und Überflutungen verursachen. Hierüber schrieb Paulus:

„Zwischen Ramleh und Bab el Wad [nahe Latrun] woher dieser Wadi [genannt Imam Ali] kommt, wurde die Jerusalemstraße überschwemmt und Leute, welche zu dieser ungunstigen Stunde den Weg passirten, kamen so sehr ins Wasser, daß ihre Reitpferde schwimmen mussten. So etwas hat die Jerusalemstraße, seit dem sie besteht, noch nicht erfahren.“²¹⁹

Die Jerusalemstraße war zur damaligen Zeit nicht nur in einem äußerst prekären Zustand, zumindest stellenweise, sondern war in hohem Maße anfällig gegenüber Hochwasserereignissen, welche die Straße potentiell immer weiter schädigen konnten. Bei solchen Sturzfluten wurde das Pflastergestein oder der Schotter, mit welchem die Straße befestigt war, aufgrund der mangelhaften Bauweise schlicht mitgerissen, wodurch die Straße stark beschädigt werden konnte. Paulus schildert an einigen Stellen die Bausubstanz der Straße eingehender. So sei „an vielen Orten der bloße Steinkörper bloß gelegt, theilweise zerstört“ und eine sichere Befahrung

²¹⁶ Süddeutsche Warte, 1872, (Jg. 27), Nr. 10, S. 40.

²¹⁷ Kark, Transportation, S. 58.

²¹⁸ Süddeutsche Warte, 1872, (Jg. 27), Nr. 10, S. 40.

²¹⁹ Süddeutsche Warte, 1874, (Jg. 29), Nr. 5. S. 18.

der Straße nicht mehr gewährleistet.²²⁰ Eine Resilienzstrategie der osmanischen Lokalregierung diesem Problem gegenüber war nicht erkennbar. Die Kolonisten entwickelten daraufhin eigene Strategien für den Umgang mit der beschädigten Fahrstraße, um Schäden an ihren Fuhrwerken oder Zugtieren zu vermeiden:

„Unsere Fuhrleute helfen sich dadurch, daß sie an besonders schadhafte Stellen die Straße verlassen und lieber derselben entlang das anstoßende Feld als Fahrstraße benützen.“²²¹

Doch nicht nur die Straße selbst, sondern auch Brücken auf der Strecke wurden durch Regen teils massiv in Mitleidenschaft gezogen und teilweise zerstört. So wurde ebenfalls Anfang 1874 davon berichtet, dass „in Folge des Wasserstandes und der damit verbundenen Strömung [...] die Brücken dieses Theils der Straße [bei Yasur und Ramleh] eingestürzt“ seien.²²²

Aufgrund der „besonderen Wichtigkeit“ der Straße für die Kolonisten, welche durch das Engagement im Fuhrwesen in den Folgejahren seit 1870 noch weiter gestiegen war, waren solche Einschränkungen der Strecke für die Jaffaer Templer besonders ärgerlich, da diese mit dem Angebot an Reisekomfort ökonomische Interessen verbanden.²²³

Die zwei elementaren Wirtschaftszweige, welche die Kolonisten mithilfe der Jerusalemstraße bedienten, waren der Waren- und der Personentransport. Ersterer war dabei laut Paulus im Verhältnis zu Zweitem zumindest in der Anfangszeit der Kolonisation nur von geringer Bedeutung. In den 1870er Jahren war die Jerusalemstraße vor allem die zentrale Verbindung für Pilger und Touristen, welche in Jaffa ankommend nach Jerusalem reisen wollten. Paulus bezifferte den Verkehr auf „Tausende und Zehntausende von Pilgern“, welche jährlich anlässlich der verschiedenen christlichen Feiertage die Stadt besuchten.²²⁴ Diesen Pilgern per Kutschfahrt eine bequeme Alternative zu Pferd und Esel zu bieten, bildete die Grundlage für das Fuhrgeschäft der Kolonien.

Ab dem Jahr 1873 mehrten sich laut Beobachtungen der Templer diese Besucherströme aus Europa.²²⁵ Auf dieser Grundlage kam das Eisenbahnbauprojekt von Zimpel wieder in der aktuellen Diskussion um die infrastrukturelle Anbindung Jerusalems auf. Es schien für die Beteiligten offensichtlich zu sein, dass die Jerusalemstraße in ihrem damaligen Zustand den

²²⁰ Süddeutsche Warte, 1874, (Jg. 29), Nr. 6, S. 21.

²²¹ Ebenda.

²²² Ebenda, S. 22.

²²³ Ebenda, S. 21.

²²⁴ Ebenda.

²²⁵ Ebenda.

Anforderungen an sie in diesem neuen Umfang nicht gerecht werden konnte. Daher kamen in dieser Zeit wieder vermehrt Rufe nach einer Eisenbahn von der Küste nach Jerusalem auf. Interessanterweise waren unter anderem auch die Kolonisten hierbei starke Befürworter der potentiell neuen Infrastruktur, wenn auch skeptisch, was deren praktische Umsetzung anging. Verwunderlich ist dies insofern, als man eigentlich, ähnlich wie im Norden Palästinas, annehmen müsste, dass die Kolonisten das bisherige Infrastruktursystem, so empfindlich und fehlerhaft es war, als erhaltenswert hätten ansehen müssen. Immerhin hatte man auf dieser Strecke eine fast uneingeschränkte Dominanz im Fuhrwesen, da die Kutschen der Tempelkolonisten die einzigen modernen Verkehrsmittel auf der Straße nach Jerusalem waren. Dadurch hatten diejenigen Kolonisten, welche im Fuhrgeschäft tätig waren, ein relativ gesichertes wirtschaftliches Standbein, was auch der Stabilität der Kolonien insgesamt zugutekam. Meiner Meinung nach bietet sich für diese Position folgende Erklärung an:

Erstens erscheint es wahrscheinlich, dass die Templer die Eisenbahn als wichtigen Baustein innerhalb der von ihnen propagierten *Hebung des Landes* sahen. Durch die neue Infrastruktur wäre ein gesteigertes Wirtschaftswachstum auch jenseits der Personenbeförderung möglich gewesen, da der Warenverkehr zwischen den beiden wichtigen Städten so hätte stark vereinfacht werden können und nicht mehr in dem damaligen Umfang auf die für den Warentransport dominierenden Kamelkarawanen angewiesen gewesen wäre. Die Templer kannten den ökonomischen Effekt der neuen, schienengebundenen Infrastruktur schließlich noch aus der alten Heimat. Zweitens sollte auch der Symboleffekt von Infrastruktur als Indikator für *Moderne* nicht unterschätzt werden, der dem Land insgesamt einen modernen Anstrich verliehen und es so für Investitionen und weitere Einwanderung aus der westlichen Welt attraktiver gemacht hätte.

Trotz der Gründe für den Eisenbahnbau waren die Tempelkolonisten dem Projekt gegenüber quasi von Beginn an skeptisch eingestellt. Dies lag daran, dass das damals aktuelle Projekt von einer ausländischen Gesellschaft realisiert werden sollte, es also eine Konzession aus Konstantinopel brauchte, um die Arbeiten beginnen zu lassen. Das grundlegende Problem, welches auch das Projekt von Zimpel scheitern ließ, stand damit auch diesem Vorhaben im Weg. Die osmanische Reichsregierung wollte ihr Land zwar modernisieren, sich aber im gleichen Atemzug nicht zu stark vom Ausland abhängig machen.²²⁶

Da die Kolonisten um diese Gemengelage wussten, plädierten sie für die als realistischer eingeschätzte Wiederinstandsetzung der Jerusalemstraße, damit unabhängig vom Ausgang des Eisenbahnprojektes wenigstens eine Verbindung nach Jerusalem in ordentlichem Zustand hergestellt würde.²²⁷ Vor allem die Strecke zwischen „Jasur [Yasur, kurz nach Jaffa gelegen] und

²²⁶ Carmel, Palästina im 19. Jahrhundert, S. 19.

²²⁷ Süddeutsche Warte, 1874, (Jg. 29), Nr. 6, S. 21.

Ramleh“ schien laut den Quellen zu dieser Zeit reparaturbedürftig.²²⁸ Im Jahr 1874 konnten die Templer Hoffnung in dieser Sache schöpfen, da das Gerücht umging, dass Teile der russischen Zarenfamilie über einen Besuch in Palästina nachdachten. Die dadurch erneut temporär erhöhte politische Kritikalität der Jerusalemstraße als stellvertretende Infrastruktur Palästinas hatte die Durchführung von Reparaturmaßnahmen wieder wahrscheinlicher werden lassen, da dem russischen Herrscher „zu Ehren die Straße natürlich wiederhergestellt werden würde“.²²⁹ Doch auch hier kann man zwischen den Zeilen den Unmut der Kolonisten darüber herauslesen, dass das Osmanische Reich die Jerusalemstraße eher als politisches denn als wirtschaftliches Instrument seiner Herrschaft in Palästina ansah und deren erhöhte Kritikalitätszuschreibung oftmals an solche Besuche gekoppelt war. Die kurz darauf von den Osmanen aufgenommenen Reparaturmaßnahmen der Lokalregierung an der Strecke wurden von den Templern ebenfalls kritisiert, was mit einem Zitat von Paulus verdeutlicht werden kann:

„So wurden in der That in neuester Zeit auf der Straßenecke zwischen hier [Jaffa] und Ramleh Straßensteine aufgeführt, allein ohne Plan und Aufsicht. Nur an wenigen Stellen sind die Straßensteine, wie sichs gehört, auf der Seite der Straße angebracht, an anderen Stellen ist die Straße in ihrer ganzen Breite damit übersät, so daß man mit einem Wagen nicht mehr fortkommen kann, und der Fuhrmann förmlich gezwungen ist nebenher auf dem Feld zu fahren. Allein auch das geht nicht überall, weil andere Araber es für passend hielten nicht nur die Straße, sondern auch das anstoßende Feld mit Steinhaufen zu überfüllen. Nur durch einen größeren Umweg kann hier der Fuhrmann sich helfen.“²³⁰

Die erwähnten Straßensteine waren das Baumaterial, welches zu Pflastersteinen oder Schotter geschlagen wurde, aus denen die Straße bestand. Es ist daher nicht unlogisch, solche Steine für die Bearbeitung im Zuge der Straßenreparatur vor Ort aufzustellen oder eine Reserve für zukünftige Reparaturen parat zu haben. Die Gemüter der Kolonisten erregten sich allerdings an der unsachgemäßen Lagerung der Steine auf der Straße selbst. Da die Kolonisten die einzigen Fuhrwerke auf der Straße fuhren, mit denen man nicht, wie beispielsweise mit einem Pferd, einfach vorbeikommen konnte, wurde bei diesem Vorfall die Straße selbst stark und dauerhaft für die Kutschennutzung eingeschränkt. Bereits übliche Praktiken, wie das Ausweichen auf die anliegenden Felder, waren wegen der weiten Streuung der Steine und Steinhaufen auch nur durch einen noch weiteren Umweg als normalerweise möglich. Dieser Vorfall zeigte in den

²²⁸ Süddeutsche Warte, 1874, (Jg. 29), Nr. 6, S. 21.

²²⁹ Ebenda.

²³⁰ Ebenda.

Augen der Kolonisten, so Paulus, „daß die Verbesserungsversuche in der Türkei gewöhnlich mit einer Verschlechterung endigen.“²³¹

Es verwundert daher nicht, dass die Kolonisten auf verschiedenen kleineren Wegen zu diesem Zeitpunkt die Instandhaltung bereits selbst betrieben. Die Enttäuschung über die ausbleibenden wirksamen Maßnahmen seitens der lokalen Behörden schien bereits nach wenigen Jahren so tief zu sitzen, dass man sich bei kleineren Reparaturen mühselige Verhandlungen mit den Behörden ersparte und selbst genutzte Strecken eigenständig sanierte. „Löcher und Vertiefungen“ auf solch frequentierten Wegen, beispielsweise zwischen den Kolonien Jaffa und Saron, füllte man dabei mit Kies oder Schutt auf, um eine ebene Fahrbahn für die Fuhrwerke herzustellen.²³²

Mit der Zeit wurden die Reparaturen an der Strecke nach Jerusalem allerdings vermehrt positiv aufgenommen. Als Hoffmann, Paulus und Breisch Mitte 1874 nach Jerusalem reisten, fanden sie lobende Worte für den nun besseren Zustand der Straße. So sei die Jerusalemstraße zwar immer noch nicht mit einer „deutschen Poststraße“ zu vergleichen, sie sei aber „vom türkischen Standpunkte aus betrachtet gut“ und es sei zu ihrer Reparatur „alles geschehen, was man unter hiesigen Verhältnissen erwarten konnte“, man müsse sich sogar „wundern über das, was zu ihrer [Wieder-]Herstellung geschehen ist“.²³³ So seien die Brücken auf der Strecke (bei Yasur und Ramleh) wieder aufgebaut und die störenden Straßensteine weggeschafft worden. Dadurch könne man, laut Paulus, „die Straße in ihrer ganzen Länge befahren“, was eine Verbesserung des Zustandes von vor Mitte des Jahres darstellte, als durch die Mangelhaftigkeit der Straße noch oft Umwege in Kauf genommen werden mussten.²³⁴ Trotz dieser Verbesserungen blieb die Qualität der Fuhrstraße sehr unterschiedlich. Erklärt wurden solche Qualitätsunterschiede mit den verwendeten Baumaterialien sowie deren Bearbeitung. Als Material wurden auch an der Jerusalemstraße oftmals umliegende Steine und Steinbrüche genutzt. Die Kritik der Kolonisten daran verwundert nicht, da auf diese Weise zwar Kosten gespart werden konnten, jedoch die Qualität der Straße lediglich auf kurzfristige Verbesserung angelegt war. Dass auch die Bearbeitung der Steine durch die Fronarbeiter unprofessionell durchgeführt wurde, verdeutlicht die folgende Kritik von Paulus:

„Ein Uebelstand an den man fast überall erinnert wird, ist der, daß die Straßenarbeiter des Steinschlegels entbehren, und daher nicht im Stande sind, durch Zertrümmerung der größeren Steine ein ordentliches Straßenbeschlag zu Stande zu bringen.“²³⁵

²³¹ Süddeutsche Warte, 1874, (Jg. 29), Nr. 6, S. 21.

²³² Ebenda.

²³³ Süddeutsche Warte, 1874, (Jg. 29), Nr. 25, S. 98.

²³⁴ Ebenda.

²³⁵ Ebenda.

Durch das Fehlen der professionellen Werkzeuge konnte laut Paulus kein einheitliches Endprodukt in Form von Pflastersteinen oder Schotter hergestellt werden. Es ist daher davon auszugehen, dass selbst an den reparierten Stellen der Jerusalemstraße die Qualität sehr unterschiedlich war, da der Straßenbeschlag potentiell von stark unterschiedlicher Beschaffenheit war. Das heißt, dass beispielsweise Schotter aus vielen sehr kleinen und vielen großen Steinen bestanden haben muss, was sich nicht gut auf die Befahrbarkeit mit Fuhrwerken auswirkte, die Kutschenräder beschädigte und auch für die Zugpferde ein Verletzungsrisiko darstellte. Zusammen mit der fehlenden Ausbildung der Arbeiter und der Aufseher in Sachen Straßenbau war dies wohl ein Hauptgrund für den mangelhaften Zustand der Straße. Wie die Tempelkolonisten selbst feststellten, war das größte Problem der Straße dabei, „daß sie wenig oder fast nicht befahren wird“ oder wenn, dann nur von den deutschen Kolonisten, welche aber nicht die Straßenbauarbeiten durchführten oder leiteten.²³⁶

Die wenigen Fuhrwerke, welche zu dieser Zeit die Jerusalemstraße nutzten, kamen dabei hauptsächlich aus der Kolonie Saronā.²³⁷ Wie bereits erwähnt, wurden Fuhrdienste für die dortigen Bauern zu einer verlässlichen Einnahmequelle in Zeiten magerer Ernten und ähnlicher Probleme. Die durch die schwache Frequentierung geringere Kritikalität der Jerusalemstraße war für die osmanische Lokalregierung ein Grund für deren Vernachlässigung. Die Fuhrdienste der Kolonisten beschränkten sich zu dieser Zeit hauptsächlich auf die Beförderung von Personen. Hierbei wurde außerhalb der Pilgersaison 1874 die Strecke innerhalb einer Woche von den Kolonisten sechsmal hin und zurück befahren.²³⁸ Erklärt wurde diese geringe Zahl mit dem schlechten Zustand der Straße, weswegen man dem Geschäft nach der Instandsetzung 1874 gute Aussichten zusicherte und auch eine Expansion in den Gütertransport für möglich hielt, der zu dieser Zeit immer noch fest in der Hand von Kamel- und Eselkarawanen war.²³⁹ Diese positive Voraussage sollte sich bereits im Laufe des Jahres bewahrheiten, als das Verkehrsaufkommen auf der Straße wieder im Aufwind schien und sich die Fuhrer im Vergleich zum Vorjahr um das Zehnfache steigerten.²⁴⁰ Den starken Anstieg in diesem Zeitraum kann man unter anderem auch mit dem Einsetzen der Pilger- und Touristensaison erklären, jedoch zeigt gerade der allgemeine starke Anstieg gegenüber dem Vorjahr, dass eine Nutzung der Jerusalemstraße nun effizienter erfolgen konnte. Ein anderer Faktor hierbei war laut der *Warte* aber auch die Gewöhnung der Einheimischen an die Fuhrwerke, wobei vor allem ältere Personen wohl deren Vorzüge bei Reisen zwischen den Orten des Landes zu schätzen lernten. Hier

²³⁶ Süddeutsche Warte, 1874, (Jg. 29), Nr. 25, S. 99.

²³⁷ Ebenda.

²³⁸ Ebenda.

²³⁹ Ebenda sowie Süddeutsche Warte, 1874, (Jg. 29), Nr. 31, S. 122.

²⁴⁰ Süddeutsche Warte, 1874, (Jg. 29), Nr. 46, S. 182.

find also auch ein Anpassungsprozess auf Seiten der einheimischen Bevölkerung statt, die begann, die neue Infrastruktur Fuhrwesen für sich zu entdecken. Die Tempelkolonisten sahen diese Entwicklung äußerst positiv, da sie eine Feedback-Schleife erwarteten, in der durch ein höheres Verkehrsaufkommen auch der Fahrpreis billiger und die Kosten für den Unterhalt der Pferde geringer würden, was wiederum die Nutzung der Kutschen für Transport attraktiver mache.²⁴¹

Obwohl die Expansion in den Gütertransport 1874 noch nicht in den erhofften Ausmaßen erfolgte, konnten auch hier Zugewinne erzielt werden. Vor allem wurden die Fuhrwerke der Kolonisten für Fracht interessant, die zu groß war, um per Kamel transportiert zu werden. Beispielhaft dafür waren „schweres dickes Gewölbe“, also große Holzstücke, und „eine Turmglocke“.²⁴² Die Kolonisten konnten hier also eine Nische besetzen, die durch die vorhandenen, aber inadäquaten vormodernen Infrastrukturen offengelassen worden war. Gleichzeitig positionierten sich einige Kolonisten in Gewerben, welche auf dem Frachttransport aufbauten. Johann Conrad Breisch begann beispielsweise ab seiner Übersiedlung nach Jaffa, einen erfolgreichen Holzhandel aufzubauen, bei welchem er aus dem Ausland Holz ankauft, um es in Palästina anzubieten, wo Holz Mangelware war.²⁴³ Kritisch für den erfolgreichen Handel dieser oftmals sperrigen Ware mit Städten wie Jerusalem war das Funktionieren der vorhandenen Infrastrukturen, konkret der Fuhrwerksverbindung zwischen der Küste und dem Inland, welche den Schwertransport solcher Waren gewährleistete. Durch diese Vernetzung wurde also auch der Nachschub mit Holz aus dem Ausland für Palästina angekurbelt, was essentiell für viele damalige Bauvorhaben war.

Mit dem gesteigerten Verkehrsaufkommen und der Stärkung des Fuhrwerkes auf der Jerusalemstraße wurde laut den Kolonisten allerdings 1875 die Organisation des Fuhrverkehrs der Kolonisten notwendig. Auf der zweiten Sitzung des neu gegründeten Tempelrates wurde daher unter anderem auch die „Organisation des Fuhrwesens zwischen Jaffa und Jerusalem“ behandelt, auf der unter anderem festgehalten wurde:

„Da eine größere Anzahl unserer Colonisten zum Erwerb ihres Unterhalts auf den Betrieb des Fuhrwesens zwischen Jaffa und Jerusalem angewiesen sind und da die Gesellschaft des Tempels darauf halten muß, daß in dem Verkehr mit den Reisenden ihr guter Namen nicht Schaden leide, so war die Aufstellung einer Ordnung für den

²⁴¹ Süddeutsche Warte, 1874, (Jg. 29), Nr. 46, S. 182.

²⁴² Ebenda.

²⁴³ Brief an den damaligen Archivar der Tempelgesellschaft Lange über Erinnerungen an die Familie Breisch von Johann Breischs Urenkelin, im Templerarchiv in Stuttgart-Degerloch in der Familienakte Breisch [Sekundärbericht] sowie Süddeutsche Warte, 1870, (Jg. 25), S. 195 sowie Süddeutsche Warte, 1874, (Jg. 29), Nr. 14, S. 53.

Betrieb des Fuhrwesens nothwendig. Der Tempelrath bestellte zu diesem Zweck eine Commission und übergab die von derselben ausgearbeiteten Statuten beim Ausschuß zur Ausführung.“²⁴⁴

Dieser Beitrag ist in vielfacher Hinsicht interessant. Zum einen wird konstatiert, dass viele der Kolonisten auf das Fuhrwesen als Einnahmequelle angewiesen waren. Daraus ergab sich aber nicht der Hauptimpuls für das Bedürfnis, diesen Wirtschaftszweig einer übergreifenden Organisation unterzuordnen, sondern viel wichtiger scheint hierbei der „gute Name“ der Tempelgesellschaft. Es wurde also eine starke Assoziation des Fuhrwesens mit der Religionsgemeinschaft an sich attestiert, oder zumindest wurde vorausgesetzt, dass andere diese Verbindung ziehen könnten. Somit wurde das Fuhrwesen wieder als ein zentrales Instrument zur Darstellung der Templer nach außen, als Repräsentationsfläche für das religiöse Werk der Tempelkolonisten in Palästina, dargestellt. Der Beitrag stellt somit eine klare Verbindung zwischen der wirtschaftlichen Sphäre der Kolonisten und der *Mission durch Vorbild* her, welche die Tempelgesellschaft als solche prägte. Dadurch wurden nicht nur die Fuhrwerke in eine religiöse Dimension eingeordnet, sondern das Infrastrukturnetzwerk generell religiös aufgeladen. In einem darauffolgenden Beitrag wird diese Verbindung sogar noch expliziter aufgezeigt:

„Während dieser Verkehr unsern ackerbautreibenden Colonisten eine Gelegenheit zu einem Verdienst darbietet, ist aber auch der Straßenverkehr an und für sich zur Hebung des Landes von Wichtigkeit und gehört also mit zur Aufgabe des Tempels.“²⁴⁵

Ein solch konkreter Vorgang der Aufladung von Infrastruktur mit religiösen Motiven ist beinahe einzigartig in der modernen Infrastrukturforschung und wohl nur in dieser besonderen Gemengelage von Religion und Kolonisation möglich. Um diese neue Organisation zu etablieren, sollte eine neu eingesetzte Kommission den bisher unregelmäßigen Fuhrverkehr der verschiedenen Fuhrunternehmen unter einer einheitlichen Ordnung zusammenbringen. Der Tempelrat, welcher die Kommission ins Leben rief, war stark von Männern geprägt, welche in Infrastrukturfragen zu den ersten Ansprechpartnern der Gesellschaft gehörten, darunter die Kolonisten M. Lutz und Theodor Sandel aus Jaffa sowie Jakob Schumacher und Wilhelm Gohl aus Haifa.²⁴⁶ Während Lutz vor allem als Fuhrwerksbetreiber und Pionier des Fuhrwesens in Jaffa angesehen werden kann, war Theodor Sandel vor allem als Architekt und Kartograf, aber auch späterer Bauleiter der Reparaturarbeiten an der Jerusalemstraße bekannt. Schumacher

²⁴⁴ Süddeutsche Warte, 1875, (Jg. 30), Nr. 20, S. 78.

²⁴⁵ Süddeutsche Warte, 1875, (Jg. 30), Nr. 22, S. 86.

²⁴⁶ Süddeutsche Warte, 1875, (Jg. 30), Nr. 20, S. 78.

und Gohl waren beide durch ihre Tätigkeiten in der Kolonie Haifa im Straßen- und Wegebau bewandert. Zentrales Ergebnis der Kommission war die Gründung einer deutschen „Fahrtgesellschaft“, welche die verschiedenen deutschen Fuhrunternehmen unter einer Organisation vereinte und gegenseitig anglich. Als Hauptquartier der Gesellschaft wurde Jaffa ausgewählt.²⁴⁷

Bereits wenige Wochen nach Zusammensetzung der Kommission wurden die Fahrten zwischen den beiden Städten dadurch reorganisiert, dass man „die täglichen Fahrten nach Jerusalem beginnen [ließ], wodurch die Hin- und Herreise schon bedeutend erleichtert“ werden sollte.²⁴⁸ Dabei wurde festgelegt, dass nun die Beförderung nicht mehr nur nach der Nachfrage und Verfügbarkeit der Fuhrwerke geregelt werden sollte, sondern dass man eine Taktung der Verbindung einrichtete, in welcher mindestens täglich „ein Wagen von Jaffa nach Jerusalem und zurück“ ging.²⁴⁹ Auch der Preis sollte vereinheitlicht werden. So sollte eine Fahrt „10 Frcs.“, also einen halben Gold-Napoléon, kosten.²⁵⁰ Um das Problem, dass Wagen ohne Passagiere die Strecke fahren würden, mussten sich die Kolonisten anscheinend keine Sorgen machen. Die Berichte sprechen vielmehr davon, dass die Plätze in den Kutschen „ziemlich besetzt“ gewesen seien, sodass oftmals sogar ein „Beiwagen, ebenfalls ganz besetzt“, hinzugezogen werden musste, vor allem, wenn es sich um Fahrten von Jerusalem nach Jaffa handelte.²⁵¹ Die Taktung der Infrastruktur scheint also nicht zu einem Abnehmen der Nachfrage geführt zu haben. Sie führte jedoch zu einer Standardisierung der Abfahrtszeiten im Fuhrwesen, welche es bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht gegeben hatte. Auch wenn dies noch nicht zu einer „Vereinheitlichung der Zeit“²⁵² wie bei der Einführung der Eisenbahn im Westen führte, so kann man hier doch erkennen, dass die Kolonisten einen aus Europa bekannten Ablauf des Verkehrs etablieren und die Nutzer der Infrastruktur an eine strengere Organisation des Fuhrwesens in zeitlicher Hinsicht gewöhnen wollten.

Mit der allgemeinen Regelung des Verkehrs wurde auch die Art der Beförderung neu geregelt. Es wurde eine soziale Unterscheidung der Beförderung in Klassen eingeführt, bei denen über bestellte Extrafahrten auch ein Transport „erster Classe“ bereitgestellt wurde, was jederzeit möglich sein sollte.²⁵³ Gleichzeitig wurde die Einschätzung getroffen, dass solche Fahrten wohl hauptsächlich während des Frühlings in der Pilgersaison bestellt werden würden. Es

²⁴⁷ Warte des Tempels, 1883, (Jg. 39), Nr. 29, S. 6.

²⁴⁸ Süddeutsche Warte, 1875, (Jg. 30), Nr. 22, S. 87.

²⁴⁹ Süddeutsche Warte, 1875, (Jg. 30), Nr. 24, S. 95.

²⁵⁰ Ebenda sowie Benedikt Zäch: Napoléon (Münze), <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/030546/2009-07-07/> [zuletzt aufgerufen am 10.12.2019]

²⁵¹ Süddeutsche Warte, 1875, (Jg. 30), Nr. 24, S. 95.

²⁵² Schivelbusch, Wolfgang: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, Frankfurt am Main 2015, S. 43f.

²⁵³ Süddeutsche Warte, 1875, (Jg. 30), Nr. 24, S. 95.

hatte allerdings auch seit der Einführung der neuen Fahrordnung bereits zwei solcher Fahrten gegeben, sodass die Option also nicht nur in der Pilgerzeit genutzt wurde.²⁵⁴ Diese Ausdifferenzierung des Geschäftsmodells ist interessant, da die beteiligten Kolonisten ihren Markt damit nicht nur regulierten, sondern scheinbar auch versuchten, ihr Angebot kundenorientierter zu machen. Wer die mehrheitlichen Kunden der Fuhrleute seit Einführung der Fahrordnung waren, wird in den Quellen ebenfalls erwähnt:

„Die täglichen Fahrten wurden bis jetzt hauptsächlich von den Juden benützt, weniger von Christen und Tempelangehörigen, nur ausnahmsweise von Arabern.“²⁵⁵

Im Tagesgeschäft fuhren laut dieser Quelle also hauptsächlich Juden von Jerusalem nach Jaffa. Es waren wahrscheinlich Europäer, die die Infrastruktur nutzen, aber nicht christliche Europäer (als Touristen oder Pilger), wie man hätte vermuten können. Allerdings ist hierbei keineswegs klar, woher die betreffenden Juden stammten und ob es sicher Europäer waren. Sind es eventuell bereits Ansässige, also Vorläufer der Zionisten oder ältere Juden, die ihren Lebensabend im biblischen Israel verleben wollten? Die Inanspruchnahme der vergleichsweise teuren, aber bequemer Transportalternative scheint einerseits für ältere Juden zu sprechen. Ein berühmtes Beispiel hierfür ist der bekannte Zionist Moses Montefiore, welcher die neugegründete Fahrgesellschaft der Kolonisten für seinen Besuch Jerusalems im Jahr 1875 nutzte. Montefiore mietete sogar gleich vier Fuhrwerke von den Kolonisten mit der Begründung, sein hohes Alter (er war zu diesem Zeitpunkt 91 Jahre alt) mache die Nutzung des bequemer Transportdienstes nötig.²⁵⁶ Es ist gut möglich, dass es sich um jüdische Besucher der Stadt handelte, welche dorthin zu Fuß, zu Pferd oder auf Eseln pilgerten, aber für den Rückweg die bequemere Alternative einer Kutschfahrt vorzogen, was dieses Phänomen erklären könnte.

Zu dieser Zeit wurde der Fuhrbetrieb zwischen Jaffa und Jerusalem, wie bereits erwähnt, hauptsächlich von den Saroner Bauern kontrolliert. Diese verfügten zu diesem Zweck über „5 Wagen“, mit welchen der Personen- und gelegentliche Gütertransport seit 1874 abgewickelt wurde.²⁵⁷ Unterstützung bekamen diese Fuhrleute Mitte des Jahres 1875 von russischen Fuhrleuten aus Ramleh, die der neuen Fahrgesellschaft beitraten und diese signifikant auf „über 23 Wagen und 40 Pferde“ verstärkten.²⁵⁸ Dies zeigt, dass die Fahrgesellschaft nicht als isoliertes Instrument der Kolonisten stand, sondern durchaus einen inklusiven Charakter besaß,

²⁵⁴ Süddeutsche Warte, 1875, (Jg. 30), Nr. 24, S. 95.

²⁵⁵ Ebenda.

²⁵⁶ Süddeutsche Warte, 1875, (Jg. 30), Nr. 34, S. 134.

²⁵⁷ Süddeutsche Warte, 1874, (Jg. 29), Nr. 25, S. 99 sowie Süddeutsche Warte, 1875, (Jg. 30), Nr. 22, S. 86f.

²⁵⁸ Süddeutsche Warte, 1875, (Jg. 30), Nr. 42, S. 167.

durch welchen andere Fuhrleute integriert werden konnten. Der Vorteil einer gemeinsamen Organisation aller Fuhrunternehmen war offenkundig die Vereinheitlichung von Preisen, Qualität und Quantität des Angebots. Durch den Zusammenschluss konnte Forderungen, beispielsweise nach Straßenreparaturen, gegenüber den osmanischen Machthabern mehr Nachdruck verliehen werden.

Dass dies immer noch notwendig zu sein schien, zeigt die erneute Berichterstattung über den Zustand der Jerusalemstraße ab 1875, welche nach den erneuten Winterregen scheinbar wieder, zumindest in Teilen, in einem sich verschlechternden Zustand begriffen war. So beschreibt ein Beitrag in der *Orientpost* der *Warte* den Frust seitens der Kolonisten angesichts „monatelanger“ Unterhandlungen der Behörden über eine erneute Reparatur der Strecke, welche trotz ihres Zustandes immer stärker von den Fuhrleuten genutzt wurde.²⁵⁹ Das Fuhrgeschäft schien teilweise so stark anzusteigen, dass an einzelnen Tagen, an welchen Dampfschiffe in Jaffa neue Pilger und Touristen brachten, teilweise 11 Wagen gebucht wurden, weit mehr als durchschnittlich von Nöten waren und ebenfalls weit mehr, als die deutschen Fuhrleute mit ihren fünf Kutschen alleine stellen konnten.²⁶⁰ Überlastungen des normalen Betriebes in Zeiten hohen Verkehrsaufkommens konnten somit durch die Erweiterung des Fuhrparks um die russischen Siedler erfolgreich ausgeglichen werden.

Neben dem Zustand der Jerusalemstraße trat 1875 für die Kolonisten erstmals ein weiterer Störfaktor des palästinensischen Verkehrssystems zu Tage. Das Osmanische Reich verhängte wegen des Ausbruchs einer nicht weiter spezifizierten Krankheit kurzerhand eine Quarantäne für die palästinensische Küste.²⁶¹ Oftmals wurden solche Quarantänen ausgerufen, um die Verbreitung von ansteckenden Krankheiten aus Ägypten einzudämmen, wo diese durch den starken Durchgangsverkehr am Suezkanal wohl besonders häufig auftraten. Da aber auch die wichtigen Schiffsrouten im Mittelmeer nach Palästina über Alexandria in Ägypten führten, schränkte dies auch für Palästina den Verkehr mit dem Ausland extrem ein. Sogar der Binnenverkehr in Palästina war betroffen, da die schlechte Landverbindung zwischen Jaffa und Haifa aufgrund der fehlenden Straßen nur „geübten Reitern“ zuzumuten gewesen sei, was dazu führte, dass man in der Regel die Strecke zwischen den beiden Hafenstädten bevorzugt per Schiff zurücklegte, was nun aufgrund der Quarantäne nicht mehr möglich war.²⁶² Doch nicht nur die Verbindung von Jaffa nach Haifa war schweren Einschränkungen unterworfen, auch der Verkehr auf der Jerusalemstraße war konsequenterweise betroffen. So schilderten die Kolonisten einen starken Rückgang des

²⁵⁹ Süddeutsche Warte, 1875, (Jg. 30), Nr. 35, S. 139.

²⁶⁰ Süddeutsche Warte, 1875, (Jg. 30), Nr. 42, S. 167.

²⁶¹ Süddeutsche Warte, 1875, (Jg. 30), Nr. 45, S. 179.

²⁶² Ebenda.

Straßenverkehrs zwischen Jaffa und Jerusalem, der durch das Ausbleiben von Besuchern aus Übersee in Jaffa entstand.²⁶³

Dies führte Ende 1875 zu der Situation, dass eine Epidemie in Ägypten den innerpalästinensischen Verkehr größtenteils lahmlegte oder doch zumindest herunterdrosselte. Dieser Quarantänezustand bestand bis in den November desselben Jahres hinein.²⁶⁴ Das Problem der Einschränkung von Verkehr durch Quarantäneregelungen sollte auch in der Folgezeit noch einige Male zu großen Problemen für die Kolonisten führen.

Gleichzeitig mit dem Ausbruch der Epidemie von 1875 kochte die Diskussion über den sich abermals verschlechternden Zustand der Jerusalemstraße erneut hoch. Die Straße schien sich, wie bereits erwähnt, nach den Reparaturen 1874 im Winter 1874/75 wieder durch überschwemmungsbedingte Schäden in ihrer Substanz verschlechtert zu haben. Die Reparaturmaßnahmen liefen auch dieses Mal nur sehr langsam an. Grund war nun scheinbar die Überlegung seitens der Osmanen, die Reparatur durch eine professionelle Gesellschaft aus Jerusalem durchführen zu lassen, eine Maßnahme, die von den Tempelkolonisten nicht begeistert aufgenommen wurde. Vielmehr stellten die Kolonisten infrage, ob diese Konstellation „zum Nutzen der Straße“ beitragen würde.²⁶⁵ Worauf diese Skepsis im Detail beruhte, lassen die Quellen leider offen. Wahrscheinlich war es die Dauer der Unterhandlungen, welche den deutschen Ansiedlern missfiel. Der schlechte Zustand der Straße war schon länger kritisiert worden und Ende 1875 schien es so, als ob die Reparaturen erst im Jahr 1876 realisiert werden würden, was die Straße in ihrem vulnerablen Zustand den Winterregen von 1875/76 ausgesetzt hätte, die zu einer weiteren, eventuell tiefergehenden Beschädigung geführt hätten.²⁶⁶ Die Kritik war im Grunde eine Bemänglung der fehlenden Voraussicht seitens der osmanischen Regierung gegenüber wiederkehrenden Problemen mit der Straße. Dieses Fehlen einer Präventionsstrategie bedrohte in den Augen der Tempelgesellschaft schließlich die Geschäftsgrundlage vieler Kolonisten. Anscheinend blieben jedoch die Winterregen dieses Jahres in einem moderaten Rahmen und beschädigten die Straße nicht in dem von den Kolonisten befürchteten Maße. Während des Winters 1875/76 konnte der Fuhrdienst der Kolonisten weitgehend ungehindert fortgeführt werden und sicherte diesen weiterhin die „Gelegenheit zu einem mächtigen Geldverdienst“.²⁶⁷ Im Zuge der ausbleibenden Reparatur durch die Verhandlungen wurde auch das Thema der erhobenen Straßenzölle aufgeworfen. Im Zentrum der Debatte stand die Verwendung des Geldes und inwiefern dieses für den Erhalt der Straße genutzt wurde oder auch nicht. So schrieb die *Warte* Anfang 1876:

²⁶³ Süddeutsche Warte, 1875, (Jg. 30), Nr. 48, S. 191.

²⁶⁴ Süddeutsche Warte, 1875, (Jg. 30), Nr. 50, S. 198f.

²⁶⁵ Süddeutsche Warte, 1875, (Jg. 30), Nr. 45, S. 179.

²⁶⁶ Süddeutsche Warte, 1875, (Jg. 30), Nr. 48, S. 191.

²⁶⁷ Süddeutsche Warte, 1876, (Jg. 31), Nr. 1, S. 2.

„Die Jerusalemstraße gestattet auch in ihrer schlechten Beschaffenheit eine gute Einnahme [für den Pascha]. Die Straßenzölle auf dieser Straße, welche die Wagen, die Kamele, Pferde und Esel geben müssen, wurden um 700 türk. Liren [...] verpachtet. Nun hat offenbar die Erhebung dieses Zolles im Grund den Zweck, daß mit dieser Einnahme die Straße repariert und im Stand gehalten werden soll. Allein wenn man diese Arbeit unter dem Vorwand von Unterhandlungen mit Unternehmen unterlassen kann, so hat diese Unterlassung den Nutzen einer nicht unbedeutenden Einnahme. Ob nun der neue Pascha, welcher mit dem letzten Lloydsschiff ankam und sogleich nach Jerusalem weiterreiste, den bisher vernachlässigten Straßenbau unternehmen wird, muß die Zukunft lehren.“²⁶⁸

Die Kolonisten zeigten sich nicht nur erbost über die ihrer Meinung nach zu lange dauernden Verhandlungen. Sie unterstellten vielmehr dem noch amtierenden Pascha, selbige unnötig zu verlängern und dafür zu nutzen, Geld aus dem Straßenzoll (welcher 1876 immer noch 12 Piaster betrug²⁶⁹ und eigentlich für die Instandsetzung der Straße eingetrieben und benötigt wurde) einzubehalten und möglicherweise sogar zu veruntreuen. Solche Korruptionsvorwürfe waren, wie bereits gezeigt, nicht selten und wahrscheinlich nicht unberechtigt, da das Paschasystem solch korrupte Praktiken fördern konnte. Aus der Frustration über dieses System rührte offenbar die Skepsis gegenüber dem neuen Pascha her, dem die Kolonisten anscheinend keinen Vertrauensvorschuss in dieser Angelegenheit einräumen wollten.

Dabei verwundert vor allem die Tatsache, dass die ominöse „Gesellschaft“, welche in Verhandlungen mit der Regierung stand, ein templereigenes Unternehmen gewesen zu sein scheint. Theodor Sandel, von Beruf Architekt und ein bekannter Templer, wurde Anfang 1876 von der Regierung mit der Reparatur der Jerusalemstraße beauftragt. Die Arbeiten wurden unter seiner Führung am 21. Februar begonnen und schnell vorangetrieben. So berichtet die Orientpost, dass in kurzer Zeit bereits „die Strecke vom Thor der Stadt [Jaffa] bis an das Ende der Orangengärten in fahrbaren Zustand gebracht“ wurde.²⁷⁰

Dass die Leitung der Maßnahmen mit Sandel bei einem Templer lag, welcher dabei sogar Kolonisten aus Sarona in die Arbeiten mit einbezog, scheint die Kolonisten jedoch nicht ausreichend zufriedengestellt zu haben. Bereits im selben Artikel wurde Kritik an der Entscheidung geübt, die Reparatur mithilfe von Steinen aus dem Umfeld der Straße durchzuführen:

„Das Material zum Straßenbau wird von den Bauern von Sarona und den Höfen per Wagen beigebracht, welche es von den Steingruben innerhalb der Gärten und auch von den

²⁶⁸ Süddeutsche Warte, 1876, (Jg. 31), Nr. 2, S. 7.

²⁶⁹ Süddeutsche Warte, 1876, (Jg. 31), Nr. 15, S. 59.

²⁷⁰ Ebenda.

in Wegfall gekommenen Stadtmauern, auf die Straße zu fahren haben. Die Reparaturen werden also wieder mit dem hier in der Nähe der Straße sich vorfindenden Material gemacht, welches in einem sehr porösen tuffsteinartigen aussehenden Sandstein besteht, das zum Straßenbau sich wenig eignet.²⁷¹

Diese Kritik verwundert inhaltlich kaum, da die Templer bereits im Vorfeld durchgeführte Reparaturen dafür kritisiert hatten, das genutzte Material unbedacht auszuwählen, da es für den Straßenbau meist ungeeignet gewesen sei. Eine Erklärung für die Nutzung der minderwertigen Materialien durch Sandel wird allerdings auch gegeben:

„Ein ganz ausgezeichnetes Material zu diesem Zweck findet sich 4–5 Stunden von hier unweit Lydda und Ramle vor, man scheut aber die Kosten der Beischaffung desselben. Es besteht aus Kalkstein, dessen vortreffliche Eigenschaften zum Straßenbau bekannt sind.“²⁷²

Es ist stark davon auszugehen, dass Sandel als Architekt Kenntnis von der minderwertigen Qualität des Baumaterials hatte und es aufgrund seiner Erfahrung nur widerwillig nutzte. Die Vorgaben des Paschas scheinen den Kolonisten um Sandel allerdings keinen finanziellen Handlungsspielraum eingestanden zu haben, mit welchem der Transport dieser besseren Materialien hätte realisiert werden können.

Scheinbar trieb Sandel die Arbeiten trotz solcher Einschränkungen im Frühjahr effizient genug voran, um sich den Respekt der dortigen Behörden zu sichern. Diese ernannten ihn im April 1876 zum Bauleiter für die gesamte Jerusalemstraße, was impliziert, dass seine Leitung im Vorfeld nur auf den Teil der Straße in der Nähe von Jaffa, eventuell bis nach Yasuf oder Ramleh, beschränkt gewesen zu sein scheint.²⁷³ Das lässt sich mit der erhöhten Schadenanfälligkeit dieses Streckenabschnitts gegenüber Winterregen erklären, da der nahe gelegene Wadi Miserara und dessen Ausläufer, welche die Jerusalemstraße kreuzten, in solchen Zeiten oft Hochwasser führten. Wie die Berichte aus der *Warte* nahelegen, waren vor allem die Winterregen für die beklagten Schäden verantwortlich.

Explizit schienen die lokalen Regierungsbehörden auch der professionellen Herangehensweise der deutschen Kolonisten an den Straßenbau Anerkennung zu zollen. So schreibt die *Warte* im Frühjahr 1876:

²⁷¹ Süddeutsche Warte, 1876, (Jg. 31), Nr. 15, S. 59.

²⁷² Ebenda.

²⁷³ Süddeutsche Warte, 1876, (Jg. 31), Nr. 21, S. 83.

„Die Localbehörden haben sich nun auch überzeugt, daß die Arbeitsweise der Deutschen mit Benützung von Pferden und Wagen zur Beischaffung des Baumaterials vorteilhafter ist, als die arabische, nach welcher alles, große Steine und Kleinbeschläg, von Eseln hergetragen werden muß. Daher wünschen sie, daß die Deutschen noch mehr Fuhrwerke als bisher stellen möchten, was die Zuziehung von noch drei weiteren Fuhrwerken von der Colonie Haifa veranlaßte.“²⁷⁴

Konkret wurde der entscheidende Vorteil gegenüber den arabischen Straßenbauarbeiten also in der Einbeziehung der Fuhrwerke gesehen, welche eine größere Menge Baumaterial schneller an die Baustellen bringen konnten, unabhängig von relativen Einschränkungen hinsichtlich Größe und Gewicht der Materialien. Durch die Nutzung von Fuhrwerken mussten zudem weniger Lasttiere eingesetzt werden, ebenfalls ein nicht zu übersehender Kostenfaktor. Ein weiterer Vorteil war die Vernetzung der deutschen Kolonisten, welche erlaubte, weitere Fuhrwerke aus dem Norden für solche Projekte kurzfristig und ohne große Verhandlungen einzubeziehen. So konnten Lücken im Netzwerk schnell von den Kolonisten geschlossen werden.

Generell wurde das Projekt der Straßenerneuerung auch von den Kolonisten mit der Zeit immer positiver aufgenommen. Der Fortschritt des Bauvorhabens und auch die Einbeziehung verschiedener Templer schien die Bedenken hinsichtlich der Bausubstanz zu verdrängen. Nun könne „der Vortheil des Fahrens gegenüber dem seither hier allein üblichen Reiten“ endlich voll „zur Geltung kommen“.²⁷⁵ Somit würden der Fahrgesellschaft, die ein bereits sehr erfolgreiches Jahr hinter sich hatte, gute Voraussetzungen für den weiteren Betrieb ermöglicht. Die Begeisterung über diese Entwicklungen wurden in der *Warte* mit folgendem Zitat zusammengefasst, das sehr klar einen religiösen Bezug zu dem Unternehmen herstellte:

„Es wird somit den Bauern unserer Colonien zu Theil, in buchstäblicher Weise an der Erfüllung der Worte des Propheten Jesaias mitzuwirken: Machet Bahn, machet Bahn, räumt die Steine auf.“²⁷⁶

Nicht nur die physikalischen Voraussetzungen in Form der Infrastrukturen schienen sich 1876 zugunsten der Kolonisten zu entwickeln. Auch die Vernetzung mit anderen an Palästina interessierten Gruppen sollte in diesem Jahr einen Aufschwung erfahren. So wird aus dieser Zeit berichtet, dass die Fahrgesellschaft der deutschen Kolonien in erfolgreiche Unterhandlungen mit dem Reiseveranstalter Thomas Cook getreten waren. Hierbei wurde vereinbart, dass die

²⁷⁴ Süddeutsche Warte, 1876, (Jg. 31), Nr. 21, S. 83.

²⁷⁵ Ebenda.

²⁷⁶ Ebenda. Das Bibelzitat entstammt Jesaja 57,14.

Fahrgesellschaft „alle Reisenden von der Cooks party zu festgestellten Preisen von Jaffa nach Jerusalem und zurück zu befördern“ würde.²⁷⁷

Thomas Cook hatte bereits seit 1869 Reisegesellschaften nach Palästina und Ägypten organisiert und versuchte, durch die Einführung von Pauschalreisen solche Angebote auch für den Mittelstand attraktiver zu machen.²⁷⁸ Für den reibungslosen Ablauf seiner Reisen suchte er stetig nach lokalen Partnern, die bei Transport und Führung seiner Gruppen behilflich sein konnten. Lange Zeit vertraute Cook dabei auf die Partnerschaft zu einem amerikanischen Kolonisten, Rolla Floyd, welchen er ab 1873 als Führer seiner Reisegruppen in Palästina anheuerte.²⁷⁹ Floyd, ein angesehener und erfahrener Fuhrmann aus Jaffa, stammte ursprünglich aus Maine (USA) und kam Mitte der 1860er mit dem amerikanischen Prediger Adams nach Jaffa, wo er in der neu gegründeten amerikanischen Kolonie lebte, welche nach ihrem Scheitern 1869 von den Templern übernommen worden war. Floyd war einer der letzten amerikanischen Kolonisten, welche in Palästina verblieben waren, und dort bereits vor den Templern als Fuhrmann und Reiseführer tätig. Obwohl er der Tempelgesellschaft nicht angehörte, lebte er zusammen mit den deutschen Kolonisten in der Kolonie Jaffa und arbeitete vor allem in Kooperation mit Thomas Cook im Tourismus- und Pilgerwesen.²⁸⁰

Nach dem starken Anstieg der Besucherzahlen Palästinas im Vorjahr schien Cook jedoch nach Expansionsmöglichkeiten für sein Geschäftsmodell Ausschau zu halten, welche offenkundig Floyds bereits stark beanspruchte Kapazitäten überstiegen. Um eine Anreise nach dem zentralen Reiseziel Jerusalem für viele seiner Kunden zu ermöglichen, schien eine Kooperation mit der Fahrgesellschaft der Kolonisten dafür die beste Möglichkeit, da der Verkehr per Kutsche zwischen Jaffa und der Heiligen Stadt in deren Händen lag und eine Zusammenarbeit für beide Seiten von Vorteil sein konnte.

Eine ähnliche Zusammenarbeit schien es bereits 1875 im Hotelwesen gegeben zu haben. So wird berichtet, dass eine von Cooks Reisegruppen mit 50 Personen im deutschen „Jerusalemhotel“ innerhalb der Kolonie Jaffa untergebracht worden war.²⁸¹ Zudem wird berichtet, dass der Transport dieser Reisegruppe ab dem Jerusalemhotel zumindest teilweise mithilfe der Fuhrwerke der Kolonisten erfolgte.²⁸² Es ging bei dem neuen Abkommen also auch um die Festschreibung einer tiefgehenden Kooperation auf organisatorischer Ebene

²⁷⁷ Süddeutsche Warte, 1876, (Jg. 31), Nr. 21, S. 83.

²⁷⁸ Hachtmann, Rüdiger: *Tourismus-Geschichte*, Göttingen 2007, S. 68.

²⁷⁹ Ein Band mit der Sammlung von Rolla Floyds Briefen ist im Archiv des Gottlieb-Schumacher-Institutes in Haifa enthalten: Parsons, Helen Palmer (Hg.)/Floyd, Rolla: *Letters from Palestine 1868–1912*, S. 17 sowie Eisler, *Der deutsche Beitrag*, S. 99.

²⁸⁰ Parsons/Floyd, S. 11.

²⁸¹ Süddeutsche Warte, 1875, (Jg. 30), Nr. 14, S. 54.

²⁸² Ebenda.

zwischen den Kolonisten und Cook. Fortan wurde das Jerusalemhotel in der Kolonie Jaffa als „Zentrale der COOK-Gesellschaft in Palästina“ genutzt, von der die Fuhrwerke mit den Gästen abgingen.²⁸³

Für diese geplante Zusammenarbeit war der Zustand der Jerusalemstraße logischerweise ein kritischer Faktor. Die Reparaturarbeiten unter Sandel schienen gut voranzukommen. So wird wenige Wochen nach Ernennung Sandels zum Bauleiter der gesamten Strecke gemeldet, dass die Arbeiten trotz der Sommerhitze von Jaffa bis Ramleh fast fertiggestellt seien und in circa einem Monat abgeschlossen würden. Parallel dazu wurden auch die Arbeiten an der Strecke Jaffa-Nablus vorangetrieben, sodass zum gleichen Zeitpunkt dort nur noch „3 Stunden“ Weg zur Fertigstellung der Straße fehlten.²⁸⁴ Die Arbeiten an der letzteren Strecke wurden jedoch sehr wahrscheinlich nicht von den Kolonisten unterstützt, zumindest gibt es dafür keine Quellenbelege. Interessant sind die Arbeiten trotzdem, da sie, gemeinsam mit der Reparatur der Jerusalemstraße, in einer turbulenten Zeit für das Osmanische Reich vorangetrieben wurden. In der Mitte des Jahres 1876 brach im Vorfeld des Krieges auf dem Balkan eine Regierungskrise aus, als der Sultan Abdulasis zum Abdanken gezwungen wurde. Der Grund dafür lag vor allem in der desaströsen Lage der Staatsfinanzen und der Erklärung des Staatsbankrotts 1875.²⁸⁵ Ende 1876, nach dem Krieg und der Krönung des neuen Sultans Abdülhamit II., wurde im Zuge der Regierungsbildung eine neue Verfassung beschlossen, die auch demokratische Tendenzen in der osmanischen Bevölkerung berücksichtigen sollte.²⁸⁶

Die Umwälzungen im politischen System des Reiches waren auch in Palästina bemerkbar, jedoch im negativen Sinne. So berichteten die deutschen Ansiedler gegen Ende 1876 von einer „Geschäftsstockung“ im Lande, welche auf den Regierungswechsel zurückzuführen sei.²⁸⁷ Gleichzeitig verwiesen die Kolonisten aber auf die eigene, relativ sichere Lage in diesen Zeiten, die auch durch die damaligen Infrastrukturprojekte der Lokalregierung gefestigt werde:

„Für unsere Bauern hat Gott durch den Straßenbau zwischen Jaffa und Ramle gesorgt, der bis heute fortgesetzt wurde; sie konnten alle Tage durch Steinfuhren etwas verdienen, ohne ihre Gesundheit zu gefährden, denn die anstrengenden Arbeiten, das Auf- und Abladen, das Sezen und Kleinmachen der Steine wurde von arabischen Arbeitern besorgt.“²⁸⁸

²⁸³ Eisler, Der deutsche Beitrag, S. 99.

²⁸⁴ Süddeutsche Warte, 1876, (Jg. 32), Nr. 32, S. 127.

²⁸⁵ Majoros/Rill, S. 340.

²⁸⁶ Matuz, Josef: Das Osmanische Reich. Grundlinien seiner Geschichte, Darmstadt 1990, S. 235f.

²⁸⁷ Süddeutsche Warte, 1876, (Jg. 32), Nr. 41, S. 162.

²⁸⁸ Ebenda, S. 162f.

Hier zeigt sich wiederholt, dass für die Kolonisten die Tätigkeiten im Infrastrukturbereich vor allem in wirtschaftlich schwierigen Zeiten eine verlässliche Stütze darstellten. Zudem verdeutlicht der Gottesbezug hier, dass die Tempelkolonisten in diese Arbeit weiterhin eine göttliche Fügung hineininterpretierten. Dass die Tätigkeit eine wirtschaftliche Sicherheit gewährleistete, schien diese Auffassung von Seiten der Kolonisten sogar noch zu untermauern.

Der Bau der Teilstrecke Jaffa-Ramleh scheint zu diesem Zeitpunkt kurz vor der Fertigstellung gestanden zu haben. Sorgen bereitete den Kolonisten der Rest der Strecke von Ramleh nach Jerusalem. Dort waren die Arbeiten noch nicht annähernd so weit ausgeführt worden und der Fastenmonat der Muslime, der Ramadan, stand kurz bevor. Während des Fastens sollte die Arbeit an der Jerusalemstraße von Seiten der arabischen Arbeiter eingestellt werden, was auch mit der starken Hitze zu dieser Jahreszeit zusammenhing. Nun gab es unter den Kolonisten die große Angst, dass die Arbeiten an dem Abschnitt nach Ende des Ramadans nicht wiederaufgenommen werden würden, da das Osmanische Reich während dieser Zeit große Anstrengungen und Geldmittel in den Balkankrieg investierte und daher eventuell aus diesem Projekt Geld umleiten könnte.²⁸⁹ Die Kolonisten waren allerdings auch mit dem bisher Erreichten durchaus zufrieden. So beschreibt ein Artikel in der *Warte* die Stimmung angesichts der kommenden Schwierigkeiten folgendermaßen:

„Wir sind zufrieden, daß die Straße wenigstens bis Ramle in fahrbaren Zustand gebracht wurde. Freilich fehlt noch viel, wenn man sie mit europäischen Straßen vergleichen wollte. Ein und eine halbe Stunde über Jaffur hinaus ist sie wirklich gut, weil das in der Nähe gewonnene Material ein weicherer Stein ist, der halb zusammengefahren wurde, dann folgt der längere Theil von ca. 3 Wegstunden, der mit Kalksteinen gemacht ist.“²⁹⁰

Durch die Verbesserung der Straße bis Ramleh wurde für das Infrastrukturnetzwerk ein erster wichtiger Schritt getan. Ramleh war auf der Strecke nach Jerusalem ein wichtiger Zwischenstopp, wo man im deutschen Hotel der Templerfamilie Bohnenberger übernachten konnte, falls die gesamte Strecke nicht vor Anbruch der Dunkelheit geschafft wurde.²⁹¹ Dies war nicht unüblich, da der Weg hin und zurück damals oft zwei Tage in Anspruch nahm.²⁹² Dort konnten zudem die Pferde entweder eine Pause bekommen oder ausgetauscht werden, um die Reise dementsprechend fortzusetzen. Im Jahr 1878 wechselte die Hotelleitung in Ramleh und ab diesem Zeitpunkt wurde es von der Jaffaer Templerfamilie Frank bewirtschaftet, unter welcher es

²⁸⁹ Süddeutsche Warte, 1876, (Jg. 32), Nr. 41, S. 163.

²⁹⁰ Ebenda.

²⁹¹ Süddeutsche Warte, 1874, (Jg. 30), Nr. 25, S. 98.

²⁹² Ebenda.

laut den Templern auch rasch eine Verbesserung erfahren habe. Da die Familie Frank auch in der Fahrgesellschaft ein wichtiges Mitglied darstellte und die Fahrgesellschaft zeitweise sogar leitete, sprechen die Übernahme und Aufwertung des Hotels für eine generelle Absicht der deutschen Fahrgesellschaft, das Reiseangebot und die begleitenden Gewerbe aufzuwerten.²⁹³

Darüber hinaus zeigt der obige Ausschnitt zudem, dass die Jerusalemstraße bis Ramleh unterschiedlich ausgebaut wurde. Anscheinend konnten die Kolonisten mit dem Voranschreiten der Bauarbeiten Richtung Ramleh auch die dortigen, bereits als gut beschriebenen Steinreserven nutzen und dies in durchaus großem Maßstab. Der dortige Kalkstein wurde zwar noch Mitte des Jahres als das bessere Material gewürdigt, hier jedoch wurde nun der „weichere Stein“ als „wirklich gutes“ Material angesehen. Worin dieser Sinneswandel bestand, ist leider nicht durch die Quellenlage gedeckt. Gut möglich ist, dass an diesem Streckenabschnitt eine andere Bauweise der Straße verfolgt wurde, beispielsweise der stärkere Gebrauch von Schotter statt von Pflastersteinen. Ebenfalls wahrscheinlich ist es, dass die Kolonisten nun den kurzfristigen Nutzen der reparierten Strecke voranstellten und das Beste aus den Gegebenheiten machen wollten, auch, da die Kritikalität der Straße für die Kolonisten durch den Anstieg der Besucherzahlen Palästinas im Wachstum begriffen war.

Die Jerusalemstraße II – Konkurrenz im Fuhrwesen, eine neue Fahrordnung und die Reparatur der Straße durch Gohl 1879

Durch diesen Anstieg der Fahrgäste wuchs jedoch auch die Attraktivität des Fuhrgeschäfts für potentielle Konkurrenz. Einheimische erkannten nun, inspiriert durch die Kolonisten, das wirtschaftliche Potential der Infrastruktur Fuhrwesen und deren Vorteile gegenüber dem Geschäft mit Touristen und Pilgern. Ende 1877 wurde erstmals in der *Warte* erwähnt, dass die Fahrgesellschaft der Tempelkolonisten in einem Konkurrenzverhältnis zu zwei anderen Fuhrunternehmen stünde. Neben den „Brüdern Riske“ und deren Fuhrwerken schien auch ein „Araber“ in das lokale Transportwesen zu drängen.²⁹⁴ Ermöglicht wurde die Konkurrenz von arabischer Seite durch die Kolonisten selbst, da diese offenbar gebrauchte oder ausrangierte Fuhrwerke an die Einheimischen verkauft hatten.²⁹⁵ Obwohl diese Praxis der Fahrgesellschaft den Kolonisten Konkurrenz erwachsen ließ, war sie für die Handwerker der Kolonien, also die das Fuhrgeschäft begleitenden Gewerbe, äußerst lohnenswert, da damit der Bedarf an Reparaturen und Ersatzteilen für Fuhrwerke stark wuchs. Die Einheimischen drängten nun nicht

²⁹³ *Warte des Tempels*, 1883, (Jg. 39), Nr. 6, S. 5.

²⁹⁴ *Warte des Tempels*, 1877, (Jg. 33), Nr. 43, S. 7.

²⁹⁵ Eisler, *Der deutsche Beitrag*, S. 98.

nur in das Fuhrgeschäft, sondern nutzten die Verkehrsinfrastruktur in den Folgejahren auch vermehrt selbst, was den Bedarf ebenfalls ansteigen ließ.²⁹⁶

Während der Verkehr von Fuhrwerken auf der Jerusalemstraße also im stetigen Wachstum begriffen schien, lediglich unterbrochen durch den Russisch-Türkischen Krieg 1877, schien die Reparatur der Straße ab Ramleh immer noch stillzuliegen. Offenbar hatten die Befürchtungen der Kolonisten, dass der Straßenbau nach dem Ramadan 1876 und der Umverteilung von Straßenbaumitteln zu Kriegszwecken stillgelegt würde, sich bewahrheitet. So beschwerten sich die Kolonisten über die immer weiter sich verschlechternden Streckenabschnitte, welche 1876 nicht repariert worden waren. „Am schlechtesten [sei die Straße] an den steilsten Stellen“ der Strecke gewesen, also ab Ramleh, wo die Straße in die jüdischen Gebirge ansteigt, um Jerusalem zu erreichen.²⁹⁷ Zahlreiche Täler und Wadis durchschneiden dort die Landschaft und Winterregen hatten hier oftmals starke Schäden zur Folge. Der Zustand der Straße hatte mittlerweile negative Auswirkungen auf das Geschäft der Fahrgesellschaft. So stellte die *Warte* in einem Bericht fest:

„Wenn es daher nicht durchaus nothwendig ist, so entschließt man sich schwer zu einer Reise nach Jerusalem.“²⁹⁸

Dabei ging es konkret um das Fernbleiben von Jaffaer Kolonisten bei der Gründung des sogenannten „Tempelstiftes“ bei der Kolonie Rephaim, in unmittelbarer Nähe zur Stadt, welche sich seit der Ansiedlung einzelner Tempelkolonisten im Jahre 1873/74 über die folgenden Jahre langsam, aber stetig im dortigen Tal etabliert hatte.²⁹⁹ Anscheinend waren trotz der zahlreichen Transportmöglichkeiten durch die verschiedenen Fuhrunternehmen keine Templer aus Jaffa und Saron zur Grundsteinlegung gekommen, was mit dem schlechten Zustand der Straße erklärt wurde. Wenn aber nicht einmal die deutschen Kolonisten die Jerusalemstraße nutzten, dann war dies sicherlich auch als Spiegel des Zustands des Verkehrswesens im Winter 1877 zu verstehen.

Damit war das nächste große Projekt der Tempelgesellschaft auf den Plan gebracht worden: die Sanierung der Strecke Ramleh-Jerusalem zu ermöglichen.

Das Thema drängte nicht zuletzt wegen des Friedensschlusses des Osmanischen mit dem Russischen Reich wieder verstärkt auf die Tagesordnung. Die Kolonisten verzeichneten Anfang 1878 einen erneuten Anstieg „starker Reisegesellschaften“, wobei „Engländer, Amerikaner und

²⁹⁶ Eisler, *Der deutsche Beitrag*, S. 98.

²⁹⁷ *Warte des Tempels*, 1877, (Jg. 33), Nr. 43, S. 7.

²⁹⁸ Ebenda.

²⁹⁹ Sauer, *Uns rief das Heilige Land*, S. 60; Carmel, *Siedlungen*, S. 44 sowie Seibt, S. 45.

Franzosen“ die Mehrheit bildeten. Diese Gäste kompensierten in diesem Jahr zu einem Teil das Ausbleiben der russischen Pilger, einer traditionell starken Pilgergruppe während der Osterfeiertage, welche aufgrund des Krieges „fast ganz ausgeblieben“ war.³⁰⁰

Zusätzliche Aufmerksamkeit erhielt der Zustand der Jerusalemstraße in der Tempelgesellschaft durch den Umzug der Tempelleitung in die neue Kolonie bei Jerusalem. Die Berichte hierüber legen dar, dass der Umzug vor allem durch die schlechte Infrastruktur vor Ort eine äußerst schwierige Sache gewesen sei:

„Draußen in Deutschland, wo Straßen und Eisenbahnen, Frachtwägen und Bahnzüge den Verkehr erleichtern, wäre es ein Geringes gewesen, vierzig Personen mit ihrem Mobiliar sieben deutsche Meilen fortzuschaffen, aber hier im türkischen Reich, wo von allem diesem nichts getroffen wird, wo auf halsbrecherischem Wege zur Noth ein Wagen kann gehen kann und größere Lasten auf dem Rücken der Kamelee getragen werden müssen, hier war der Umzug keine so leichte Sache.“³⁰¹

Während der Transport von Mobiliar, Gepäck und dergleichen noch mit „100 Kameelen“ ausgeführt wurde, wurden die Personen von der Fahrgesellschaft befördert. Hierbei hob der Bericht hervor, dass die „Fuhrleute von Sarona sich bis jetzt nicht abhalten ließen, auf dem unglaublich ruinierten Wege ihre Fahrten zwischen Jaffa und Jerusalem fortzusetzen“ und man nur deshalb auf dieses Angebot zurückgreifen konnte.³⁰² Der Bericht liefert zusätzlich auch einen aufschlussreichen Einblick auf den Zustand der Strecke beziehungsweise der vulnerabelsten Streckenabschnitte:

„Besonders schauerlich zugerichtet ist die Strecke zwischen Bab el Wad und Jerusalem, wo es fünf Stunden lang abwechselnd über hohe Bergzüge und tiefe Täler geht, und wo besonders die steilen Stellen durch die heftigen Regen des Winters übel zugerichtet wurden.“³⁰³

Bab el Wad, das heutige Sha'ar HaGay, markierte dabei den Anfang des Abschnittes, der am stärksten beschädigt schien. Dies verwundert nicht, wenn man die Topografie der Gegend betrachtet, wie auch das Zitat hervorhebt.

³⁰⁰ Warte des Tempels, 1878, (Jg. 34), Nr. 18, S. 7.

³⁰¹ Warte des Tempels, 1878, (Jg. 34), Nr. 23, S. 5.

³⁰² Ebenda.

³⁰³ Ebenda.

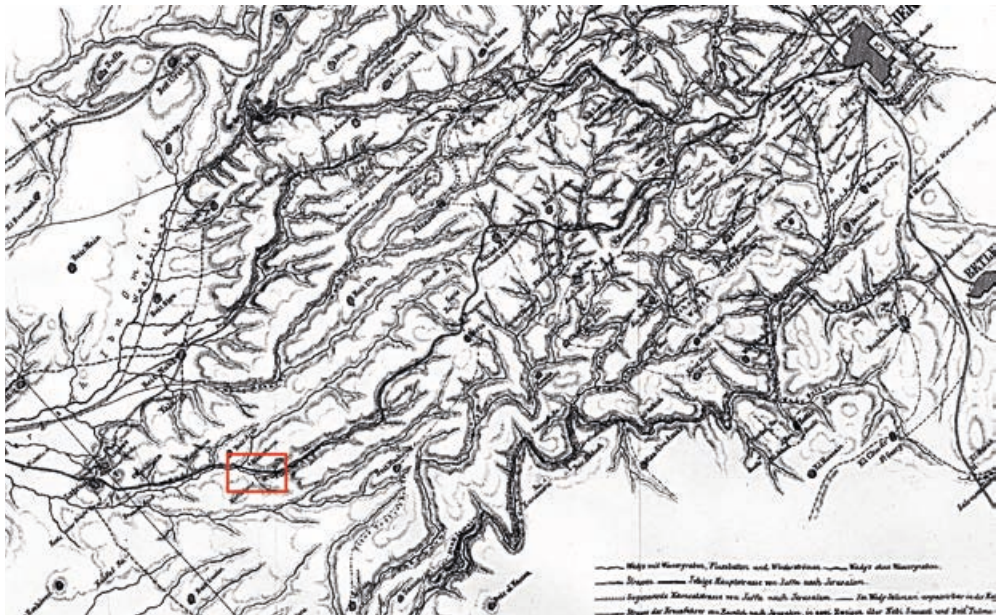


Abb. 8: Die Jerusalemstraße im Jahr 1867. Die schwarze Linie stellt die Jerusalemstraße dar, Bab el Wad ist rot markiert. (Forschungsbibliothek Gotha. Maßstab 1:120 000)

Ab diesem Punkt beherrschen die Berge und Täler des jüdischen Gebirges die Landschaft. Bab el Wad bedeutet durchaus zutreffend „Tor des Tales“ und kündigt die schwierige Landschaft mit seiner Betitelung bereits an.³⁰⁴ Die Kolonisten waren sich durchaus dieser kritischen Stellen der Strecke bewusst und setzten diese sogar in einen Vergleich, um sie für ihre Landsleute verständlich zu machen. So verglich der Bericht die Strecke ab Bab el Wad mit der „alten Weinsteige bei Stuttgart“, allerdings erheblich länger sowie „Jahre lang der Witterung preisgegeben“ und daher in einem äußerst schlechten Zustand begriffen.³⁰⁵ Weiterhin wird der vulnerabelste Punkt dieses Abschnittes beschrieben, welcher bei „Colonieh“ [Kalonje³⁰⁶/Kulonieh/Colonia] gelegen haben soll. Dort, „im Grunde des tiefen Thales“, hätten die Winterregen 1877/1878 besonders heftig gewütet, sodass eine „steinerne Brücke“ von dem entstandenen

³⁰⁴ Kedar, Benjamin Z.: *The Changing Land. Between the Jordan and the Sea: Aerial Photographs from 1917 to the Present*, Detroit 1999, S. 104.

³⁰⁵ *Warte des Tempels*, 1878, (Jg. 34), Nr. 23, S. 5.

³⁰⁶ *Karte des West- und Ostjordanlandes* von Gottlieb Schhumacher, circa 1908, gefertigt für den und einsehbar beim Deutschen Verein zur Erforschung Palästinas.

Hochwasser regelrecht „fortgerissen“ wurde.³⁰⁷ Daraufhin war der Verkehr vollkommen zum Erliegen gekommen, worauf die osmanische Lokalregierung „durch Errichtung einer hölzernen Brücke zu Hülfe kam“ und der Verkehr wieder fließen konnte.³⁰⁸

Die Lage der neuen Kolonie im Rephaimtal war von den vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen her gesehen zudem eine interessante Wahl. Statt für ein unmittelbar an der Jerusalemstraße gelegenes, entschieden sich die Kolonisten für ein Areal, welches in der Nähe der „ziemlich belebten Straße“ von Jerusalem nach Bethlehem lag, die Kolonie aber nicht unmittelbar schnitt. Die Jerusalemstraße nach Jaffa lag zudem „durch das tief einschneidende Gisonthal von uns getrennt“, was die Kolonisten im Gegensatz zu den anderen Kolonien beinahe schon von den stark frequentierten Straßen Jerusalems isolierte.³⁰⁹ Lediglich ein „wenig betretener Weg“, welcher von einheimischen Bauern genutzt wurde, ging durch die neue Kolonie.³¹⁰ Diese Wahl für einen Koloniestandort verwundert, wenn man sich die infrastrukturellen Überlegungen vergegenwärtigt, welche die Kolonisten in Haifa, Jaffa und selbst Sarona noch angeleitet hatten. Die Auswahl des Ortes war jedoch ganz pragmatischen finanziellen Überlegungen geschuldet. Grundstücke außerhalb der schützenden Stadtmauern von Jerusalems Altstadt waren erheblich günstiger zu erwerben. Zudem stand das unattraktive Land außerhalb der Stadt vergleichsweise offen zum Verkauf.³¹¹

Die daraus resultierende Abgeschlossenheit der Kolonie wurde zudem nicht durchweg kritisiert, sondern es scheint sogar so, als ob sie in der Anfangszeit mehrheitlich positiv bewertet wurde. Deutlich wird dies vor allem an dem Bericht über die dortige Schule, wobei die Abgeschlossenheit der Kolonie als Pluspunkt für die dortigen Schüler gedeutet wurde, die so nicht in ihrem Schulalltag gestört worden seien.³¹² Das alles deutet darauf hin, dass die Rephaim-Kolonie nicht wie die anderen Kolonien als infrastruktureller Knotenpunkt oder eng verknüpfter Ableger angedacht war, sondern eine vergleichsweise isolierte Gemeinde darstellen sollte.

Während der Umzug Hoffmanns nach Jerusalem noch unter schwierigen Umständen erfolgreich durchgeführt werden konnte, erholte sich der allgemeine Fuhrbetrieb nur langsam von dem Rückgang der Besucherzahlen des Jahres 1877. Vor allem die Kolonisten von Sarona schienen unzufrieden mit dem Verlauf der Geschäfte, welche für die Kolonie ein zentrales Wirtschaftselement darstellten und daher einen großen Einfluss auf die ökonomische Lage

³⁰⁷ Warte des Tempels, 1878, (Jg. 34), Nr. 23, S. 5.

³⁰⁸ Ebenda.

³⁰⁹ Warte des Tempels, 1878, (Jg. 34), Nr. 27, S. 6.

³¹⁰ Ebenda.

³¹¹ Carmel, Siedlungen, S. 44.

³¹² Ebenda.

hatten.³¹³ Einige Kolonisten, die wirtschaftlich auf die Pilger- und Touristenströme angewiesen waren, entweder weil sie im Hotel- oder im Transportgewerbe tätig waren, verließen zu dieser Zeit Palästina daher wieder, um ihr Glück anderswo zu suchen.³¹⁴

Bemerkenswert ist in dieser Situation die Reaktion des Netzwerkes auf eine plötzliche Überlastung der Infrastrukturen. 1878 sollte, anlässlich des Umzuges der Tempelleitung nach Jerusalem, ein „Tempelfest“ in der dort neu gegründeten Gemeinde abgehalten werden. Hierfür sollten Tempelkolonisten aus den verschiedenen Kolonien, aber Einzelne auch aus kleineren Gemeinden wie Beirut und Nazareth, nach Jerusalem gebracht werden. Insgesamt mussten 172 Tempeler von außerhalb Jerusalems dorthin transportiert werden. Gäste aus Beirut, Haifa und Nazareth kamen größtenteils mit dem Schiff nach Jaffa, um die Transportinfrastruktur auf der Jerusalemstraße zu nutzen. Zu dieser Zeit standen den Kolonisten über ihre Fahrgesellschaft allerdings nur „etwa 10 Wagen zur Verfügung“.³¹⁵ Trotz des Entgegenkommens ihrer Glaubensbrüder aus dem Süden Palästinas, welche aus Jaffa und Saron „schon einige Tage vorher“ nach Jerusalem reisten um das Transportnetzwerk nicht zu überbeanspruchen, scheinen die Wagen nicht ausgereicht zu haben, um den Ablauf des Transportes reibungslos zu gewährleisten.³¹⁶ Lange Wartezeiten und verspätete Kolonisten waren die Folge. Neben dem schlechten Zustand der Jerusalemstraße kamen 1878 also auch interne Probleme bei der Organisation der Fuhrwerke auf. Dies ist meiner Meinung nach vor allem deswegen interessant und aufschlussreich, da man durch Pilger- und Touristenströme eigentlich Erfahrungen mit großen, konzentriert erscheinenden Gruppen hatte. Genauer gesagt bestand ein großer Teil der Geschäftsgrundlage auf solchen Nachfragespitzen. Für den Abtransport der Gäste des Tempelfestes ist jedenfalls keine solche Störung des Betriebes mehr dokumentiert. Entweder konnte man den Transport nun flexibler aufbauen, es kamen mehr Fuhrwerke hinzu, oder ein Bericht hierüber wurde schlicht als nicht notwendig erachtet.

Unabhängig vom Zustand der Fahrgesellschaft kamen nun die Reparaturarbeiten an der Jerusalemstraße voran, sodass die *Warte* diese Ende 1878 als abgeschlossen ansah. Ein Reisebericht aus diesem Zeitraum dokumentiert die Verbesserungen an den vulnerablen Stellen von Jerusalem nach Jaffa:

„An der Steige bei der Colonie angekommen, wurde ich durch die Verbesserung der Straße angenehm überrascht. Die zwei Thalabhänge, welche dort passirt werden müssen

³¹³ *Warte des Tempels*, 1878, (Jg. 34), Nr. 24, S. 7.

³¹⁴ *Carmel, Siedlungen*, S. 47.

³¹⁵ *Warte des Tempels*, 1878, (Jg. 34), Nr. 42, S. 4.

³¹⁶ *Ebenda*.

und die im Frühjahr, wo die Übersiedlung der Schule stattfand, mehr einem Steinbruch als einer Straße ähnlich waren, können jetzt recht ordentlich befahren werden.³¹⁷

Leider bleibt der Autor hier ungenau, welche „Colonie“ gemeint ist. Die landschaftlichen Beobachtungen legen nahe, dass es sich um ein Gebiet im Hügelgebiet von Judäa handelt, die Kolonie Jaffa kann also ausgeschlossen werden. Daher scheint die Kolonie bei Jerusalem nahe-zuliegen. Dagegen spricht jedoch, dass es zu diesem Zeitpunkt keine Berichte von der dortigen infrastrukturellen Lage gab. Zusätzlich spricht gegen die Kolonie Jerusalem, dass diese nicht direkt an der Jerusalemstraße lag, der Bericht jedoch aus einer Perspektive auf diese Straße geschrieben wurde. All diese Punkte sprechen dafür, dass mit „der Colonie“ keine Kolonie gemeint war, sondern das bereits erwähnte Dorf „Colonieh“, welches von den deutschen Kolonisten aufgrund der Wortverwandtheit mit dem deutschen „Colonie/Kolonie“ anscheinend so genannt wurde. Der Reisebericht dokumentiert trotz der punktuellen Verbesserung an dieser Stelle jedoch noch strukturelle Probleme an anderen Stellen der Straße, vor allem „im Gebirge“, wo noch „viele Stellen“ verbesserungswürdig seien.³¹⁸ Es scheint also, als ob die Reparaturarbeiten vor allem an den besonders beanspruchten Stellen stattgefunden hätten und eine grundlegende Arbeit an der gesamten Strecke von Seiten der Osmanen vertagt worden wäre.

Doch auch ohne solch eine Grundsanierung der Strecke stieg das Verkehrsaufkommen rasch an. Der Trend seit dem Ende des Russisch-Türkischen Krieges 1877 schien sich fortzusetzen, denn nun konnte man „den Weg nach Jaffa nicht zurücklegen, ohne vielen Wagen zu begegnen“, welche immer öfter auch von anderen Fuhrunternehmen neben der von den Kolonisten dominierten Fahrgesellschaft stammten. Das erhöhte Aufkommen außerhalb der Pilgersaison lag scheinbar vor allem daran, dass immer mehr „Christen und Juden, und, wenn auch weniger, [...] Muhammedaner“ auf das Fuhrwerk als Transportmittel zurückgriffen, ein Trend, der sich also weiter fortsetzte.³¹⁹ Die erhöhte Frequentierung der in Teilen immer noch stark beschädigten Jerusalemstraße zeigte jedoch immer stärker ein anderes Problem der Infrastruktur des Fuhrwesens auf. Das Befahren der beschädigten Strecke war zum einen für die eingesetzten Zugpferde wesentlich anstrengender, was häufige Wechsel der Zugtiere nötig machte. Gleichzeitig stieg durch die schlechte Beschaffenheit der Streckenabschnitte auch das Verletzungsrisiko für die Tiere. Beides führte laut der *Warte* zu dem Problem, dass „den Fuhrleuten ihre Pferde häufig unterwegs krepieren.“³²⁰ Abgesehen von dem Abschreckungsfaktor der beschädigten Straße und der damit einhergehenden stellenweisen Unbequemlichkeit

³¹⁷ *Warte des Tempels*, 1878, (Jg. 34), Nr. 47, S. 6.

³¹⁸ Ebenda.

³¹⁹ Ebenda.

³²⁰ Ebenda.

der Reise war also auch der Verschleiß von Zugtieren und Fuhrwerkskomponenten ein starker ökonomischer Faktor, der die Kolonisten dazu bewog, für eine Reparatur der Straße einzutreten.

Das erhöhte Verkehrsaufkommen und die Konkurrenz unter den Fuhrunternehmen sorgte zudem dafür, dass sich die einzelnen Akteure bei den Fahrpreisen gegenseitig zu unterbieten versuchten. Der Preis für eine Reise zwischen den beiden Städten belief sich aufgrund des dadurch ausgebrochenen Wettbewerbs Ende 1878 auf nur noch „7 Frank für die Fahrt“.³²¹ Drei Jahre zuvor, im Jahre 1875, hatte eine Fahrt noch 10 Francs eingebracht, der Preis ging also trotz des Russisch-Türkischen Krieges 1877 und des Verfalls ganzer Streckenabschnitte um ganze 30 Prozent zurück.³²² Dieser Preisrückgang war auf Seiten der Kolonisten scheinbar verschmerzbar, da „daß Fahrgeschäft [mittlerweile] das ganze Jahr hindurch geht, während es früher auf die Fremdenzeit beschränkt war.“³²³ Man konnte also einerseits durch die Mehrzahl an Fahrten den Preisrückgang gut ausgleichen und hatte zusätzlich durch die Anpassung der Bevölkerung an die neue Infrastruktur ein regelmäßigeres Einkommen auf das ganze Jahr verteilt.

Ungefähr in diesem Zeitraum wurde durch Karl Seifried eine Zweigstelle der Fahrgesellschaft bei Jerusalem in Form eines „Kutschergeschäfts“ eröffnet, welche garantieren sollte, dass die Gesellschaft „auch in Jerusalem einen Vertreter hätte.“ Seifried verstarb jedoch im darauffolgenden Jahr an einer Herzerkrankung, das Schicksal der Zweigstelle und des Geschäfts in Jerusalem bleibt bis 1879 ungeklärt, als Berichte von eigenständigen Fahren aus Jerusalem wieder Erwähnung finden.³²⁴

Diese gute Ausgangslage wurde im Jahr 1879 jedoch plötzlich gleich von mehreren Seiten bedroht. Anfang des Jahres wurde die Anbindung Palästinas wieder durch den Ausbruch einer Krankheit, welche als „Pest“ bezeichnet wurde und diesmal von Russland ausging, stark eingeschränkt. Wie bereits zuvor wurde von der osmanischen Regierung eine Quarantäne der palästinensischen Küste angeordnet, wodurch die Touristen- und Pilgerströme der Osterzeit ausblieben. Durch diese Abschottung wurde die palästinensische Wirtschaft stark unter Druck gesetzt. Zusätzlich dazu kündigten mehrere Schifffahrtslinien im Mittelmeer an, Jaffa zeitweilig nicht mehr anfahren zu wollen, was eine schwere Zeit für das Land ankündigte.³²⁵ Ein Bericht in der *Warte* klagte:

³²¹ *Warte des Tempels*, 1878, (Jg. 34), Nr. 47, S. 6.

³²² *Süddeutsche Warte*, 1875, (Jg. 31), Nr. 24, S. 95.

³²³ *Warte des Tempels*, 1878, (Jg. 34), Nr. 47, S. 6.

³²⁴ *Warte des Tempels*, 1879, (Jg. 35), Nr. 24, S. 10f.

³²⁵ *Warte des Tempels*, 1879, (Jg. 35), Nr. 14, S. 5f.

„Die vorräthigen Hilfsquellen sind durch den [Russisch-Türkischen] Krieg dem Lande entzogen, die Ertragsfähigkeit des Bodens ist in Folge der Trockenheit verringert, die Hilfe, welche durch den Verkehr gebraucht wird, ist in Folge der Absperrung verschwunden; was soll unter solchen Umständen werden?“³²⁶

Dadurch kamen 1879 mehrere Faktoren zusammen, die den wirtschaftlichen Ausblick, auch im sonst ökonomisch stabilen Fuhrwesen, stark zu verschlechtern drohten. Die Situation konnte jedoch kurze Zeit später entspannt werden, als einerseits ein Spätregen die Ernte rettete und andererseits die Quarantäne von Seiten der Behörden derart abgemildert wurde, dass in Ägypten gestrandeten Touristen eine Weiterreise nach Palästina ermöglicht wurde. Zusätzlich kündigten einige Schifffahrtlinien eine rasche Wiederaufnahme der Route nach Palästina an. Es stellte sich im Gegensatz zu den vorherigen düsteren Aussichten sogar eine Situation ein, in der die deutschen Hotels und Gasthöfe derart belegt waren, dass einige Besucher in Zelten untergebracht werden mussten.³²⁷

Als Folge hatten dementsprechend auch die Fuhrunternehmen im Süden eine Flut an Aufträgen erhalten. Die deutsche Fahrgesellschaft hatte sogar „vollauf zu thun“ und man sei sehr froh über die abgewendete Wirtschaftskrise. Es wurde berichtet, dass die Jerusalemstraße „nothdürftig wiederhergestellt“ worden sei, wobei jedoch offenbleibt, ob damit wieder die am stärksten beschädigten Abschnitte gemeint waren oder Abschnitte in der Ebene vor Ramleh. Trotz dieser nun vermeintlich guten Aussichten gab es für die Kolonisten einen Wermutstropfen, der laut ihrer Auffassung eine ungünstige Entwicklung im Fuhrwesen ankündigte:

„[...] die Fahrpreise sind so weit heruntergedrückt, daß der Verdienst nur unbedeutend ist. Diese Mißstände könnten zum Nutzen der Fuhrleute und des Publikums wohl geändert werden, wenn sich die Stadtbehörde zu einer Regulirung des Fahrwesens herbeiließe; allein ist es sehr zweifelhaft, ob die in dieser Beziehung eingeleiteten Unterhandlungen zu einem erwünschten Ergebnis führen werden.“³²⁸

Die Konkurrenz seitens der Einheimischen schien die Tempelkolonisten derart unter Druck gesetzt zu haben, dass trotz des erhöhten Aufgebotes an Besuchern in Palästina kaum die eigenen Ausgaben gedeckt werden konnten. Dies steht im Gegensatz zu dem früheren Bericht, laut dem die erhöhte Frequenz auf der Jerusalemstraße und das dadurch regelmäßigeres Einkommen diese Verluste ausgleichen oder verschmerzbar machen konnten. Interessant an diesem

³²⁶ Warte des Tempels, 1879, (Jg. 35), Nr. 14, S. 6.

³²⁷ Warte des Tempels, 1879, (Jg. 35), Nr. 16, S. 5.

³²⁸ Ebenda.

Einblick ist ebenfalls, dass die Kolonisten nicht generell die Konkurrenz im Fuhrwesen als Hauptübel dieser Entwicklung ansahen, sondern die Abwesenheit eines Ordnungsrahmens, in welchem dieser Wettbewerb hätte stattfinden können. Diese Aussage wiederum hatte sicherlich damit zu tun, dass man offenbar mit dem Stadtrat Jerusalems in Unterhandlungen über ein solches Regelwerk stand, welches die Fuhrunternehmen der Templer hätte stärken sollen. Wie also bereits Mitte der 1870er suchten die Kolonisten mithilfe einer stärkeren Strukturierung des Fuhrwesens einen Ausweg aus ihrer angreifbaren Wettbewerbsstellung. Die Quellenlage lässt jedoch keinen detaillierten Einblick zu, der erklären würde, was für die Tempelkolonisten der Problempunkt innerhalb des Fuhrwesens im Jahr 1879 war und welche Änderungen konkret verhandelt wurden. Ging es beispielsweise um die weitere Regulierung der Abfahrtszeiten, also eine Taktung des Verkehrs? Oder um die Sicherheit auf der Strecke? Oder waren es die hier erwähnten stetig fallenden Preise, die drohten, das Geschäft unrentabel werden zu lassen? Vor allem der stetige Preisverfall scheint die Hauptmotivation gewesen zu sein, da die Kolonisten dadurch ihren Marktanteil gefährdet sahen und dies auch wiederholt äußerten.³²⁹

Die Verhandlungen über die neue Ordnung des Transportwesens schienen vor allem auf die Regulierung der Fahrpreise und die Sanierung der Jerusalemstraße gerichtet gewesen zu sein. Insbesondere der letzte Punkt war der Fahrgesellschaft nach wie vor wichtig, da man sich davon einen wesentlichen Aufschwung bei den Passagierzahlen versprach.³³⁰ Letztendlich war die Behauptung des Monopols im Fuhrwesen für die Templer auch ein nicht zu unterschätzender Weg, ihre *Mission durch Vorbild* zu verfolgen und mehr Reisende mit ihren Glaubensgrundsätzen vertraut zu machen sowie praktische Erfolge der Kolonisation vorzuzeigen. Dadurch wurde dem Fuhrwesen als Infrastruktur erneut eine religiöse Komponente zugesprochen. Einen wichtigen Verbündeten für die nun anstehende Straßenreparatur konnten die Kolonisten Mitte 1879 in dem neuen „Vorsteher des Jerusalemer Stadtraths“ Jussuf Effendi finden. Diesen beschreibt die *Warte* als einen „europäisch gebildeten Mann, der dem Fortschritt huldigt“ und sich auch für das Projekt einer Eisenbahnverbindung nach Jaffa eingesetzt habe. Jussuf Effendi scheint daher auch der favorisierte Ansprechpartner für die Kolonisten gewesen zu sein, vor allem, da Verhandlungen mit den lokalen Paschas scheinbar wenig fruchtvoll verlaufen waren.³³¹ Stellvertretend für die Fahrgesellschaft wurden die Verhandlungen mit dem Jerusalemer Stadtrat von Johann Breisch geführt, welcher einen Vorschlag aus der Anfangszeit der Kolonisation wieder auf die Tagesordnung setzte:

³²⁹ *Warte des Tempels*, 1879, (Jg. 35), Nr. 38, S. 6.

³³⁰ *Ebenda*, S. 6f.

³³¹ *Ebenda*, S. 7.

„Die Fahrgesellschaft erbot sich, die Personenbeförderung auf Wagen und die Arbeiten zur Verbesserung und Erhaltung der Straße zu übernehmen, wenn ihr die Einnahme von den Straßengeldern [Wegezoll/Maut] überlassen und ein Monopol für das Fahren auf der Straße ertheilt würde, wogegen sie sich verpflichtete, der Regierung jährlich anfangs eine kleine aber allmählig steigende Summe zu entrichten.“³³²

Der Vorschlag der Übernahme des Fuhrgeschäfts und der Aufsicht über die Straße war den Kolonisten bereits Anfang der 1870er Jahre von den Osmanen angeboten worden, damals jedoch abgelehnt worden, da man eine Überdehnung der Kräfte der Kolonie befürchtete. Nun aber schienen die Templer um den Jaffaer Kaufmann Breisch der Idee nicht mehr abgeneigt, da sich die deutschen Fuhrleute erstens mittlerweile erfolgreich etabliert hatten, man zweitens bereits Erfahrungen bei der Straßensanierung gesammelt hatte und drittens auch vom organisatorischen Standpunkt aus mit der Fahrgesellschaft eine Institution eingeführt hatte, welche die verschiedenen dort agierenden Fuhrunternehmen unter einer Führung organisieren konnte.

Es schien nicht zuletzt auch im wirtschaftlichen und ideellen Interesse der Kolonisten zu stehen, die vermehrt aufkommende Konkurrenz unter der eigenen Führung zu organisieren, um so das Monopol im Fuhrgeschäft erfolgreich behaupten zu können. Offen bleibt, ob eine Mitgliedschaft in der Fahrgesellschaft verpflichtend für die anderen Fuhrunternehmer werden sollte, oder ob es lediglich von finanziellem Vorteil, beispielsweise hinsichtlich der Straßenzölle, gewesen wäre, dies zu tun. Es wurde jedoch betont, dass die Gesellschaft auch „Eingeborenen“ offenstehe.³³³ Bei einem breiten Beitritt hätte sich somit der Fahr- und Preisplan der Kolonisten als einheitliche Ordnung des Fuhrwesens etabliert. Dadurch konnte schließlich auch die von den Kolonisten eingeführte Taktung der Fuhren weiter vertieft werden, mit welcher man ein an Europa orientiertes System im Transportwesen etablieren wollte. Der zweite große Vorteil dieses Vorschlages lag in der Organisation der Straßenreparatur. Wie bereits ausgeführt, war der oftmals schlechte Zustand weiter Streckenabschnitte eine Belastung für die Fuhrleute, durch Material- und Zugtierverschleiß wie durch die dadurch sinkende Attraktivität von Reisen per Fuhrwerk. Durch die Übernahme der Verantwortung für den Zustand der Jerusalemstraße konnte man Verhandlungen über Sanierungen umgehen und die Maßnahmen unkompliziert einleiten. Die Ausgaben für solche Arbeiten sollten durch den zu erhebenden Straßenzoll bestritten werden, welcher ebenfalls von der Fahrgesellschaft eingetrieben werden sollte.

Und hierin liegt aus Sicht der Kolonisten gewiss ein dritter Vorteil des Vorhabens. Durch die Eintreibung des Straßenzolles sowie die Zweckbindung an künftige Sanierungsmaßnahmen

³³² Warte des Tempels, 1879, (Jg. 35), Nr. 38, S. 7.

³³³ Ebenda.

entzog man den bisherigen Pächtern und Paschas die Kontrolle über diesen Geldtopf, welcher aus Sicht der Kolonisten oftmals unnötig zurückgehalten oder gar zweckentfremdet wurde. Die Übernahme der Organisation der Jerusalemstraße durch die Tempelkolonisten war für ebendiese damit sicherlich auch eine Maßnahme gegen die aus ihrer Sicht vorherrschende Korruption auf diesem Feld. Um die nötige Transparenz bei den Finanzen herzustellen und in Zukunft zu gewährleisten, sollten die betreffenden Finanzbücher der Fahrgesellschaft dem Stadtrat Jerusalems „jederzeit“ zur Überprüfung offenstehen.³³⁴ Und schließlich stellte die Fahrgesellschaft dem Stadtrat auch eine Beteiligung an der vorausgesetzten steigenden wirtschaftlichen Attraktivität der Jerusalemstraße mit einem jährlichen, steigenden Beitrag in Aussicht.

Es drängt sich bei alledem der Eindruck auf, dass mit der neuen Fahrordnung eine quasi-institutionelle öffentliche Einrichtung unter Federführung der deutschen Kolonisten geschaffen werden sollte. Gerade dieser Aspekt verdeutlicht noch einmal sehr gut den kolonialen Charakter der Tempelkolonisation in Palästina, da hier durch externe Projekte und Gruppen europäische Vorstellungen im Infrastruktursektor etabliert werden sollten.

Die Verhandlungen mit dem Stadtrat gingen laut den Templerquellen sogar „über Erwarten gut“ voran, schienen also bereits abgeschlossen und bereit zur Unterzeichnung des Vertrages. Eine Unklarheit über die Kompetenzen des Stadtrates drohte jedoch, das Unternehmen in Gefahr geraten zu lassen. Der Stadtratsvorsitzende Effendi schien im Gegensatz zum lokalen Pascha der Auffassung, dass die Jerusalemstraße in die alleinige Kompetenz Jerusalems falle und er daher über Form und Abschluss des Vertrages mit der deutschen Fahrgesellschaft auch alleine bestimmen könne. Der Pascha schien allerdings der Meinung zu sein, dass diese neue, tiefgreifende Regelung auch von der *Hohen Pforte* in Konstantinopel abgesegnet werden müsste und die Reichsregierung nicht nur eine kurze Meldung darüber erhalten sollte, wie es Effendi vorschwebte.³³⁵ Im Endeffekt einigte man sich auf den Kompromiss, dass der Vertrag mit der Fahrgesellschaft durch die Stadt Jerusalem eigenständig abgeschlossen werden konnte, was am 25. August 1879 auch passierte, im Nachhinein das zuständige Reichsministerium aber ebenfalls eine Genehmigung ausstellen musste. Dies war in den Augen der Tempelkolonisten eine unvorteilhafte Einigung, da so der Druck auf der Fahrgesellschaft lastete, nach der eigentlichen Vertragsunterzeichnung mit der Stadt zusätzlich beim Ministerium für die Genehmigung zu werben. Hier kamen bereits Befürchtungen auf, dass man einen positiven Bescheid wohl nur durch ein als zu hoch empfundenes Bestechungsgeld erhalten würde:

³³⁴ Warte des Tempels, 1879, (Jg. 35), Nr. 38, S. 7.

³³⁵ Ebenda.

„[...] damit man nun auch über den zweiten Berg hinüberkomme, gäbe es wohl ein Mittel, allein dasselbe ist der Fahrgesellschaft nicht zugänglich, weil es in einer Geldspende bestünde, die ihre Kräfte übersteigt.“³³⁶

Unabhängig von der ausstehenden Genehmigung aus Konstantinopel gingen der Stadtrat Effendi und die Fahrgesellschaft sogleich an die Arbeit. Zu Anfang konzentrierte man sich auf die Sanierung der Straße, wofür eigens der Wegemeister der Kolonie Haifa, Wilhelm Gohl, nach Jerusalem berufen wurde. Die Leitung wurde dem „Baurath [Conrad] Schick“ übertragen, einem aus Württemberg stammenden angesehenen Handwerker, welcher Mitte des Jahrhunderts nach Palästina gekommen und damals in der Londoner Judenmission in Jerusalem tätig gewesen war.³³⁷ Schicks Involvierung in Infrastrukturprojekte reichte bis vor die Kolonisation der Templer zurück. So hatte er bereits 1867 eine detaillierte Karte „des Theiles von Palästina zwischen Jaffa und Jerusalem“ angefertigt, welche auch den Verlauf der Jerusalemstraße beinhaltete, und in sie auch die von Frutiger vorgeschlagene Eisenbahnstrecke bereits mit eingezeichnet, welche allerdings damals nicht realisiert wurde.³³⁸

Schicks Ortskenntnis und Gohls Erfahrung im Straßenbau schienen sich gut zu ergänzen. Als erstes wurde beschlossen, die „schlechtesten Stellen der Straße“ auszubessern. Dies schien umso wichtiger, je näher die Regensaison und die mit ihr verbundenen Fluten in den Wadis heranrückten. Sehr wahrscheinlich wurden hierbei auch die Kutscher der Kolonie in die Vulnerabilitätsvaluierung mit einbezogen. Bereits kurze Zeit nach Beginn der Arbeiten konnte vermeldet werden, dass „schon in den ersten Wochen [...] die fürchterlich ruinierten Steigen bei Colonia und Abugosch fahrbar gemacht“ werden konnten, eine Verbesserung der Strecke, „wofür ihm [Gohl] die Fuhrleute sehr dankbar sind, weil dort ihre Pferde und Wagen am meisten Schaden gelitten haben.“³³⁹ Ausgeführt wurden die Bauarbeiten übrigens erneut unter Einbeziehung arabischer Bauern, welche durch die Osmanen zur Arbeit verpflichtet wurden.³⁴⁰ Hand in Hand mit dem Voranschreiten der Bauarbeiten nahmen Ende 1879 auch wieder die

³³⁶ Warte des Tempels, 1879, (Jg. 35), Nr. 38, S. 7.

³³⁷ Ebenda sowie Lückhoff, Martin: Anfänge deutscher evangelischer Palästina-Arbeit, in: Eisler, Jakob (Hg.): Deutsche in Palästina und ihr Anteil an der Modernisierung des Landes, Wiesbaden 2008, S. 8.

³³⁸ Schick, Conrad: Originalkarte des Theiles von Palästina zwischen Jaffa und Jerusalem. Mit besonderer Berücksichtigung dervorhandenen [sic] und projektirten Communicationen, in: Petermann, A.: Mittheilungen aus Justus Perthes Geographischer Anstalt über wichtige neue Erforschungen aus dem Gesamtgebiete der Geographie, Gotha 1867, Tafel 5 im Anhang.

³³⁹ Warte des Tempels, 1879, (Jg. 35), Nr. 38, S. 7.

³⁴⁰ Warte des Tempels, 1879, (Jg. 35), Nr. 43, S. 9.

Besucherkzahlen russischer Pilger zu, welche für ein Aufleben der Fahrgeschäfte sorgten.³⁴¹ Diese konnten nun erstmals von der neuen Fahrordnung profitieren, durch die eine genauere Taktung des Verkehrs eingeführt worden war. So wurde der Fahrplan neu strukturiert, wie die *Warte* ausführte:

„Viermal in der Woche, am Montag, Dienstag, Donnerstag und Freitag, gehen in Jerusalem um 6 Uhr und in Jaffa um 4 Uhr des Nachmittags Wagen ab, die Nachts um 10 Uhr in Babel Wad eintreffen, und dort nach 1½ stündigem Aufenthalt einander die Passagiere abnehmen und wieder umkehren.“³⁴²

Nicht nur hatte man also einen genauen Fahrplan mit festgelegten Abfahrtszeiten eingeführt, sondern die Fahrgesellschaft der Kolonisten hatte auch die Belastung der einzelnen Fuhrleute neu organisiert.

Man verfuhr nun dahingehend, dass der Großteil der Strecke von Jaffa bis Bab el Wad von einer Kutsche zurückgelegt wurde, welche dann von einer aus Jerusalem kommenden abgelöst wurde. Beide Transporte waren zeitlich derart abgestimmt, dass sie idealerweise zur selben Zeit am Treffpunkt in Bab el Wad ankamen und die Passagiere dort ausgetauscht werden konnten. Dies schonte zum einen die Tiere, welche nun nicht mehr die gesamte, abwechslungsreiche Strecke in einem Transport zurücklegen mussten, und ebenso die Kutscher, da so „jeder nach 12 Stunden wieder zu Hause ist“.³⁴³ Die durch den Fahrplan weiter vorangetriebene Reisesicherheit käme dabei nicht zuletzt „dem reisenden Publikum zu gute“.³⁴⁴ Man verwies gleichzeitig auf das in dieser Strecke noch schlummernde Potential und die Unzulänglichkeiten des Ist-Zustandes, indem derselbe Bericht bemerkte, dass die Jerusalemstraße trotz allen Fortschritts nicht mit einer europäischen Fahrstraße vergleichbar sei, „wo an jeder Haltestelle frische Pferde eingespannt werden“ konnten. Um solch ein Level an Organisation zu erreichen, müsse jedoch der Zustand der Jerusalemstraße auf ein Niveau angehoben werden, ab dem die Fuhrleute verlässlich „darauf rechnen können, daß die Straße in fahrbarem Zustand erhalten“ werde.³⁴⁵ Konkret bedeutete dies für die Kolonisten: Ohne eine weitere und besser organisierte Aus- und Verbesserung dieser kritischen Infrastruktur könne keine weitere Modernisierung des Verkehrs in Palästina erfolgen. Dieses Umdenken musste ihrer Meinung nach vor allem in den verschiedenen osmanischen Behörden und Regierungen

³⁴¹ *Warte des Tempels*, 1879, (Jg. 35), Nr. 43, S. 9.

³⁴² *Warte des Tempels*, 1879, (Jg. 35), Nr. 46, S. 6.

³⁴³ Ebenda.

³⁴⁴ Ebenda.

³⁴⁵ Ebenda.

stattfinden.³⁴⁶ Vor allem müsse ein Gespür für die Kritikalität der betreffenden Infrastrukturen geschaffen werden, das über die sporadische und kurzweilige politische Kritikalitätszuschreibung bei Staatsbesuchen von ausländischen Würdenträgern hinausreiche. Dieser Konflikt zwischen einem modernen und einem vormodernen Infrastrukturverständnis wurde auch in der *Warte* behandelt:

„Allein dieser Erfolg stellt sich erst nach und nach mit der Zeit ein, während die Straßenverbesserung sogleich mit Kosten verbunden ist, und hier zu Lande ist man noch nicht gewohnt seine Rechnung auf die Zukunft zu machen. Ein Pascha, der selten über zwei Jahre eine Provinz zu verwalten hat und zur Erlangung seiner Stelle bedeutende Summen ausgeben mußte, kann sich nicht auf Maßregeln einlassen die erst nach einer Reihe von Jahren ihre Früchte tragen, er muß vielmehr darauf denken, in kurzer Zeit seinen Beutel zu füllen, und soviel als möglich herauszupressen.“³⁴⁷

Vor allem der langfristige Charakter von Infrastrukturen schien im Osmanischen Reich laut den Templern ein zentrales Problem bei der Behandlung ebendieser darzustellen, da das System der kurzlebigen Pascha-Regierungen nicht dazu tendierte, solche nachhaltigen Projekte zu fördern. Die stark wechselnde Struktur der Politik in Palästina war damit ebenso ein Kritikpunkt wie auch die Verantwortung der politischen Elite für den Ausbau und die Erhaltung von Infrastrukturen. Solche Projekte waren in den Regionen des Osmanischen Reiches meist eine Ausnahme und wurden vorwiegend an ausländische Kapitalgesellschaften delegiert, da von Seiten der osmanischen Herrscher die Finanzierungsmöglichkeiten oftmals gering waren.³⁴⁸

Für die Kolonisten war der Umstand, dass die Jerusalemstraße in den Zuständigkeitsbereich des Jerusalemer Stadtrates fiel, ein Glücksfall, da diese politische Institution eine gewisse Beständigkeit aufwies und so auch langfristige Projekte wie der Ausbau der Jerusalemstraße im Interesse der Politik lagen.

Ende 1879 waren die Reparaturmaßnahmen unterdessen bis Colonia und Abu Gosh weitestgehend abgeschlossen, sodass daraufhin andere, stark beanspruchte Streckenabschnitte wie „Saris [westlich von Abu Gosh] und Babel Wad“ ins Auge gefasst wurden.³⁴⁹ Offensichtlich verfolgte man auf Seiten von Schick und Gohl weiterhin die Strategie, die besonders beschädigten und schwierigen Stellen der Straße möglichst rasch in Ordnung zu bringen, bevor die

³⁴⁶ *Warte des Tempels*, 1879, (Jg. 35), Nr. 46, S. 6.

³⁴⁷ Ebenda, S. 6f.

³⁴⁸ Dinckal, Noyan: *Istanbul und das Wasser. Zur Geschichte der Wasserversorgung und Abwasserentsorgung von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis 1966* (=Südosteuropäische Arbeiten; Bd. 120), München/Oldenburger 2004, S. 82.

³⁴⁹ *Warte des Tempels*, 1879, (Jg. 35), Nr. 46, S. 7.

Winterregen eine Sanierung erschwerten und die Teilabschnitte weiter schädigen konnten. Von Seiten der Kolonisten wurde jedoch auch gefordert, nicht nur diese Stellen möglichst schnell auszubessern, sondern auch Vorkehrungen zu treffen, um künftige Fluten und Beschädigungen an der Straße möglichst einzudämmen.³⁵⁰ Das Fordern einer Resilienzstrategie in Form von Präventionsmaßnahmen gegenüber den jährlich auftretenden Regenfluten in den von Wadis durchzogenen Gebirgszügen wurde damit erstmals thematisiert.

Die reparierten Stellen wurden davon unabhängig stark runderneuert. Die Kolonisten beschreiben die Sanierungsmaßnahmen als eine „Neuanlage“ der Straßen, welche nun mit „Steinbeschläg und aufgeschütteter Erde überzogen“ wurden.³⁵¹ Leider sagt dies wenig über die vorherige, zugrunde liegende Bausubstanz der Straße aus und auch nichts darüber, inwieweit sich diese Neuerungen von dem bereits Vorgefundenen unterschieden. Aufgrund der Betonung auf die Anlegung einer durch Pflaster oder Schotter verstärkten Straße kann man meiner Einschätzung nach jedoch davon ausgehen, dass die Straße bis zu diesem Zeitpunkt an diesen Stellen einem ausgebauten Trampelpfad geglichen haben muss. Zudem ähnelt die neue Bauweise der von Theodor Sandels Reparatur der Jerusalemstraße im Jahr 1876. Es ist daher wahrscheinlich, dass es sich bei den hier bearbeiteten Abschnitten um stark angegriffene oder von vornherein schwach ausgebaute Wegpunkte der Straße handelte, welche nun an den Rest der Jerusalemstraße angeglichen werden sollten. Bei den Bauarbeiten selbst kam den Templern das bis dahin zurückhaltende Wetter zugute, da die „zarten, ruhigen Regen“ die neuen Straßenanlagen nicht beschädigten, sondern sogar zur „Verklitterung“, also zur Verfestigung, des noch nicht gänzlich gefestigten Weges beitrugen.³⁵² Hierbei zeigt sich aber auch die Schadenanfälligkeit des gesamten Projektes gegenüber den Regen, da ein schwererer Regenschauer die neu gebaute Straße wohl unabhängig von den Wadis ernsthaft hätte gefährden können. Aus der Abwägung, in dieser Lage die Straßenreparatur trotzdem voranzutreiben, ist die hohe Kritikalität zu diesem Zeitpunkt ersichtlich, welche die Bauleitung um Gohl dem Projekt beimaß. Diese Dringlichkeit scheint auch darin begründet gewesen zu sein, dass sich die politischen Verhältnisse unerwartet geändert hatten. So schien sich mit der Absetzung von Jussuf Effendi im Stadtrat eine Veränderung der Lage, auch in Bezug auf das Abkommen zwischen Stadtrat und Fahrgesellschaft, anzubahnen. Das Bauprojekt, welches an das Abkommen geknüpft war, schien jedoch fürs Erste nicht von den Neuerungen bedroht, da die Reparatur nach dessen Absetzung scheinbar problemlos weiterging.³⁵³

Als eigentliche Triebkraft hinter der Erneuerung der Straße scheint für die Kolonisten ab diesem Zeitpunkt der damalige deutsche Konsul Thankmar von Münchhausen zu stehen,

³⁵⁰ Warte des Tempels, 1879, (Jg. 35), Nr. 46, S. 7.

³⁵¹ Warte des Tempels, 1879, (Jg. 35), Nr. 51, S. 9.

³⁵² Ebenda.

³⁵³ Ebenda.

welcher von 1874 bis 1881 für das deutsche Konsulat in Jerusalem zuständig war.³⁵⁴ Der Konsul Münchhausen habe im Hintergrund das Projekt gegenüber dem Stadtrat mit viel Energie vorangetrieben, zudem den Haifaer Kolonisten Wilhelm Gohl für die praktische Ausführung vorgeschlagen und sich damit beim Stadtrat durchgesetzt.³⁵⁵

Die Straße scheint laut den Berichten in der *Warte* bis zum Ende der Arbeiten am 28. Dezember 1879 in einen guten Zustand gebracht worden zu sein, wenn es sich auch in der Hauptsache um eine Reparatur und den Ausbau der gefährdetsten Stellen gehandelt zu haben scheint. Offensichtlich wurde das Projekt der großen Runderneuerung von Gohl und Schick in die Zukunft verlegt. Die ausgebesserten Stellen habe man nun jedoch zur Zufriedenheit der Fuhrleute dahingehend in Ordnung gebracht, dass „die gefürchtete Fahrt hierher [nach Jerusalem] ein wahres Vergnügen“ für die Passagiere darstelle.³⁵⁶ So seien „die steilen Steigen“ von Jerusalem nach Bab El Wad immer noch ähnlich steil wie zuvor, aber nun „geebnet und fest“, sodass man sie ohne Gefahr für Vieh und Wagen befahren könne. Auch wurden „Felsstücke, die sonst überall auf dem Wege umherlagen“, von der Fahrbahn geräumt und die zahlreichen Schlaglöcher in der Straße ausgebessert.³⁵⁷ Die Kolonisten blickten sehr zufrieden und stolz auf die Ausbesserungsarbeiten an der für sie so wichtigen Infrastruktur und Gohl konnte mit Genugtuung darauf verweisen, dass die gesamte Arbeit „nicht über 5000 Franken gekostet“ habe.³⁵⁸ Hierbei wurde wissentlich außen vor gelassen, dass die arabischen Arbeitskräfte, welche die Arbeiten erst ermöglichten, im Frondienst an dem Bauvorhaben hatten arbeiten müssen und daher keine Lohnkosten verursacht hatten.

Die reparierte Straße kam nicht nur den Kolonisten zugute. So wird davon berichtet, dass durch den professionellen Ausbau der Strecke erstmals auch große Lastentransporte möglich wurden. Nun konnten „die drei ersten großen Glocken für [das Auguste-Viktoria-Hospital in] Jerusalem, die seit Jahren in Jaffa gelandet waren und dort neben dem Zollhaus“ gelagert wurden, endlich dorthin gebracht und eingebaut werden.³⁵⁹

An Weihnachten 1879 fand ein ganz anderes, winterliches Ereignis für die Kolonisten in der Heiligen Stadt statt. Um die Zeit des Weihnachtsabends hatte sich in Jerusalem ein Schneefall von „1½ Schuh“ eingestellt, eine seltene Erscheinung dort, welche die Einheimischen und Kolonisten überraschte. Infolge der fehlenden Vorbereitung auf solch ein Wetterereignis blieben

³⁵⁴ *Warte des Tempels*, 1879, (Jg. 35), Nr. 51, S. 9 sowie Münchhausen, Thankmar Freiherr von, in: *Auswärtiges Amt (Hg.): Biographisches Handbuch des deutschen Auswärtigen Amtes 1871–1945*, Bd. 3, Paderborn 2008, S. 321f.

³⁵⁵ *Warte des Tempels*, 1879, (Jg. 35), Nr. 51, S. 9.

³⁵⁶ Ebenda.

³⁵⁷ Ebenda.

³⁵⁸ Ebenda.

³⁵⁹ Eberhard, Otto: *Palästina. Erlebtes und Erlauschtes vom heiligen Lande*, Eisleben 1913, S. 45.

die Straßen in und aus der Stadt „in ihrem Naturzustand, so daß aller Verkehr auf denselben aufhörte“. Sogar der „Postkawaß“, ein amtlicher Postmann, musste nach diversen Versuchen seinen Dienst einstellen. Obwohl der Schnee bereits drei Tage später wieder schmolz, war dieses Ereignis für die Jerusalemer Kolonisten im Umgang des Landes mit Verkehrsbehinderungen bezeichnend, da man diese ihrer Meinung nach eher ertrug als Strategien wie Schneeräumung oder ähnliches zur Aufrechterhaltung des Verkehrs inner- und außerhalb der Stadt zu treffen.³⁶⁰ Ein ähnlicher Schneesturm im Winter 1883/84 veranlasste die Kolonisten gar zu einer generellen Hinterfragung des Verständnisses von Infrastruktur, da zu diesem Zeitpunkt „sich überhaupt Niemand, keine Behörde, weder Stadt noch Dorf, um den Zustand der Straße“ kümmerte und diese durch den Schnee schlicht nicht nutzbar war. Vor allem dann, wenn die Templer mit Naturereignissen und abweichenden Reaktionen auf die Bewältigung ebendieser konfrontiert waren, offenbarte sich der Konflikt zwischen deren *modernem* Verständnis von Infrastruktur, in dem nach Möglichkeit stets die Aufrechterhaltung des Verkehrs zu gewährleisten sei, und dem vorliegenden *vormodernen* Verständnis, nach welchem solche Ereignisse schlicht ausgehalten werden mussten und sich irgendwann von selbst erledigten.

Unterdessen gewann die Fahrgesellschaft im ersten Drittel des Jahres 1879 weiter an Mitgliedern.³⁶¹ Es wurde mit einem großen Anstieg der Pilger und Touristen für die christlichen Feiertage gerechnet und die Hotels, Gasthäuser und Herbergen verzeichneten oftmals komplett ausgebuchte Zimmer. Auch neue Reisegesellschaften, wie die des Stuttgarter Reisebüros Stange, wurden erwartet.³⁶² Die Aussichten schienen gut und die Anstrengungen der Kolonisten im Straßenbau und bei der Durchsetzung der neuen Fahrordnung schienen sich bezahlt zu machen. Denn obwohl die Fahrpreise noch nicht wieder angehoben worden waren und auf dem niedrigen Niveau verharrten, schien der „ungewöhnlich starke Fremdenverkehr“ nach Palästina die Fuhrleute diesmal wieder ausreichend gut zu beschäftigen, um ihr Auskommen zu garantieren. Der Wagenverkehr nahm in dieser Zeit derart zu, dass nach einer Zählung der Kolonisten nun insgesamt 32 Wagen die Jerusalemer Straße frequentierten, was einen immensen Anstieg bedeutete.³⁶³ Gleichzeitig identifizierten die Kolonisten aber auch die heimlichen Gewinner dieser Entwicklung:

„Fast die Hälfte gehören übrigens arabischen Fuhrleuten an, was zur Erniedrigung der Fahrpreise nicht wenig beigetragen hat.“³⁶⁴

³⁶⁰ Warte des Tempels, 1879, (Jg. 35), Nr. 51, S. 9.

³⁶¹ Warte des Tempels, 1880, (Jg. 36), Nr. 9, S. 6.

³⁶² Warte des Tempels, 1880, (Jg. 36), Nr. 15, S. 5.

³⁶³ Ebenda.

³⁶⁴ Ebenda.

Damit wurde klar, dass die Konkurrenz der arabischen Einheimischen wohl ein bleibender Faktor im Fuhrwesen war, der eher wachsen als fallen würde. Hier scheint durchaus Unzufriedenheit über diese Situation vorhanden gewesen zu sein, was erneut einen interessanten Konflikt der Templer aufzeigt: Mit zunehmender Beteiligung der Einheimischen konnten die Kolonisten einen Erfolg im Sinne der *Mission durch Vorbild* und *Hebung des Landes* verbuchen, da nun vermeintlich moderne Infrastruktursysteme vermehrt genutzt werden konnten, was die Modernisierungsbestrebungen der Tempelgesellschaft in Palästina positiv hervorhob. Allerdings untergruben diese Erfolge gleichzeitig auch die eigene wirtschaftliche Position der Kolonisten, welche das Fuhrwesen immer als eine eigentlich sichere Einnahmequelle vorausgesetzt hatten. Diese Sicherheit wurde nun immer stärker infrage gestellt, wenn auch zu diesem Zeitpunkt die Klage über den Preisverfall kritisch gesehen werden muss: Da die Tempelkolonisten den Fahrpreis für das erste Drittel 1880 auf 10 Francs bezifferten, was immerhin die Rückkehr zu den Preisen von 1876 und auch eine gute Steigerung zu den vorher gängigen 8 Francs bedeutete, ist ein Preisverfall an sich nicht zu beobachten, eher im Gegenteil.³⁶⁵ Dies muss jedoch in Relation zu den in Palästina gängigen Preisen für andere Produkte und Dienstleistungen gesehen werden. Zum Beispiel wurde der Preis für Gerste, welcher in dieser Zeit eine Teuerung erfuhr, als ein kritischer Faktor für die Rentabilität des Fuhrwesens betrachtet.³⁶⁶ Ein anderer Faktor ging jedoch durch die Straßenreparatur deutlich zurück: die Ausgaben für die Reparatur der eingesetzten Fuhrwerke. Nicht zuletzt dieser Posten sorgte scheinbar dafür, dass man die niedrigen Preise gut verschmerzen konnte. Die Reparatur der Jerusalemstraße 1879 wurde als ein insgesamt sehr erfolgreiches Unternehmen gefeiert, das Wilhelm Gohl zu großer Beliebtheit bei den Kolonisten im südlichen Palästina verhalf.

Die Jerusalemstraße III – Aufschwung des (Güter-)Verkehrs, Krise der Fahrgesellschaft und Gründung der Fahrnossenschaft

Der Streckenabschnitt der Straße, welcher 1876 von Sandel repariert worden war, schien 1880 jedoch bereits wieder in zunehmend schlechten Zustand zu geraten. Durch die „starken Winterregen“ in der Ebene, das darauffolgende Anschwellen der Wadis und die Überschwemmung von weiten Abschnitten der Straße war die Situation von vor 1876 scheinbar kurz darauf wieder eingetreten. Wieder gab es „lange Strecken, die des Steingrundes entbehren und bei dem anhaltenden Regenwetter so aufgeweicht wurden, daß die Wagen fast bis an die Achse einsanken.“ Nur der anschließende trockene Frühling habe schlimmere Schäden an der Straße

³⁶⁵ Warte des Tempels, 1880, (Jg. 36), Nr. 15, S. 5.

³⁶⁶ Ebenda.

verhindert, wenn auch so die bestehenden Schäden an der Straße ausgehärtet seien und die Straße „an diesen Stellen fast unfahrbar geworden ist.“³⁶⁷ Die starke Frequentierung durch die Räder der Fuhrwerke sorgte mit der Zeit wieder dafür, dass die Straße „ein ebeneres Geleise [Wagenspur]“ bekam und gefahrlos befahrbar wurde.³⁶⁸

Es scheint so, als ob die saisonal wiederkehrenden Winterregen und das offenkundige Fehlen einer übergeordneten Strategie, um die vulnerabelsten Punkte der Straße zu schützen, die Reparaturarbeiten an der Jerusalemstraße und die Anstrengungen der Kolonisten über die Jahre mehr und mehr wie eine Sisyphusarbeit erscheinen ließen, welche in kurzen und regelmäßigen Abständen wiederaufgenommen werden musste. Die Reparatur der Jerusalemstraße wurde somit über die Jahre mehr zu einem kontinuierlichen Prozess denn zu einem einzelnen Ereignis. Selbstverständlich sind Straßenreparaturen auch heutzutage ein immer wiederkehrendes Projekt in einem Verkehrsnetz, jedoch scheint dieses Problem in den damaligen Tagen durch die Umstände der Winterregen und der nur unzureichenden Reparatur amplifiziert worden zu sein.

Trotz dieser kleineren Rückschläge wurde 1880 ein vergleichsweise gutes Jahr für die Kolonien, da eine reiche Ernte erwirtschaftet werden konnte, viele Besucher und Pilger das Land bereisten und das daran gebundene Fuhrwesen stark in Anspruch genommen wurde.³⁶⁹ Das Gewerbe wuchs beständig und es wurden nun auch erstmals durch Anzeigen in der *Warte* öffentliche Gesuche abgedruckt, um Arbeiter für die begleitenden Gewerbe zu finden.³⁷⁰ Auch die unmittelbaren Wege an der Kolonie konnten erfolgreich ausgebaut werden, um so beispielsweise den Verkehr zwischen Sarona und der Stadt Jaffa zu erleichtern.³⁷¹ Zu Anfang des Jahres 1881 bestand noch Unsicherheit aufgrund einer „Pestquarantäne“ in Bagdad, welche sich auf Kairo ausgeweitet hatte, was die immer noch hohe Vulnerabilität des Verkehrsnetzes hinsichtlich solcher Störungen verdeutlicht.³⁷² Denn obwohl die Quarantäne nur kurze Zeit währte, war ihr Einfluss auf das Wirtschaftsleben in Palästina unübersehbar. Durch das Ausbleiben der Touristen und Pilger, hier vor allem der armenischen und katholischen, wurden die darauf angewiesenen Gewerbe wie das Fuhrwesen und das Hotelgewerbe getroffen, für welche das Jahr 1881 eine Enttäuschung blieb.³⁷³ Positiv für die Kolonisten war, dass zum damaligen Zeitpunkt vom Jerusalemer Stadtrat verfügt wurde, dass Wilhelm Gohl mit der erneuten

³⁶⁷ *Warte des Tempels*, 1880, (Jg. 36), Nr. 20, S. 5.

³⁶⁸ Ebenda.

³⁶⁹ *Warte des Tempels*, 1880, (Jg. 36), Nr. 30, S. 1.

³⁷⁰ *Warte des Tempels*, 1881, (Jg. 37), Nr. 1, S. 8.

³⁷¹ *Warte des Tempels*, 1881, (Jg. 37), Nr. 7, S. 11.

³⁷² Ebenda sowie *Warte des Tempels*, 1881, (Jg. 37), Nr. 16, S. 6.

³⁷³ *Warte des Tempels*, 1881, (Jg. 37), Nr. 22, S. 5.

Straßenreparatur beauftragt werden solle, was die Zufriedenheit des Rates mit dessen Arbeit im Jahr 1879 belegt. Laut den Quellen wurde sogar darüber spekuliert, ob Gohls Anstellung in dieser Angelegenheit nicht auf eine dauerhafte Grundlage gestellt werden und der Jerusalemer Stadtrat ihn als Beauftragten für das „Straßengeschäft“ einstellen könne.³⁷⁴ Parallel zur Sanierung der Jerusalemstraße wurden auch, aufgrund eines angekündigten Besuchs des österreichischen Kronprinzen in Palästina, die Wege nach und um Jerusalem entsprechend ausgebaut, um dem wichtigen Gast ein möglichst positives Bild von Jerusalem zu vermitteln. Die Instrumentalisierung von Infrastrukturen zu diesem Zweck hatte, wie bereits erwähnt, oftmals zu deren erhöhter Kritikalität geführt. Die Strahlkraft von Infrastruktur als Indikator für ein gutes und *modernes* politisches System ist bereits ausführlich in der Wissenschaft behandelt und gut dokumentiert worden. So beschreiben Engels/Obertreis, dass die „repräsentative Funktion“ von Infrastruktur darin liege, „logistische und technologische Kompetenz und das Vermögen zur Realisierung von Großprojekten“ nach außen darzustellen.³⁷⁵ Dies wird im Fall des Osmanischen Palästina vor allem dann ersichtlich, wenn sich hochrangiger Besuch ankündigte, was später vor allem bei der Palästinareise des deutschen Kaisers Wilhelm II., aber auch bei Besuchen kleinerer politischer Würdenträger deutlich wurde.

Die deutsche Fahrgesellschaft konnte von solch hochrangigen Gästen auf zwei Ebenen profitieren. Zum einen ganz direkt: So nahmen beispielsweise die erwähnten, aus Russland angereisten „Großfürsten“ mit ihrem großen Tross die Dienste der Fahrgesellschaft und ihre vergleichsweise bequemen Kutschen in Anspruch.³⁷⁶ Aber auch indirekt durch die punktuell gesteigerte Aufmerksamkeit der osmanischen Regierung hinsichtlich beschädigter Verkehrsinfrastruktur, welche nun aus Darstellungsgründen repariert wurde. Die Tempelkolonisten waren verständlicherweise mit diesem oft nur kurzfristigen Engagement sehr unzufrieden.³⁷⁷

Daher nahm man von Seiten der Kolonisten sehr erfreut zur Kenntnis, dass Mitte 1881 aus Konstantinopel der Befehl kam, dass von Jerusalem aus „eine fahrbare Straße nach Hebron gemacht werden soll.“³⁷⁸ Die Reichsregierung in Konstantinopel sandte daraufhin einen in Paris ausgebildeten, griechischen Ingenieur (wahrscheinlich den auch später dort noch agierenden Herrn „Frankwia“) nach Jerusalem, der den Straßenbau leiten sollte.³⁷⁹ Kurze Zeit, nachdem dieser seine Arbeit aufgenommen hatte, gab es jedoch bereits erste Konfliktpunkte mit den Jerusalemer Tempelkolonisten. Die Kolonisten dort waren der Auffassung, dass die einzig

³⁷⁴ Warte des Tempels, 1881, (Jg. 37), Nr. 16, S. 3.

³⁷⁵ Engels, Jens Ivo/Obertreis, Julia: Infrastrukturen in der Moderne. Einführungen in ein junges Forschungsfeld, in: *Saeculum*, 58 (1), 2007, S. 7.

³⁷⁶ Warte des Tempels, 1881, (Jg. 37), Nr. 27, S. 5.

³⁷⁷ Ebenda.

³⁷⁸ Ebenda.

³⁷⁹ Ebenda, S. 6.

sinnvolle Route von Jerusalem nach Hebron an der Kolonie vorbeiführen würde, während der griechische Bauleiter eine andere Route bevorzugte. Die projektierte Streckenführung war in mehrfacher Hinsicht ein Ärgernis für die Kolonie. So sei die Straße selbst ein großes Hindernis für die Anbindung der Kolonisten an die Stadt, da „durch den im Bau begriffenen Weg, der tiefer liegt, [der bisher von den Templern genutzte Weg] stark beeinträchtigt, für Wagenfahren abgeschnitten“ würde.³⁸⁰ Diese infrastrukturelle Einschränkung eines für die Kolonisten zentralen Verkehrsweges wurde regelrecht zum Zankapfel, da die Kolonisten den Streit schon bald über ihre diplomatischen Kanäle austragen ließen:

„Es wurde daher von Seiten der Gemeinde eine Deputation an den deutschen Konsul [Thankmar Freiherr von Münchhausen] abgeschickt, um zu erfahren, was wir zur Abhaltung des Uebels thun können.“³⁸¹

Von Münchhausen sorgte für eine Unterredung zwischen den Vertretern der Kolonie und dem zuständigen Pascha, welcher seinerseits eine Kommission einberief, die die Probleme beim Bau der Straße klären sollte und auch Kolonisten einlud, daran teilzunehmen.³⁸² Dort konnten sich die deutschen Siedler allerdings nicht mit ihrem Vorschlag einer Routenänderung durchsetzen. Ihnen wurde zwar gesagt, dass eine solche neue Streckenführung prinzipiell möglich sei, jedoch nur unter der Voraussetzung, dass die Kolonisten die entstehenden Kosten selbst tragen würden. Dies kam für die Kolonie zu diesem Zeitpunkt jedoch finanziell nicht infrage. Die Vertreter der Kolonie äußerten vielmehr Unverständnis über diese Forderung, da ihrer Meinung nach hier nicht das bessere Argument, sondern der vollere Geldbeutel entscheide. Zudem würde man die Straße ja ohnehin durch unbezahlte Fronarbeiter bauen lassen, eine finanzielle Mehrbelastung durch die neue, an der Kolonie langführende Strecke sei daher nicht erkennbar.³⁸³ Zwischen den Zeilen kann man auch hier den Vorwurf der Veruntreuung der geforderten Gelder erkennen, welcher den Templern erneut übel aufstieß. Denn da die Straße durch den Frondienst der einheimischen Bauern ohnehin keine Lohnkosten entstehen lassen würde und wie so oft die umliegenden Materialien für den Bau der Straße genutzt würden, sei der einzige erkennbare Grund für die Forderung nach Finanzierung die Bereicherung der zuständigen Entscheidungsträger. Nachdem der Antrag der Kolonie zurückgewiesen worden war, kam es zum Stillstand der Arbeiten. Nach dem großen Enthusiasmus zu Beginn, im Zuge dessen viele „Felssprengungen und Ausgrabungen“ den Straßenbau gekennzeichnet hatten,

³⁸⁰ Warte des Tempels, 1881, (Jg. 37), Nr. 27, S. 6.

³⁸¹ Ebenda.

³⁸² Ebenda.

³⁸³ Warte des Tempels, 1881, (Jg. 37), Nr. 39, S. 1f.

waren 1882 kaum noch Fortschritte zu verzeichnen.³⁸⁴ Als zentrales Problem identifizierten die Kolonisten hierbei die Korruption der Zuständigen, die dafür sorgen würden, dass „sich an Ort und Stelle vielerlei Kanäle [eröffnen], durch welche das Geld abgeleitet wird, so daß nur ein kleiner Teil für den bestimmten Zweck übrig bleibt.“³⁸⁵ Die Tempelkolonisten waren ersichtlich darum bemüht, ihre einmal begonnene Erzählung von den korrupten Behörden in dieser Sache weiter zu forcieren. Anfang 1882 schien die endgültige Einstellung der Straßenbauarbeiten an der Hebronstraße den Templern ein Beleg dafür zu sein, dass solche aus Konstantinopel angeordneten Projekte oftmals an den ausführenden Organen vor Ort scheiterten, weshalb oftmals europäische Gesellschaften und Firmen engagiert würden, um Infrastrukturprojekte durchzuführen.³⁸⁶ Dies war sicherlich auch als verstecktes Eigenlob gedacht.

Denn während die Anstrengungen der Kolonisten in Bezug auf die Straße nach Hebron stockten, schien sich das Arrangement der Fahrgesellschaft mit dem Jerusalemer Stadtrat immer positiver zu entwickeln. So berichtete die *Warte* von der positiven Resonanz des Rates auf die Entwicklung der Straße, vor allem hinsichtlich des Verhältnisses zwischen dem Zustand der Straße und ihrer Nutzung. Ein besserer Zustand der Straße, welcher durch regelmäßige und vorausschauende Reparaturmaßnahmen erreicht wurde, schein dafür gesorgt zu haben, dass „die Frequenz und daher auch die Straßensteuer bedeutend zugenommen“ hätten.³⁸⁷ Die Einnahmen durch die Maut habe sich durch die Fuhrwerke mehr als verdoppelt.³⁸⁸ Doch nicht nur der Stadtrat, sondern auch die Kolonisten blickten mit Wohlwollen auf diese Entwicklung, welche ihre Anstrengungen im Verkehrswesen entlohnte. So fasste die *Warte* die Entwicklung folgendermaßen zusammen:

„Diese Straßengeschichte kann zeigen, wie die deutschen Kolonisten ohne Worte und bloß durch ihr Beispiel einen, wenn auch kleinen Beitrag zur Hebung des Landes liefern.“³⁸⁹

Hier kann man wieder sehr gut die ideologische Grundeinstellung der Tempelkolonisten in Form der *Mission durch Vorbild* erkennen. Durch praktische Projekte ließ sich laut dieser Anschauung wesentlich mehr für das Land und die Menschen erreichen als durch herkömmliche Missionierungsanstrengungen anderer Religionsgemeinschaften. Die offenkundigen Erfolge

³⁸⁴ *Warte des Tempels*, 1882, (Jg. 38), Nr. 6, S. 9.

³⁸⁵ Ebenda.

³⁸⁶ Ebenda.

³⁸⁷ *Warte des Tempels*, 1881, (Jg. 37), Nr. 35, S. 6f.

³⁸⁸ Ebenda, S. 7.

³⁸⁹ Ebenda.

würden zudem durch ihr Beispiel dazu führen, dass mehr Leute diese einmal eingeschlagene Richtung für richtig befinden und zu der Auffassung gelangen müssten, dass die Idee der Tempelgesellschaft ihrer Unterstützung wert sei. Die Jerusalemstraße und die darauf verkehrenden Fuhrwerke waren daher ein wichtiges, ja geradezu kritisches Instrument für die religiöse Mission der Tempelgesellschaft in Palästina, aber auch darüber hinaus. Ihre Instandhaltung und das Verkehrsaufkommen auf ihr waren ein Vorzeigeprojekt gegenüber den Einheimischen, gegenüber diversen osmanischen Regierungsebenen und schließlich auch gegenüber den Pilgern und Besuchern, die das Land mithilfe dieser religiös motivierten Infrastrukturen bereisten und stets daran erinnert werden sollten, wer dieses Verkehrsnetzwerk erst ermöglicht hatte.

Diese Rechnung ging jedoch nur teilweise auf. Zwar nahm der Verkehr auf der Jerusalemstraße immer mehr zu, jedoch hatten zu der deutschen Fahrgesellschaft konkurrierende arabische und jüdische Unternehmen einen immer größeren Anteil daran. Die Senkung der Fahrpreise hielt auch 1882 an.³⁹⁰

Die Kolonisten versuchten daraufhin, ihr Angebot mehr über die Reisequalität zu definieren und sich gegenüber den kostengünstigeren Angeboten, vor allem von arabischer Seite, abzugrenzen. Hierfür wurde Ende 1881 die Flotte der Fahrgesellschaft „durch einen von Stuttgart dorthin [...] gesandten Glaswagen vermehrt“, welcher gut gestellten Passagieren in der ersten Klasse angeboten werden konnte.³⁹¹ Ein solcher Gast besuchte in Person des Prinzen Heinrich von Preußen das Land im Jahr 1882. Die Kolonisten vermuteten, dass die Einstellung der Straßenarbeiten an der Hebronstraße vor allem mit dieser Ankündigung zu tun hatte. Wieder einmal wurde die Ausbesserung der Jerusalemstraße zum dringlichsten Infrastrukturprojekt der Region, um dem hohen Besuch ein möglichst positives Bild zu vermitteln. Die Kolonisten verwiesen in diesem Zusammenhang auf die schlechte Beschaffenheit der Strecke von Jaffa nach Ramleh, an der auch eine eilig ausgeführte Reparatur aufgrund des noch anhaltenden Regens nichts hätte ändern können.³⁹² Der Zustand der Straße schien sich durch den Regen vielmehr bedenklich zu verschlechtern, was zur Unzeit kam. Denn im Frühling 1882 wurde nicht nur der preußische Prinz erwartet, sondern auch tausende Pilger, welche traditionell zu den Osterfeiertagen das Land besuchten. Die Hotels der Kolonisten waren bereits ausgebucht und das tägliche Leben drehte sich verstärkt um die erwarteten Gäste. Die Regenfälle hielten jedoch an, und als Christoph Paulus zu Ostern eine Reise von Jerusalem nach Jaffa zurücklegte, berichtete er von zermürenden Szenen auf der Verbindungsstraße an die Küste. So hätten die Straße überschwemmende Wasserfluten alle Reisenden am Fortkommen Richtung Jaffa gehindert, was zu langen Staus auf der Straße geführt habe und die

³⁹⁰ Warte des Tempels, 1881, (Jg. 37), Nr. 36, S. 6.

³⁹¹ Warte des Tempels, 1882, (Jg. 38), Nr. 2, S. 6.

³⁹² Warte des Tempels, 1882, (Jg. 38), Nr. 13, S. 6.

Reisepläne vieler Besucher, darunter auch Paulus', gründlich durcheinandergebracht hätte. So berichtet Paulus:

„In ihrer ganzen Breite und in einer Länge von vier Wegstunden war die Straße angefüllt mit Fußgängern und mit solchen, die auf Eseln, Pferden, Maulthieren und Kameelen ritten. [...] Durch das Gedränge dieses Pilgerzuges mußten wir, ich und meine Reisegesellschaft, uns hindurchwinden, denn weil die Wagen schneller giengen, so holten wir nach und nach den ganzen Pilgerzug ein, was freilich nicht geschehen konnte, ohne einige Störungen zu veranlassen.“³⁹³

Paulus beschrieb weiter, es hätten in dieser Situation vor allem die Kamele die meisten Probleme verursacht. Da diese nicht an das „Rasseln“ der Fuhrwerke gewöhnt seien und daher unruhig wurden und teils ihre Fracht abwarfen, habe man hier viele Konflikte mit den arabischen Viehtreibern gehabt.³⁹⁴

Solche Staus konnten das Verkehrsnetz erheblich einschränken. Jedoch waren sie in diesem Ausmaß eine Seltenheit, die vor allem aufgrund der Anstauung der Reisenden durch das Hochwasser eintrat. Die Kolonisten wiesen darauf hin, dass die in letzter Zeit erfolgte unsachgemäße Ausbesserung der Straße durch den griechischen Ingenieur aus Jerusalem zu dieser Situation geführt habe. Interessant ist auch der Umstand, dass zu diesem Zeitpunkt eigentlich noch die Fahrgesellschaft für die Reparatur der Jerusalemstraße, also auch des hier erwähnten Abschnittes, zuständig war. Die Frage muss also auch gestellt werden, warum dieses Bauvorhaben scheinbar losgelöst von den damaligen Richtlinien des Vertrages zwischen dem Stadtrat und der Fahrgesellschaft erfolgt war. War der Vertrag eventuell nicht von der Reichsregierung in Konstantinopel ratifiziert worden? Oder hatte zu diesem Zeitpunkt eine der beiden Parteien, zum Beispiel der Stadtrat, ihn bereits einseitig aufgekündigt? Die Quellenlage lässt hier keinen eindeutigen Schluss zu, doch es scheint, dass das Abkommen keine Gültigkeit mehr besaß, vor allem, da die Straßensteuer scheinbar nicht mehr durch die Fahrgesellschaft der Kolonisten eingetrieben wurde.³⁹⁵

Parallel zu dieser Entwicklung schien der Pascha von Jerusalem auch mit dem Ausbau verschiedener Wege und Straßen fortzuschreiten. So berichten die Kolonisten aus Sarona sehr wohlwollend über den Pascha, denn er habe den „Weg [von Sarona] nach der Stadt [Jaffa], der

³⁹³ Warte des Tempels, 1882, (Jg. 38), Nr. 21, S. 2f.

³⁹⁴ Ebenda, S. 3.

³⁹⁵ Warte des Tempels, 1883, (Jg. 39), Nr. 49, S. 4.

durch die Orangengärten führt, so erweitert [...], daß er jetzt mit Wagen ordentlich befahren werden kann.³⁹⁶

Es scheint, dass der Pascha das Fuhrwesen auf der Jerusalemstraße, für welches Sarona immer noch eine wichtige Zelle darstellte, mit solchen Maßnahmen fördern wollte.

Die Fahrgesellschaft, in welcher Sarona einen großen Teil der Fuhrwerke stellte, erfuhr unterdessen zu Beginn des Jahres 1883 einige Neuerungen. Die Leitung der Gesellschaft ging zum einen von Johann Breisch auf Mathäus Frank über. Zum anderen gestand man sich 1883 zum ersten Mal öffentlich ein, dass die Fahrgesellschaft der Konkurrenz zahlenmäßig unterlegen war. Während die Gesellschaft der Kolonisten angeblich über insgesamt 15 Wagen, davon zehn von den Kolonisten selbst, verfügte, war der Fuhrpark der verschiedenen arabischen und jüdischen Konkurrenten auf circa 20 Wagen angewachsen. Die Zahl der Fuhrwerke, über welche die deutsche Fahrgesellschaft verfügte, schwankt in den Beschreibungen jedoch oftmals. Mitte 1883 wird sie beispielsweise mit „ca. 50 Wägen mit Bespannung“ angegeben.³⁹⁷ Eine weitere Entwicklung war neben dem stagnierenden „Personenwagenverkehr“ der gestiegene Frachtverkehr auf der Jerusalemstraße, der laut den Kolonisten „einen wesentlichen Aufschwung“ zugunsten der Fahrgesellschaft genommen habe.³⁹⁸ Da die Fuhrwerke der Konkurrenz nicht zum Transport großer Güter geeignet waren, attestierten die Tempelkolonisten diesem nun verstärkt aufkommenden Geschäftszweig eine goldene Zukunft. Man habe selbst „10 unsern Kolonisten gehörende Frachtwagen“, und da von Seiten der Einheimischen keine Konkurrenz zu erwarten sei, erwartete man, dass sich „dieses Geschäft in nicht langer Zeit auf das Doppelte steigern“ lassen werde.³⁹⁹ Bei der Fracht scheint es sich um Bauholz gehandelt zu haben, das vor allem durch Breischs Holzhandel in Jaffa auf den holzarmen palästinensischen Markt gebracht wurde und zunehmend auch außerhalb von Jaffa Abnehmer fand. Die Kolonisten erarbeiteten sich durch ihre Stellung im Verkauf und Transport von Bauholz über die Jahre hinweg ein Monopol.⁴⁰⁰

Abseits des neuen Geschäftszweiges plädierten die Tempel für eine weitere, rechtliche Regelung der Verkehrsordnung auf der Jerusalemstraße. Der Fall eines durch einen „arabischen Fuhrmann“ und dessen Gefährt verletzten Besuchers aus Köln wurde für die Tempelkolonisten zum Beispiel für eine rechtslose Lage auf der Straße. Der Unfall, bei welchem der Passagier einen Beinbruch erlitten habe, sei „durch unvorsichtiges Fahren [...] und durch Umschlagen des Wagens“ passiert. Doch nicht nur der Unfall an sich, sondern im Besonderen

³⁹⁶ Warte des Tempels, 1882, (Jg. 38), Nr. 35, S. 4.

³⁹⁷ Warte des Tempels, 1883, (Jg. 39), Nr. 29, S. 6.

³⁹⁸ Warte des Tempels, 1883, (Jg. 39), Nr. 6, S. 5.

³⁹⁹ Ebenda.

⁴⁰⁰ Seibt, S. 48.

die Untätigkeit der osmanischen Behörden danach, als es um Schadensersatz für den Geschädigten oder eine Anklage des einheimischen Fuhrmannes ging, war ein Streitpunkt.⁴⁰¹ Sie beklagten sich darüber, dass die konkurrierenden Fuhrleute oftmals „außerordentlich fahrlässig“ seien und solche Unfälle nicht selten vorkämen, es aber wie in diesem Fall keine praktischen Folgen gebe.⁴⁰² Sicherlich ist dieser Bericht auch an die Leserschaft unter den Kolonisten selbst gerichtet gewesen. Man kann mit einiger Berechtigung vermuten, dass die Kolonisten beabsichtigten, eventuelle Nutzer der günstigeren, arabischen Fahrgesellschaften für die eigene Fahrgesellschaft abzuwerben. Dazu eignete sich der Hinweis auf die vermeintliche Unsicherheit der arabischen Fuhrwerke sicherlich gut. Es kann aber ebenso davon ausgegangen werden, dass diese Behauptung ein Körnchen Wahrheit enthält. Denn die Nutzung der vergleichsweise neuen Infrastruktur der Fuhrwerke durch die Einheimischen war noch nicht besonders lange in großer Breite etabliert. Dementsprechend fehlte wahrscheinlich vielen Fuhrleuten aus dieser Gruppe sowie deren Zugtieren die Übung im Umgang mit den Kut-schen. Bereits die Anfangszeit zeigte, beispielhaft an der Templer-Familie Lutz, wie schwierig und gefährlich der Anpassungsprozess der ungeübten Pferde an die Fuhrwerke sogar für geschulte Fuhrleute sein konnte.

Diese Initiative der deutschen Fahrgesellschaft wurde von einer unerwarteten Entwicklung Ende 1883 unterbrochen. Wieder einmal war eine Epidemie in Ägypten ausgebrochen und hatte in Folge den bislang ohnehin dürftigen Besucherandrang nach Palästina vollends zum Erliegen gebracht, da der Schiffsverkehr erneut starken Beschränkungen ausgesetzt war.⁴⁰³ Die finanziellen Ausfälle kamen für die Fahrgesellschaft zur Unzeit. Doch auch der anhaltend schlechte Zustand der Jerusalemstraße von Jaffa nach Ramleh gab den Kolonisten erneut Anlass zur Sorge, da die saisonalen Winterregen bevorstanden. Zu dieser ohnehin schwierigen Lage kam nun auch noch hinzu, dass der Zustand der Straße im Gebirge scheinbar ebenfalls immer schlechter wurde. Der Fahrgesellschaft standen unter diesen Voraussetzungen schlechte Zeiten bevor. Denn obwohl laut ihrer Aussage die Strecke trotz der „hohen Straßensteuer“ immer schlechter und gefährlicher wurde, wuchs der Verkehr stark an und soll Ende 1883 bereits aus „60 Personenwagen und einigen Frachtfuhrwerken“ bestanden haben.⁴⁰⁴ Der Wettbewerb „auf dieser heillosen Straße“ sei dadurch so breit und rau geworden, dass das Fuhrgeschäft schlicht unrentabel und die Fahrgesellschaft aus dem Wettbewerb gedrängt zu werden drohte. Die Quarantäne sollte für ein halbes Jahr bestehen bleiben und den auf Durchreisende

⁴⁰¹ Warte des Tempels, 1883, (Jg. 39), Nr. 17, S. 3.

⁴⁰² Ebenda.

⁴⁰³ Warte des Tempels, 1883, (Jg. 39), Nr. 36, S. 1.

⁴⁰⁴ Warte des Tempels, 1883, (Jg. 39), Nr. 49, S. 4.

angewiesenen Gewerben, wie dem Fuhrwesen und seinen begleitenden Gewerben, empfindliche finanzielle Einbußen bescheren, die sich „mit Zahlen kaum ausdrücken“ ließen.⁴⁰⁵

Anlass zur Hoffnung boten die neu angefachten Bestrebungen zum Bau der Straße Jerusalem-Hebron. Nicht nur wurden die Bauarbeiten nach ihrer Einstellung im Jahr zuvor im Laufe des Jahres 1883 wieder aufgenommen, sondern es wurde von Seiten der Bauleitung nun auch die ursprünglich von der Kolonie vorgeschlagene Streckenführung, „vom Jaffator an in das Gihontal hinab und hinauf auf die Höhe des Bethlehemer Weges“ vorausgesetzt. Die Kolonisten hatten sich damit durchgesetzt, unklar bleibt jedoch, ob dies durch weitere Verhandlungen erzielt werden konnte, oder ob die Bauleitung schlicht zu der Erkenntnis gelangt war, dass der Pfad an der Kolonie entlang tatsächlich mehr Vorzüge besaß als der ursprünglich projektierte Streckenverlauf. Zwar wurde die Strecke nun vor allem als Straße in das wesentlich näher gelegene Bethlehem angelegt, jedoch konnten die Tempelkolonisten dieser Endstation durch ihre starke Attraktivität für Touristen und Pilger ebenfalls viel abgewinnen.⁴⁰⁶ Die Kolonisten gaben in der *Warte* daraufhin Hinweise auf mögliche Wege, mit dem starken Gefälle auf der Strecke bis zur Kolonie umzugehen, und zeigten ein starkes Interesse an den nun angefangenen Bauarbeiten. Sie äußerten sich sehr zufrieden mit dem bisherigen Fortkommen und offenbarten zudem eigene Pläne für die Straße:

„Wenn daher die Arbeit in gleicher Weise fortgesetzt und vollendet wird, so würden wir eine ordentliche Fahrstraße nach Jerusalem bekommen; denn so bald die Straße fertig ist, werden wir nicht verfehlen, eine Verbindung mit derselben herzustellen.“⁴⁰⁷

Offenkundig wurden hier bereits Pläne für eine eigene Verbindungsstraße zu der neuen Fahrstraße geschmiedet, mit der man sich an das erweiterte Netzwerk der Verkehrsstraßen in der Region anbinden konnte. Durch die einfachere Anbindung an Jerusalem wurde auch eine einfachere Anbindung an die Fahrstraße nach Jaffa möglich und im gleichen Zug eine einfachere Anbindung der Kolonie an die wirtschaftlich durchaus relevante Stadt Bethlehem. Die Kolonie hatte sich durch diese Entwicklung von ihrer isolierten Lage zu einem attraktiven Punkt im Verkehrsnetzwerk entwickelt. Zudem konnte die Kolonie Jerusalem durch die Fahrgesellschaft potentiell auf einen Fuhrwerkpark zurückgreifen, um selbst im Fuhrwesen aktiv zu werden.

⁴⁰⁵ *Warte des Tempels*, 1884, (Jg. 40), Nr. 14, S. 6.

⁴⁰⁶ *Warte des Tempels*, 1883, (Jg. 39), Nr. 49, S. 4.

⁴⁰⁷ Ebenda.

Erste Schritte zu einer Erschließung des Fuhrmarktes um Jerusalem herum, abseits von der Jerusalemstraße, waren 1883 bereits erfolgt. So beteiligten sich scheinbar nun auch zwei deutsche Fuhrleute am Verkehr innerhalb Jerusalems.⁴⁰⁸

Die Fahrgesellschaft hatte jedoch im Jahr 1884 ganz andere Sorgen. Während die Quellenlage für den Verlauf des Jahres 1884 sehr dünn ist, wurde Ende 1884 wiederholt der Zustand der Jerusalemstraße beklagt, der sich scheinbar weiter verschlechtert hatte. So sei diese „im Lauf der letzten Jahre in einen solch elenden Zustand gekommen, daß zu befürchten war, sie möchte gänzlich unfahrbar werden.“⁴⁰⁹ Während Ende 1883 Überlegungen hätten angestellt werden können, die Verbindung nach Jerusalem bis nach Bethlehem auszuweiten, wurde nun die Verbindung zwischen Jaffa und Jerusalem als *kritischere* Infrastruktur hervorgehoben und kein Wort mehr über die Straße nach Hebron verloren. Der Straßenzoll auf der Jerusalemstraße hatte sich zudem weiter verteuert, da sich die Pacht für die Straße, welche im Jahr vorher nur 1200 Liren betragen hatte, „auf 1700 türkische Liren (also nahe 40 000 Frank) gesteigert“ hatte also mit 42 Prozent um fast die Hälfte angestiegen war.⁴¹⁰ Dieser Anstieg in der Pachtsumme spiegelte sich logischerweise auch beim Wegzoll wider. Begründet wurde der Anstieg mit der vermehrten Nutzung der Straße durch die verschiedenen Fuhrunternehmen, welche nun insgesamt „32 Wagen auf der Straße“ einsetzten.⁴¹¹ Dieser Wert ist allerdings deckungsgleich mit den Zahlen aus dem Jahr 1880, wie oben beschrieben wurde. Entweder fuhren diese Wagen also signifikant öfter, oder der Wegzoll wurde schlicht angehoben, um Mehreinnahmen auf Seiten der Osmanen zu generieren. Da sich die Organisation der Fahrpläne seitens der deutschen Fahrgesellschaft, welche als immer noch größtes Fuhrunternehmen die Strecke dominierte, laut den Quellen nicht geändert hatte, liegt die zweite Option näher. Die Wirtschaftlichkeit der Fahrgesellschaft war durch die wachsende Konkurrenz, welche die Fahrpreise empfindlich drückte, den schlechten Zustand der Straße, welcher teure Reparaturen an den Fuhrwerken nach sich zog, und den nun angehobenen Straßenzoll scheinbar nicht mehr gewährleistet. Mitte des Jahres 1884 kam daher das Aus für das Unternehmen:

„Infolge der Konkurrenz wurde aber der Fahrpreis so herabgedrückt, daß lediglich kein Verdienst mehr erzielt wurde. Die frühere Fahrgesellschaft der Deutschen hat sich daher

⁴⁰⁸ Elan, Shlomo: Deutsche in Jerusalem von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Ersten Weltkrieg, Wertheim am Main 1984, S. 37.

⁴⁰⁹ Warte des Tempels, 1884, (Jg. 40), Nr. 44, S. 1.

⁴¹⁰ Ebenda.

⁴¹¹ Ebenda.

aufgelöst und jeder Wagenhalter trieb das Geschäft auf eigenes Risiko, wodurch begreiflicher Weise die Uebelstände der Konkurrenz nur um so größer wurden.⁴¹²

Ab diesem Zeitpunkt wurde für die einzelnen Fuhrleute der wirtschaftliche Druck noch größer, da man nicht mehr unter dem organisatorischen Dach der Fahrgesellschaften operieren konnte, sondern auf sich allein gestellt war. Dieser Druck auf den Einzelnen führte dazu, dass sich die verbliebenen Fuhrleute noch stärker zusammenschließen wollten. So gründeten die ehemaligen Mitglieder der Fahrgesellschaft durch Verhandlungen mit den anderen Fahrgesellschaften am 9. September 1884 eine „Kompagnie [...], um das Geschäft unter einer von ihnen eingesetzten Leitung fortzusetzen.“⁴¹³ Wieder einmal antworteten die Kolonisten somit auf eine schwierige Situation mit Kooperation und Zentralisierung. Statt wie in der alten Fahrgesellschaft sollten nun nicht mehr einzelne Fuhrunternehmer in einem Dachverband operieren, der ihre Interessen vertrat, sondern Mitglieder in einem einheitlichen Unternehmen sein, welches seine Mitarbeiter stärker koordinieren konnte und ein noch einheitlicheres Angebot präsentieren sollte. Dieses neue Unternehmen, welches als die „Fahrgenossenschaft“ oder „Kooperative“ bekannt werden würde, sollte von einer Kommission angeführt werden, welche über „einen Direktor, einen Kassier, und einen Geschäftsführer“ verfügen sollte.⁴¹⁴ Dadurch sollten zum einen die Aufgaben geteilt werden, es sollte aber zum anderen auch der Einfluss der Kolonisten in der Genossenschaft zementiert werden, denn „die letzteren zwei Aemter sind von Deutschen besetzt“, was Einheimische und Juden von diesen wichtigen Posten ausschloss.⁴¹⁵ Der Posten des Kassier wurde dabei von Friedrich Klenk besetzt, einem Kolonisten der Tempelgesellschaft, eine Personalie, die laut einem Bericht in der *Warte* von Christoph Paulus senior angeblich zentral für die Entstehung der Genossenschaft war. Ohnehin ist Paulus' Bericht ungewöhnlich stark auf die Überlegenheit der Deutschen und ihre daher berechtigte starke Position in der neuen Genossenschaft fokussiert. So heißt es dort:

„Man wird wohl sagen können, daß diese auf Gerechtigkeit gegründete Ordnung ein Sieg der deutschen Ehrenhaftigkeit über die schmutzigen Ränke der Araber und Juden ist; denn die Kompagnie ist nur dadurch zu Stande gekommen, daß die Kasse einem

⁴¹² *Warte des Tempels*, 1884, (Jg. 40), Nr. 44, S. 1.

⁴¹³ Ebenda.

⁴¹⁴ Ebenda.

⁴¹⁵ Ebenda.

Deutschen übertragen wurde, von dessen Ehrlichkeit und Tüchtigkeit alle Teilnehmer überzeugt sind.⁴¹⁶

Diese feindselige Haltung gegenüber Arabern und Juden ist für Paulus höchst ungewöhnlich und sicherlich auch von der damaligen Kolonialdebatte im Jahr 1884, in welchem das Deutsche Reich erstmals offizielle Kolonialmacht wurde, geprägt, was ebenfalls in der *Warte* thematisiert wurde.⁴¹⁷ Es ist aber ebenso zu vermuten, dass der Frust über das Scheitern der ersten Fahrgesellschaft in Tempelkreisen tief saß und man hierfür die arabischen und jüdischen Fuhrunternehmen als Schuldige ausmachte, was, wie oben beschrieben, aber nur einen Teil des Gesamtproblems darstellte. Die Kolonisten sahen ihre Mission zur *Hebung des Landes* durch diese Konkurrenten in Gefahr geraten und schienen im Zuge dieses *Auftrages* den zu missionierenden Gruppen sogar das Menschsein abzusprechen. Hierzu Paulus weiter:

„Ein solches Beispiel [der Fahrgenossenschaft] darf als Missionswerk betrachtet werden, denn uns will scheinen, daß die Leute, an welche die Missionen sich wenden, zuerst zu Menschen gemacht werden sollten, bevor sie Christen werden können.“⁴¹⁸

Hier zeigt sich der klassische Kulturkonflikt, welcher oft in kolonial geprägten Umfeldern entstand und gepflegt wurde. Die Einheimischen mußten von den Kolonisatoren auf eine *höhere Ebene der Zivilisation* gehoben werden. Die *Mission* der Tempelgesellschaft wurde hier ganz klar auch von dem, nun in Deutschland zur offiziellen Kolonialpolitik erhobenen, „deutschen Kulturauftrag“ geprägt und scheint sich von der ursprünglichen *Hebung des Landes* in seiner Radikalität entfernt zu haben.⁴¹⁹ Der religiösen Mission wurde nun stärker als zuvor ein zivilisatorischer Auftrag zugrunde gelegt. Nur der „ehrliche und tüchtige“ Deutsche könne den Erfolg der neuen Genossenschaft durch seine Ordentlichkeit und seinen Fleiß garantieren, Attribute, die den einheimischen Arabern und Juden von Seiten der Kolonisten aberkannt wurden.

Das Zitat verdeutlicht aber ebenfalls, wie die Tempelkolonisten über ihre Anstrengungen im Infrastrukturbereich dachten. Für sie war es ein „Missionswerk“, welches im Rahmen ihrer *Mission durch Vorbild* von der Richtigkeit ihrer Bemühungen überzeugen und dadurch ihren Glauben verbreiten sollte. Die „religiös motivierte Infrastruktur“ Fuhrwesen war damit am

⁴¹⁶ *Warte des Tempels*, 1884, (Jg. 40), Nr. 44, S. 2.

⁴¹⁷ Siehe hierzu beispielsweise eine Artikelreihe „Zur deutschen Kolonialfrage“ in: *Warte des Tempels*, 1884, (Jg. 40), Nr. 35, S. 1 sowie Nr. 36, S. 1.

⁴¹⁸ *Warte des Tempels*, 1884, (Jg. 40), Nr. 44, S. 2.

⁴¹⁹ Gründer, „... da und dort“, S. 222ff.

Ende der ersten Phase durchaus noch ein wichtiges Leitmotiv der Projekte, welche die Templer im Rahmen ihrer Strategie im Bereich Infrastrukturen verfolgten, und war keineswegs ausschließlich wirtschaftlicher Natur.

Die Quelle lässt leider offen, wie stark der inklusive Charakter der Fahrgenossenschaft war. Offenkundig konnten auch Nicht-Deutsche, also Araber und Juden, Mitglieder werden, da für den Direktorenplatz keine Einschränkung vorhanden war. Paulus selbst erwähnt in seinem Bericht, dass es die zentrale Errungenschaft der neuen Genossenschaft sei, dass in ihr „alle Wagenbesitzer, Christen, Juden und Moslem [Mitglieder seien], so daß der ganze Personenverkehr in ihrer Hand ist.“⁴²⁰ Der hohe Grad an Koordination bei allen Fuhrleuten sei ein solcher Vorteil für das Unternehmen, dass von einer langen Haltbarkeit der neuen Organisation ausgegangen wurde.

Dieser Vorteil lag sicherlich erstens darin begründet, dass nun der gesamte Fuhrverkehr mit einer Stimme sprechen konnte, vor allem, wenn es um Anliegen gegenüber den osmanischen Lokalbehörden ging. Anliegen, wie das Drängen auf Reparaturen der Jerusalemstraße, konnten nun, so zumindest der Wunsch, mit starkem Nachdruck vorgebracht werden. Gerade der Zustand der Straße war oftmals ein großes Problem für den Fuhrverkehr, da diese in schlechtem Zustand die Reisen erschwerte, das Material und Vieh beschädigte und den Komfort für die Reisenden senkte. Von der Genossenschaft wurde nun sogar ein Paragraf in ihre Satzung eingeführt, in welchem sie ihre Fuhrleute dazu anhielt, die Regierung regelmäßig auf beschädigte Streckenabschnitte aufmerksam zu machen. Diese Ankündigung zeigte laut Paulus bereits Wirkung, da die osmanische Regierung, welche der Genossenschaft ihre Genehmigung zur Aufnahme der Geschäfte erteilt hatte, mit der Reparatur eifrig voranging. Diese Reparaturen wurden sowohl an der ebenen Strecke Jaffa-Ramleh, hier vor allem in der Nähe Jaffas, als auch im Gebirge, hier hauptsächlich bei „Kastell“ [alternativ: Kasta], heute: Castel, HaKastel], durchgeführt.⁴²¹

Zweitens konnte man durch den hohen Grad an Koordination unter den Fuhrleuten auch ein anderes Problem angehen, unter dem die Kolonisten und potentiell auch die anderen Fuhrunternehmen gelitten hatten: den Fahrpreis.

Dieser sollte künftig zentral von der Kommission festgesetzt werden, welche ihn zu Anfang pro Sitzplatz auf „5,30 Fr. für die Fahrt von Jerusalem nach Jaffa und auf 6,30 Fr. für die Fahrt von Jaffa nach Jerusalem“ setzte.⁴²² Die unterschiedlichen Preisklassen je nach Strecke erklären sich dadurch, dass eine Fahrt nach Jerusalem insgesamt bergauf sowie dementsprechend eine Fahrt nach Jaffa bergab ging und daher die Anstrengung der Pferde jeweils größer oder kleiner

⁴²⁰ Warte des Tempels, 1884, (Jg. 40), Nr. 44, S. 2.

⁴²¹ Ebenda.

⁴²² Ebenda, S. 1

war und die Fahrtzeit sich auch dementsprechend änderte. Diese im Vergleich zur Vorzeit niedrigen Preise sollten zudem in der „Fremdenzeit“, also der Pilger- und Touristensaison, erhöht werden.⁴²³ Tickets und Bestellungen konnten in zugeteilten Büros sowohl in Jaffa als auch in Jerusalem erworben werden.⁴²⁴ Zudem wurde nun genau kalkuliert, wieviel Gewinn man durch eine Fahrt erwirtschaften musste, um die Kosten für Material und Vieh sowie das Gehalt des Fahrers einzubringen. Dieser belief sich auf „45 Fr.“, wovon ein Viertel nur für den Wegzoll und die Verwaltungskosten abging. Unter dem Strich sollte nach Abzug aller Kosten ein täglicher Gewinn von „260 Fr.“ erwirtschaftet werden. Die 32 Fahrer bekamen daraufhin monatlich einen jeweils „treffenden Antheil“ an diesem Gewinn.⁴²⁵

Als der dritte große Vorteil der Fahrgenossenschaft kann der zusammengefasste Fuhrpark angesehen werden sowie die durchdachte Reorganisierung desselben. Insgesamt waren in dem Unternehmen die 32 Wagen sowie deren Besitzer, die vorher die Jerusalemstraße befahren hatten, gebündelt, wobei die Hälfte und damit erneut die Mehrheit der Fuhrleute wohl deutsche Kolonisten waren. Die Wagen wurden nun jeweils durch eine Nummer gekennzeichnet und in einen Fahrplan eingeteilt, der vom Geschäftsführer ausgearbeitet wurde.⁴²⁶ Insgesamt sollte ein konstanter Verkehr von jeweils acht Wagen etabliert werden, die verteilt über den Tag von Jaffa und Jerusalem aus starteten und in der jeweils anderen Stadt ankamen.

Die neue Fahrgenossenschaft gestaltete somit die Grundlage, auf der der Fuhrverkehr im Süden Palästinas organisiert war, komplett neu. Die starke Koordination der einzelnen Fuhrleute sowie die strikte Zentralisierung der Geschäftsleitung in der Kommission sollten das Fuhrwesen für die kommenden Jahre weiterhin wirtschaftlich ertragreich gestalten und dabei ein starkes Beispiel für den zivilisatorischen und religiösen Auftrag der Kolonisten darstellen. Es zeigt sich hierbei, dass die Kolonisten stets versuchten, auf langanhaltende Probleme mit einem größeren Maß an Organisation zu reagieren. Als sich die relativ lose Fahrgesellschaft als ein ungeeignetes Mittel hierfür herausstellte, wurde mit der Genossenschaft ein Gebilde etabliert, welches eine strikte Taktung des Verkehrs ermöglichte und gleichzeitig eine neue Herangehensweise an alte Probleme, wie beispielsweise die schlechte Beschaffenheit der Straße, ermöglichte. Die Gründung der „Kompagnie“ markiert daher das Ende der ersten Phase, in welcher sich die Templer im Infrastruktursektor etabliert hatten und ihre ersten Privatinitiativen voranbrachten.

⁴²³ Warte des Tempels, 1884, (Jg. 40), Nr. 44, S. 1.

⁴²⁴ Ebenda, S. 2.

⁴²⁵ Ebenda.

⁴²⁶ Ebenda.

Reflexion der ersten Phase

Was kann man nun aus der ersten Phase des Ausbaus dieses Infrastrukturnetzes der Kolonisten schlussfolgern?

Im Norden hatten die Kolonisten bereits früh nach ihrer Ansiedlung zahlreiche Infrastrukturprojekte forciert. Das wohl auffallendste davon war die Realisierung der Straße von Haifa nach Nazareth. Die Tempelkolonisten scheuten nicht davor zurück, eine kostspielige Infrastruktur in Eigenregie zu errichten und damit in einem Umfeld, welches öffentliche Infrastrukturen in der Regel vernachlässigte, eine „private Infrastruktur“ aufzubauen, die trotzdem der Allgemeinheit zur Verfügung gestellt wurde. Dieses Spannungsfeld von privater und öffentlicher Infrastruktur war auch den unterschiedlichen Auffassungen von Infrastruktur geschuldet, die durch den kolonialen Rahmen der Ansiedlung bedingt waren. Das politische System in Palästina förderte und honorierte solche langfristigen Infrastrukturprojekte nur selten. Zudem ist der Bau der Nazarethstraße in Bezug auf das KRITIS-Konzept der Kritikalität in mehrfacher Hinsicht bemerkenswert. Hier wurde von einer kleinen Gruppe durch den Bau dieser Straße erst Kritikalität konstruiert, wo vorher keine für die Region *kritische* Verbindung existiert hatte. In Folge des Baus der Straße orientierten sich nicht nur die Fuhrwerke der Kolonisten, sondern auch einheimische Gütertransporte an dieser Verkehrsverbindung und den auf ihr verkehrenden Fuhrwerken.

Die Kolonisten scheinen in ihrer Etablierungsphase überdies ihre Schlüsse aus der Verdrängung ihrer Fuhrleute von der Verbindungsstraße zwischen Haifa und Akko gezogen zu haben, da sie sich auf dieser Fahrstraße in viel stärkerem Ausmaße auf den Gütertransport konzentrierten und sich nur in speziellen Zeiten, wie der Pilgersaison, verstärkt dem Personentransport zuwandten. Da die begleitenden Gewerbe für den Gütertransport, wie der Bau und die Reparatur von solchen Frachtfuhrwerken, in den Händen der Kolonisten lag, konnten diese die Konkurrenz auf diesem Gebiet kleinhalten und mussten nicht fürchten, auch hier von den Einheimischen verdrängt zu werden. Infolge dieser Spezialisierung im Fuhrwesen florierten Handwerksbetriebe, wie Wagner, Schmiede und dergleichen, die als Zulieferer für dieses Gewerbe fungierten. Aber auch Hotels und Gasthäuser profitierten vom Fuhrwesen, im Norden wie im Süden.

Die Kolonie Haifa verstand es zudem, mithilfe eigenständiger Projekte die Macht von Infrastrukturen zu ihrem Vorteil zu nutzen. Einerseits konnte sie mit dem Bau solcher Infrastrukturen ein Druckmittel gegenüber den lokalen Regierungen aufbauen. So wurde die kolonieeigene Mole als Aufforderung an die Machthaber eingesetzt, den Hafenausbau in Haifa voranzutreiben. Andererseits konnten solche Infrastrukturprojekte als Projekte für die breite Öffentlichkeit und die „Hebung des Landes“ beworben werden, womit nicht nur die Akzeptanz bei den Einheimischen für die Kolonien insgesamt stieg, sondern auch die eigene *Mission*

durch Vorbild vorangetrieben werden konnte. Nichtsdestotrotz konnten solche Projekte nicht ohne Kosten umgesetzt werden. Sie hatten einen erheblichen Anteil an der chronischen Verschuldung der Kolonie Haifa.

Für die Tempelkolonisten im Süden Palästinas waren die Jerusalemstraße und der auf ihr etablierte Fuhrverkehr zweifellos das größte Projekt der ersten Phase. Dies lag sicherlich mehr an ihrer wirtschaftlichen und nur indirekt an ihrer religiösen Bedeutung. Der Pilger- und Tourismusverkehr war ein großer Einnahmefaktor für die Bewohner Palästinas, und dabei spielte die Verbindung zwischen dem wichtigsten Hafen, Jaffa, und der religiös bedeutendsten Stadt des Landes, Jerusalem, eine zentrale Rolle. Die Kolonisten verstanden es bereits früh, sich dieses Potential mittels des Infrastrukturwesens zunutze zu machen. Das Fuhrwesen, welches einst als Ausgleich für die mageren ersten Ernten begonnen hatte, wurde über die Jahre hinweg zu einem kritischen Wirtschaftsfaktor für die Kolonien. Doch nicht nur ökonomische Motive bestimmten das Verhältnis der Kolonien zu dem Fuhrgeschäft und den begleitenden Gewerben. Vielmehr wurden die Unternehmen im Infrastruktursektor als eine willkommene Plattform für die *Mission durch Vorbild* angenommen, durch die man die Anstrengungen der Tempelgesellschaft zur Kultivierung und Modernisierung des Landes bewerben konnte. Die Durchsetzung des Fuhrverkehrs, die Sanierung und der Bau von fahrtauglichen Straßen und die Etablierung eines Angebots von Hotelinfrastruktur für Reisende waren in diesem Sinne auch Vorzeigeprojekte, mit welchen die Kolonien sich ein Netzwerk an Unterstützern aufbauen wollten, und Schnittstellen, an denen Pilger und Touristen, aber auch Einheimische mit der Tempelgesellschaft vertraut gemacht wurden. Zentral für all diese Unternehmungen war die Jerusalemstraße. Sie erforderte die ständige Aushandlung von Reparaturmaßnahmen mit den Behörden, denn die Winterregen und die fehlende Strategie dagegen auf osmanischer Seite, aber auch auf Seite der Kolonisten, machten eine regelmäßige Reparatur dieser Infrastruktur nötig. Die Geschichte dieser Sanierungen und Ausbauten erinnert an die griechische Sage von Sisyphus, welcher von den Göttern dazu verdammt worden war, einen Stein den Berg hinaufzuschleppen, nur damit dieser kurz vor dem Gipfel wieder herunterrollte und Sisyphus diese Aufgabe auf ewig verrichten musste.

Ebenso wie in Haifa war auch im Süden der Konflikt zwischen unterschiedlichen Auffassungen von Infrastrukturen ein zentrales Problem, da die osmanischen Lokalregierungen Investitionen in die Infrastruktur nur sehr zögerlich bewilligten. In Palästina setzte erst einige Zeit nach Ansiedlung der deutschen Kolonisten das Umdenken „von repräsentativen Einrichtungen, die vornehmlich der Demonstration von Herrschaft dienten, [...] hin zu eher alltagsnützlichen Einrichtungen, die sich vornehmlich durch ihren Funktionswert legitimierten“ ein, während die Templer aus einer Region gekommen waren, wo dieser Prozess

bereits eingesetzt hatte.⁴²⁷ Die Überbetonung der politischen Kritikalität von Infrastruktur im Osmanischen Palästina ist von Seiten der Machthaber in den Momenten klar erkennbar, in welchen ausländische Würdenträger das Land bereisten und diesen Besuchern zu Ehren die Straßen und Wege instand gesetzt wurden. Die osmanische Perspektive auf Infrastruktur war eine oftmals sehr stark auf die Repräsentation zugeschnittene Sicht. Auch hierfür ist die Jerusalemstraße ein gutes Beispiel, da sie ihre Erbauung der Eröffnung des Suezkanals und dem darauffolgenden Besuch mehrerer europäischer Herrscherhäuser verdankt. Daraus ergibt sich auch die verhaltene Position der Osmanen gegenüber der Fahrstraße. Denn sie stellte einerseits eine langfristige Investition in einem sehr kurzweiligen politischen System dar und wurde von den Amtsträgern in Konstantinopel vorrangig als immer wiederkehrende Versicherung von Modernisierung durch Infrastrukturen gegenüber dem Ausland genutzt.

Die Templer beklagten diese Sichtweise auf Infrastrukturen regelmäßig, ebenso wie die Veruntreuung von zum Straßenbau eingetribenen Steuergeldern oder Schmiergeldforderungen aus den verschiedenen Behörden.

Es bleibt ferner festzustellen, dass sich die Kolonisten mit ihren infrastrukturellen Aktivitäten in einem Zwiespalt zu sich selbst bewegten. Denn einerseits arbeiteten sie auf das langfristige Ziel einer Modernisierung des Verkehrswesens in Palästina hin, in dem das Fuhrwesen auf der Jerusalemstraße und moderne Straßen keine Ausnahme mehr darstellen sollten. Damit untergruben sie jedoch andererseits vielfach die eigene privilegierte Stellung in diesem Bereich. So wurden die Fuhrleute der Kolonisten auf der Jerusalemstraße und vor allem auf der Strecke Haifa-Akko mit der Zeit immer stärker von einheimischen Fuhrunternehmen herausgefordert, was die Einkünfte der deutschen Fahrgesellschaften stark schmälerte. Die religiöse Mission der Tempelgesellschaft schien die wirtschaftliche Grundlage der Kolonisten in diesem Gewerbe zu gefährden. Trotzdem kann auf Basis der hier genutzten Quellenlage keine generelle Abkehr von der *Mission durch Vorbild* erkannt werden. Vielmehr war das Verhältnis von religiöser Ideologie und wirtschaftlicher Perspektive ein ständiger Aushandlungsprozess, der sich an die jeweiligen Umstände anpasste.

Die Tempelkolonisten reagierten zudem verschieden auf solche Herausforderungen im Infrastrukturbereich. Im Norden war eine Schwerpunktsetzung auf das von den Kolonisten monopolisierte Güterwesen die Folge von starker Konkurrenz im Personentransport. Obwohl man diese Entwicklung auch im Süden beobachten kann, so war sie dort wegen des starken Pilgerverkehrs wesentlich weniger stark ausgeprägt und setzte erst verspätet ein. Man konnte sich nicht so einfach von dem Personentransport abkoppeln und verfolgte stattdessen eine Strategie der Inklusion, indem man die Konkurrenz über die zuerst lose Fahrgesellschaft und

⁴²⁷ Van Laak, *Alles im Fluss*, S. 165.

später mit der zentralisierten Fahrgenossenschaft graduell immer stärker einband. Die strikte Organisation des Fuhrverkehrs war im Süden das Werkzeug, mit dem die Kolonien ihre Stellung behaupten konnten. Für den Norden ist hingegen nicht eindeutig überliefert, inwiefern der Fuhrverkehr in dieser Phase strukturiert wurde. Es scheint vielmehr eine lose Organisation der einzelnen deutschen Fuhrleute miteinander gegeben zu haben, nicht unähnlich der Fahrgesellschaft in Jaffa.

Das Infrastrukturnetzwerk der Kolonien folgte in der ersten Phase zuerst der Erschließung der Küstenstandorte durch dortige Ansiedlung und danach deren Verbindung mit den wichtigsten Städten im Inland (Jaffa-Jerusalem, Haifa-Nazareth), in denen sich zudem über die Zeit ebenfalls Ansiedler niederließen. Hierzu wurden Straßen entweder errichtet oder bestehende Straßen ausgebaut. Eine Straßenverbindung zwischen diesen beiden Knotenpunkten bestand bis 1885 jedoch nicht. Dies deckt sich mit der generellen Entwicklung in der Region der syrisch-palästinensischen Küste.⁴²⁸

Für die Tempelkolonisten selbst war diese fehlende Straßeninfrastruktur zwischen ihren beiden größten Kolonien jedoch vernachlässigbar. Erstens war durch den Konflikt Hardegg/Hoffmann eine gewisse Unabhängigkeit zwischen der Kolonie Haifa und Jaffa entstanden, die auch nach dem Austritt Hardeggs fortbestand. Es existierte zweitens zudem eine gelegentliche Verbindung per Schiff zwischen den beiden Küstenstädten, die über die Jahre regelmäßiger wurde. Die durch mangelnde Infrastruktur bedingte Entfremdung der beiden Kolonien diente jedoch später Templern wie Friedrich Lange als willkommene Argumentationsgrundlage für den Streit zwischen der Tempelgesellschaft und den Anhängern Hardeggs.

Schließlich bleibt festzuhalten, dass die erste Phase des Infrastrukturnetzwerkes der Tempelkolonien eines zeigt: Die Kolonisten schafften es in dieser Anfangszeit mit einer Mischung aus Offenheit gegenüber neuen Infrastrukturen, einem stetigen Zuwachs an Organisation im Fuhrwesen und teilweise auch der Macht des Zufalls, sich in Palästina als erfolgreiche Akteure im Infrastruktursektor zu etablieren und den Verkehr des Landes nachhaltig zu prägen. In dieser Phase wurde erstmals Fuhrverkehr auf einer breiten Grundlage im Land eingeführt. Viele der einheimischen Bewohner Palästinas gewöhnten sich mit der Zeit an das neue Verkehrssystem, nahmen es in Anspruch und gründeten eigene Fuhrunternehmen, die im Süden zuerst stärker mit den Kolonisten konkurrierten und danach kooperierten. Die Einführung eines geregelten Fahrplans etablierte zudem eine verkehrstechnische Taktung im Süden Palästinas, die zuletzt auch unabhängig von der „Fremdenzeit“, in welcher Pilger und Touristen massenhaft ins Land kamen, bestand.

Die damals ausgebauten Straßen bestimmen zudem auch heute noch die Lebenswirklichkeit von tausenden Israelis und Palästinensern, die täglich auf ihnen verkehren. Die

⁴²⁸ Kark, *Transportation*, S. 66.

Jerusalemstraße ist, ebenso wie die Nazarethstraße, in ihrem Verlauf weitestgehend erhalten geblieben.

Die Kolonisten schafften somit durch ihre ersten Projekte ein Fundament, das auch das heutige Land noch prägt.

Während die erste Phase vor allem die Konstruktion des Infrastrukturnetzwerkes umfasste, wird die folgende, zweite Phase sich vor allem mit den ersten schweren Konflikten und Umbrüchen beschäftigen, welche die deutschen Ansiedler erfuhren. Hierzu gehört der Karmelstreit in Haifa (1885–1887/88), der Bedeutungsverlust des Fuhrverkehrs infolge der Einführung der Eisenbahn (ab 1892) und der Besuch des deutschen Kaisers Wilhelm II. (1898).

3.2 Die zweite Phase (1885–1901): Krisen, Konflikte und das „Straßenbaufieber“

Im Zentrum dieses Zeitraums standen für das Deutsche Reich zwei Entwicklungen, die eng miteinander verwoben waren:

Zum einen veränderte das Deutsche Reich ab 1884 seine Kolonialpolitik grundlegend. Mit Deutsch-Südwestafrika, Deutsch-Ostafrika, Kamerun und Togo, Deutsch-Neuguinea, Deutsch-Samoa und dem chinesischen Kiautschou „erwarb das Deutsche Reich Kolonien in Afrika, in Nordostchina sowie im Pazifik.“ Damit besaß Deutschland „nach Großbritannien, Frankreich und den Niederlanden [...] das viertgrößte europäische Kolonialreich.“⁴²⁹ Auch im Reich selbst änderte sich das Verhältnis zur Kolonialfrage spürbar. In dieser Zeit erhöhter kolonialer Agitation etablierten sich vor allem mit der „Deutschen Kolonialgesellschaft“ und dem „Alldeutschen Verband“ neue Kolonialgesellschaften in Deutschland, welche als Akteure der organisierten Zivilgesellschaft auf die Außen- und Kolonialpolitik einwirkten, teils auch in Bezug auf die Tempelkolonien.⁴³⁰

Zum anderen gab es Veränderungen in der politischen Führung des Deutschen Reiches. Im „Dreikaiserjahr“ 1888 bestieg nach dem Tod Wilhelms I. am 9. März 1888 zuerst dessen erkrankter Sohn Friedrich III. den deutschen Thron, welcher jedoch am 15. Juni 1888, nach 99 Tagen Regentschaft, an Kehlkopfkrebs verstarb. Daraufhin wurde Friedrichs Sohn, Wilhelm II., als Kaiser inthronisiert.⁴³¹ Dieser entließ zwei Jahre nach seiner Amtsübernahme

⁴²⁹ Speitkamp, Winfried: Die deutschen Kolonien in Afrika, in: Gründer, Horst/Hiery, Hermann (Hg.): Die Deutschen und ihre Kolonien. Ein Überblick, Berlin 2017, S. 65 sowie Conrad, Deutsche Kolonialgeschichte, S. 22.

⁴³⁰ Carmel, Siedlungen, S. 147f.

⁴³¹ Tipton, Frank: A History of Modern Germany Since 1815, Los Angeles 2003, S. 175.

wegen „Differenzen in der Sozial- und Außenpolitik“ Otto von Bismarck als Reichskanzler.⁴³² Der neue Kaiser verkörperte im Gegensatz zu Bismarck eine wesentlich ambitioniertere Kolonialpolitik und unter ihm „entwickelte das Kaiserreich mehr imperialen Ehrgeiz“.⁴³³ Vor allem sein späterer Reichskanzler Bernhard von Bülow prägte diese „Zeit des Imperialismus“⁴³⁴ durch seinen Ausspruch aus dem Jahr 1897, Deutschland fordere neben den anderen Kolonialmächten ebenfalls einen „Platz an der Sonne“⁴³⁵.

Bezogen auf die Situation in Palästina ergaben sich durch den Wechsel an der Spitze des Deutschen Reiches ebenfalls Veränderungen, denn Wilhelm II. intensivierte die Beziehungen zu den Osmanen signifikant. Unter ihm versuchte Deutschland seine Stellung gegenüber dem Osmanischen Reich auszubauen und dadurch das diplomatische Vakuum zu füllen, welches die Briten durch die Besetzung Zyperns und Ägyptens in Konstantinopel hinterlassen hatten. Das Bagdad-Bahnprojekt war dabei als ein zentrales Projekt der gegenseitigen Annäherung gedacht, in dessen Zuge sogar über die Ansiedlung von Deutschen an der Strecke debattiert wurde.⁴³⁶ Trotz dieser neuen Fokussierung auf das Osmanische Reich agierte die deutsche Politik mit „großer Vorsicht“, wie Carmel es ausdrückt, da man die Beziehungen zu den Osmanen nicht durch zu forsches Auftreten gefährden wollte. Aus diesem Grund verfolgte man von Seiten des Deutschen Reiches beispielsweise nicht eine konstante Förderung und Durchsetzung von Interessen der Tempelkolonien, sondern Carmel spricht überspitzt davon, „daß die deutschen Siedler in Palästina dem größeren deutschen Interesse im Orient geopfert wurden“.⁴³⁷

Anfang Dezember 1885 starb Christoph Hoffmann in Jerusalem.⁴³⁸ Für die Siedler ging damit eine Zeit zu Ende, in der sie stets zu dem Begründer und Vorsteher der Tempelgesellschaft aufblicken konnten. Der Generationenwechsel an der Spitze wurde durch die Übernahme des Vorsteheramtes durch Christoph Paulus, also eines bekannten und erfahrenen Mitglieds der ersten Stunde, kurzzeitig verzögert. Nach dessen Tod am 1. September 1893 wurde der Sohn von Christoph Hoffmann, Christoph Hoffmann II., als Tempelvorsteher gewählt. Er verkörperte den Generationenwechsel innerhalb der Kolonien und verfolgte wie auch die neue Generation insgesamt eine stärker wirtschaftliche Perspektive innerhalb der Tempelgesellschaft. So führte Hoffmann II. eine Steuer für alle Kolonisten ein, um dadurch das Wachstum der

⁴³² Müller, Helmut: Schlaglichter der deutschen Geschichte, Bonn 2009, S. 197f.

⁴³³ Kundrus, S. 36.

⁴³⁴ Müller, S. 200.

⁴³⁵ Rede von von Bülow vor dem Reichstag am 06.12.1897, einsehbar auf: http://www.reichstagsprotokolle.de/Blatt_k9_bsb00002771_00112.html [letzter Zugriff: 15.01.2020]

⁴³⁶ Carmel, Siedlungen, S. 148f.

⁴³⁷ Ebenda, S. 150.

⁴³⁸ Warte des Tempels, 1885, (Jg. 41), Nr. 49, S. 1.

Kolonien und den Erwerb neuer Grundstücke zu fördern. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte sich die Gesellschaft vor allem auf finanzielle Zuwendungen einzelner Gönner gestützt. Zeitweise führte die Einführung der Steuer zu einer tiefen Spaltung innerhalb der Tempelgesellschaft, welche jedoch nur wenige Jahre anhielt und wenig konkrete Auswirkungen auf die Kolonien hatte, zumindest auf das Infrastrukturnetz bezogen.⁴³⁹ Laut Carmel war zu dieser Zeit der Zusammenhalt in den Kolonien bereits „den besonderen äußerlichen Bedingungen, unter denen sie im Lande lebten, zuzuschreiben – und nicht der Lehre des Tempels, die ihren Inhalt allmählich verloren hatte.“⁴⁴⁰ Auch der nun verstärkt auftretende Patriotismus und Nationalismus in großen Teilen der Tempelgesellschaft führte dazu, dass sich religiöse Differenzen oftmals nicht länger im Zusammenleben der deutschen Siedler vor Ort niederschlugen.

Vor allem osteuropäische Juden begannen ab 1882 vermehrt mit der Emigration nach Palästina und der Etablierung von Ansiedlungen dort.⁴⁴¹ Diese erste Phase der jüdischen Einwanderung nach Palästina wird in der Literatur die erste „Alija“ genannt, was übersetzt „Aufstieg“ bedeutet und traditionell die Rückkehr von Juden in das Land der Ahnen bezeichnet. Diese erste massenhafte Alija wird in der Regel bis 1903 (bspw. bei Carmel) oder 1904 (bspw. bei Petry) angesetzt und fand damit innerhalb der zweiten Phase der Entwicklung des Infrastrukturnetzes der Tempelkolonien statt.⁴⁴²

Diese Einwanderungswelle war zu einem großen Teil die Folge von Pogromen in Russland, welche 1881–1884 vereinzelt an Juden verübt worden waren und in deren Folge zionistische Organisation wie die „Alliance Israélite“ viele osteuropäische Juden zur Ausreise nach Palästina überreden konnten.⁴⁴³ In der ersten Alija organisierten die neuen Einwanderer eine landwirtschaftlich geprägte Siedlungsbewegung, die sich durch die Gründung von jüdischen Ackerbaukolonien auszeichnete. Diese wurden meist von zionistischen Organisationen und Gönnern, wie zum Beispiel Edmond de Rothschild, finanziert.⁴⁴⁴ Zu den bekanntesten jüdischen Siedlungen, die in dieser Zeit gegründet wurden, gehören Rishon LeZion, Petach Tikva

⁴³⁹ Carmel, Siedlungen, S. 64f.

⁴⁴⁰ Ebenda, S. 67.

⁴⁴¹ Ben-Artzi, Yossi: Traditional and Modern Rural Settlement Types in Eretz-Israel in the Modern Era, in: Kark, Ruth (Hg.): The Land That Became Israel, Jerusalem 1990, S. 141.

⁴⁴² Stanislawski, Michael: Zionism. A Very Short Introduction, Oxford 2017, S. 18; Carmel, Geschichte Haifas, S. 106 sowie Petry, Erik: Die „Erste Alija“. Geschichte und Wirkung der ersten großen jüdischen Einwanderung 1882–1904, in: Perry, Yaron/Petry, Erik (Hg.): Das Erwachen Palästinas im 19. Jahrhundert. Alex Carmel zum 70. Geburtstag, Stuttgart 2001, S. 91.

⁴⁴³ Stanislawski, S. 17ff.

⁴⁴⁴ Carmel, Geschichte Haifas, S. 106 sowie Petry, S. 91.

und Sichron Jakow [alternativ: Zikhron Ya'aqov].⁴⁴⁵ Diese Siedlungen brachten zudem Handwerkszweige hervor, welche in Konkurrenz zu den deutschen Siedlungen der Templer traten. Dadurch ist die frühe zionistische Einwanderung im Kontext dieser Arbeit relevant, denn sie etablierte eine noch schärfere Konkurrenz gegenüber den Tempelkolonisten, aber auch einen Absatzmarkt für deren Produkte und Dienstleistungen.

Die Geschichte des Osmanischen Reiches war auch in der zweiten Phase stark vom Zerfall der Autorität in Teilen des Reiches gekennzeichnet. Am Ende der ersten Phase war das wichtige, aber weitgehend autonome Ägypten unter ägyptische Herrschaft gefallen.⁴⁴⁶ 1887 erklärte beispielsweise Bulgarien seine Unabhängigkeit vom Reich und ein Jahr später revoltierten die Einwohner von Kreta gegen die osmanische Herrschaft und den Osmanen gelang es ab diesem Zeitpunkt nur noch schwer, ihre Macht dort zu konsolidieren.⁴⁴⁷ Vor allem der Konflikt mit nationalistischen Armeniern intensivierte sich ab 1895 und war bis in die dritte Phase von terroristischen Anschlägen und Pogromen geprägt.⁴⁴⁸

Vor allem aber waren die Staatsfinanzen ein konstantes Problem in Konstantinopel, welches jedoch in der zweiten Phase durch die stärkere Einbeziehung von europäischen Modellen und Investoren gemildert werden konnte. Auch die Investitionen in Infrastrukturprojekte stieg zu dieser Zeit als osmanisches Investitionsprogramm stark an.⁴⁴⁹ Dies spiegelte sich auch in der Entwicklung dieses Sektors in Palästina wider.

In dieser Phase vertiefte sich allerdings ebenso die Zusammenarbeit mit dem Deutschen Reich. Nach seiner Inthronisierung 1888 verstärkte Wilhelm II. diese Tendenz noch einmal deutlich durch offizielle Besuche des Osmanischen Reiches, wie 1889 und 1898. Doch das stärkste Symbol für die Kooperation zwischen den beiden Reichen stellte der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in den osmanischen Gebieten durch deutsche Gesellschaften dar, hier vor allem die ab 1899 geplante „Bagdadbahn“.⁴⁵⁰

Vor allem die nun stetig stärker werdende Strömung der „Jungtürken“ sympathisierte stark mit dem wilhelminischen Kaiserreich. Diese stellten eine „radikale, oppositionelle Bewegung“ innerhalb des Osmanischen Reiches dar, die vor allem den „türkischen Nationalismus“ in den Mittelpunkt ihres Denkens stellte und in der dritten Phase machtpolitisch relevant wurde.⁴⁵¹

⁴⁴⁵ Petry, S. 93f.

⁴⁴⁶ Majoros/Rill, S. 348.

⁴⁴⁷ Majoros/Rill, S. 347 sowie Matuz, S. 244.

⁴⁴⁸ Majoros/Rill, S. 348 sowie Matuz, S. 245.

⁴⁴⁹ Matuz, S. 246f.

⁴⁵⁰ Majoros/Rill, S. 350.

⁴⁵¹ Ebenda.

Der Norden: Haifa

Der Karmelstreit in Haifa



Abb. 9: Karte der vom Karmelstreit betroffenen Grenzen und Infrastrukturen aus dem Jahre 1885, angefertigt von Gottlieb Schumacher⁴⁵² (Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes)

⁴⁵² Karte von Gottlieb Schumacher, in: PA AA, RAV Konstantinopel 1868–1918, Spec. 35, Bd. 1.

Bereits zu Beginn der Jahres 1885 brach der Streit zwischen den Mönchen des Karmelklosters und den Kolonisten von Haifa um den Karmel, die dortige Straße und das Land erneut aus. Bereits Ende 1884 hatte Jakob Schumacher sich in einem Aufruf an die osmanische Regierung gewandt und die lange versprochene Karmelschenkung von 1871 eingefordert.⁴⁵³ Dies kam zu einer Zeit, als die Kolonie selbst in finanziellen Schwierigkeiten steckte und die Kolonisten vermehrt aufgefordert wurden, für die Länder, die sie auf dem Karmel besaßen, aber aufgrund der fehlenden Anbindung nicht nutzen konnten, Steuern zu zahlen.⁴⁵⁴ Somit war, nach einer langen Ruhepause, der Streit um das Land auf dem Karmel und die Fahrstraße wieder auf die Tagesordnung gelangt. Dementsprechend triumphal wurde im Januar 1885 in der Kolonie die Nachricht aufgenommen, dass die Besitzansprüche des Klosters, vor allem das strittige Land betreffend, nach einer Prüfung als nicht derart fundiert erschienen, wie ursprünglich von den Osmanen angenommen, sondern sich vielmehr nur „auf etwa den 100sten Teil“ des beanspruchten Landes beschränkten.⁴⁵⁵ Am 27. Januar 1885 gingen daraufhin 60 aufgebrachte Kolonisten und Bewohner der Stadt Haifa bewaffnet dazu über, die Straßenabspernung der Mönche einzureißen, die bereits begonnene Straße instand zu setzen und sogar „ein Areal durch Legen von einer Reihe Steine“ einzugrenzen, es also für sich selbst zu beanspruchen.⁴⁵⁶ Als die Tempelkolonisten mit einem vorbeikommenden Mönch in eine Auseinandersetzung gerieten, verfluchte der Mönch „sie und ihre Kinder im Namen Jesu“ für den angeblichen Hausfriedensbruch. Die Kolonisten hatten ihrerseits die Karmeliter durch ihre offen zur Schau gestellte Bewaffnung sicherlich eingeschüchtert.⁴⁵⁷ Eine anschließende Streitschlichtung durch den deutschen und den französischen Konsul aus Beirut vor Ort schlug fehl, woraufhin die Mönche die Mauer, welche die Straße vorher abgesperrt hatte, einfach wieder aufrichteten und dadurch laut den Templern offizielle Anweisungen der Stadt Haifa ignorierten.⁴⁵⁸ Als die Sache durch Einreichung einer Klage von Seiten der Mönche vor dem „hiesigen Gericht“ zu einem offiziellen Rechtsstreit zwischen Kloster und Kolonie wurde, kochten die Gemüter weiter hoch.⁴⁵⁹ Im Zuge des Prozesses wurde den Mönchen von Seiten der Templer vorgeworfen, „weder Geld noch List“ zu scheuen, um den Ausgang desselben zu beeinflussen.⁴⁶⁰ Es scheint jedoch so, als ob auch die Kolonisten vor solchen korrupten Praktiken nicht länger zurückgeschreckt wären. Man kann einen *Warte*-Artikel von Anfang 1885, in welchem erläutert wird, dass Hardegg

⁴⁵³ *Warte des Tempels*, 1885, (Jg. 41), Nr. 17, S. 7.

⁴⁵⁴ Oliphant, S. 354.

⁴⁵⁵ *Warte des Tempels*, 1885, (Jg. 41), Nr. 17, S. 7.

⁴⁵⁶ Carmel, Geschichte Haifas, S. 92f sowie *Warte des Tempels*, 1885, (Jg. 41), Nr. 17, S. 7.

⁴⁵⁷ *Warte des Tempels*, 1885, (Jg. 41), Nr. 17, S. 7.

⁴⁵⁸ Ebenda.

⁴⁵⁹ Carmel, Geschichte Haifas, S. 93.

⁴⁶⁰ *Warte des Tempels*, 1885, (Jg. 41), Nr. 17, S. 7.

1871 schlicht nicht in der Lage gewesen sei, die Stadtbehörde entsprechend „durch den allgemein bekannten Bakschisch günstig zu stimmen“, so deuten, dass die Templer ebendieses Versäumnis 14 Jahre später für einen Fehler hielten, den man nun nicht noch einmal begehen wollte.⁴⁶¹ Auch Carmel schreibt über den Karmelstreit, dass die Gerichtsverfahren und deren Ausgänge oftmals nur „nach der Höhe der Bestechungssumme“ ausgingen, was implizit suggeriert, dass auch die Kolonisten im Karmelstreit nicht länger vor Bestechung und Beeinflussung zurückschreckten.⁴⁶²

Auch in Deutschland wurde der Streit nun in kleineren Kreisen bekannt, vornehmlich durch Katholiken, welche die Öffnung der Straße und die Entfernung der Mauer als einen Sturm auf das Kloster interpretierten.⁴⁶³ Der Streit trug immer noch stark die Merkmale eines religiös aufgeladenen Konflikts zwischen Protestanten und Katholiken in sich. Interessanterweise bereiste während der Osterfeiertage 1885 ein katholischer Pilgerzug Haifa, besuchte das Karmelkloster und die dortige Elias-Grotte und zog dann in großer Zahl mithilfe der Fuhrwerke der Kolonisten nach Nazareth und zurück auf der Nazarethstraße.⁴⁶⁴ Der Streit mit dem Karmelkloster schien also zumindest kein wirtschaftlicher Nachteil für die Fuhrunternehmen der Tempelkolonisten gewesen zu sein, ein genereller Boykottaufruf seitens der Mönche gegenüber der Kolonie scheint nicht erfolgt oder erfolgreich gewesen zu sein.

Doch der Konflikt sollte in seinem Verlauf immer stärker auch zu einem Konflikt zwischen den Schutzmächten der beiden Parteien werden. Denn das Deutsche Reich, welches die Kolonisten unterstützte, und Frankreich, welches Schutzmacht der Katholiken in Palästina und damit auch der Karmeliter war, waren zu dieser Zeit unabhängig von dem Karmelstreit scharfe Rivalen um die Vormachtstellung in Europa und nutzten den Konflikt um den Berg Karmel und die Fahrstraße, um ein diplomatisches Säbelrasseln unter sich auszutragen.

Im Sommer 1885, inmitten des wieder aufflammenden Konflikts mit den Mönchen, bekamen die Kolonisten zudem unerwartete Hilfe: Im April 1885 bereiste das Ehepaar von Bannwarth aus Sigmaringen den Norden Palästinas. Der Ehemann kam jedoch auf der Nazarethstraße ums Leben und die Kolonisten nahmen sich daraufhin der Witwe Bertha von Bannwarth und der Bestattung ihres Mannes auf dem kolonieeigenen Friedhof an.⁴⁶⁵ Aus Dankbarkeit für diese Hilfe vermachte die Witwe der Kolonie Haifa 30 000 Mark. Dieses Geld konnte die Kolonie einerseits in dem aufkommenden Rechtsstreit gut gebrauchen und andererseits konnte es

⁴⁶¹ Warte des Tempels, 1885, (Jg. 41), Nr. 17, S. 6.

⁴⁶² Carmel, Geschichte Haifas, S. 96.

⁴⁶³ Warte des Tempels, 1885, (Jg. 41), Nr. 20, S. 7.

⁴⁶⁴ Warte des Tempels, 1885, (Jg. 41), Nr. 24, S. 6f.

⁴⁶⁵ Perry, Schwäbische Kolonisten erobern Berg, S. 15 sowie Oliphant, S. 358.

später die Errichtung der Straße auf den Karmel sowie den Bau eines Luftkurhauses auf dem Grundstück Friedrich Kellers finanzieren.⁴⁶⁶

An dieser Stelle scheint es sinnvoll, einen kurzen Blick auf einen der wichtigsten Akteure im Karmelstreit zu werfen. Friedrich (in den Quellen manchmal Fritz genannt) Keller wurde am 20. September 1838 in Neuweiler geboren und bereits in seinen jungen Jahren durch das Elternhaus mit der Tempelgesellschaft bekannt gemacht. Nachdem er 1862 den Templern beigetreten war, schloss er 1863 seine Metzgerei, um sich als „Evangelist“ der Templer ausbilden zu lassen und 1869 zuerst nach Beirut und ein Jahr später nach Haifa auszuwandern. Dort blieb er, stellte sich 1874 auf die Seite Hardeggs und trat aus der Gesellschaft aus. Er konnte zu dieser Zeit eine Stelle als Büroangestellter des damaligen deutschen Vizekonsuls Ziffas antreten und wurde nach dessen Erkrankung vom Baron von Münchhausen zum Konsulatsagenten ernannt. Nach Ziffas Tod 1878 übernahm Keller die Geschäfte und wurde zum Kaiserlichen Deutschen Vizekonsul in Haifa befördert, womit er die erste Ansprechperson für die Kolonisten beim Auftreten von größeren Problemen wurde.⁴⁶⁷ Keller engagierte sich selbst, wie bereits offenkundig geworden ist, stark für die deutsche Kolonie und deren Expansionsbestrebungen auf den Karmel, nicht zuletzt durch den Erwerb des großen Stückes Land auf dem Bergrücken, mit welchem die Ansprüche der Kolonie auf die Fahrstraße untermauert werden sollten. Diese starke Parteinahme für die Kolonie hatte bei Kellers Beförderung sogar fast dazu geführt, dass er von den osmanischen Regierungen nicht als Vizekonsul akzeptiert wurde. Diese gaben ihren Widerstand gegen Keller auf dieser Position jedoch bald auf.⁴⁶⁸ Friedrich Keller war also keineswegs ein neutraler Beobachter in diesem Streit, sondern selbst ein äußerst engagierter Befürworter der Kolonie, was bei seiner Rolle bedacht werden muss.

Der Prozess, welcher nach der Auseinandersetzung um das Abreißen der Mauer über den alten Weg auf den Karmel begann, wurde nach Prüfung der Besitztitel der Mönche für die Kolonisten entschieden. Es wurde geurteilt, dass die Urkunden des Klosters als Fälschung anzusehen seien und die Eigentumsrechte über das besagte Land somit nicht dem Kloster zustünden. Von den Templern selbst wurde die Rolle der muslimischen Bevölkerung Haifas bei dem Prozess hervorgehoben, welche die Kolonisten für ihre Tätigkeiten, besonders im Infrastrukturbereich, gelobt und für sie eingestanden hätten.⁴⁶⁹ Das Ende dieses Gerichtsprozesses markierte jedoch nicht das Ende des Streits. Vielmehr intensivierten die Mönche nun ihrerseits noch einmal ihre Bemühungen, über die diplomatischen Kanäle das

⁴⁶⁶ Warte des Tempels, 1885, (Jg. 41), Nr. 26, S. 1 sowie Oliphant, S. 358.

⁴⁶⁷ Perry, Schwäbische Kolonisten erobern Berg, S. 11ff.

⁴⁶⁸ Barth, Fritz: Templer und andere Erweckungsbewegungen im nördlichen Schwarzwald und weit darüber hinaus, Deiningen 2004, S. 23

⁴⁶⁹ Warte des Tempels, 1885, (Jg. 41), Nr. 26, S. 7ff.

Vordringen der Kolonisten aufzuhalten. Die Mönche strengten nun Prozesse in Haifa und Damaskus an und legten Widerspruch gegen dieses erste Urteil ein, um sich ihren Besitz wieder bestätigen zu lassen. Sie verstanden es zudem, mit juristischen Winkelzügen das Gericht in Haifa außer Gefecht zu setzen, indem sie eine „Protestklage an das Tribunal [...] in Akka, gegen das Tribunal in Haifa [einsendeten, womit] das Tribunal in Haifa keine Schlußsentenz geben [konnte], weil es unter Anklage steht“.⁴⁷⁰ Damit konnten die Mönche den Prozess in die Länge ziehen, um so ihren Einfluss auf die Diplomaten der katholischen Schutzmächte und die Gerichte geltend zu machen. Keller legte in der Korrespondenz mit dem Dragoman der Deutschen Botschaft in Konstantinopel, Paul Schroeder,⁴⁷¹ zudem nahe, dass die Mönche zur Verlängerung des Schwebezustandes angeblich auch nicht vor der Bestechung von osmanischen Behörden zurückschreckten. Während dieser Verzögerung schienen die Mönche durch verschiedene Maßnahmen den durch das Gericht angeordneten Status quo zu ihren Gunsten zu verschieben, indem sie das strittige Land bebauten, unlieb-same Einwohner von dem Land vertrieben und die Grenzmauern verschoben. Die Karmeliter hofften, sich dadurch eine möglichst gute Ausgangslage für die Besitzstreitigkeiten vor Gericht aufzubauen. Vor allem aber hofften sie scheinbar auf Intervention Frankreichs zu ihren Gunsten.⁴⁷² Dies führte dazu, dass auch die Deutsche Botschaft in Konstantinopel das Ziel formulierte, ihre Unterstützung für die Kolonie zu intensivieren, um nicht den Franzosen das Feld zu überlassen.⁴⁷³

Der November 1885 war von gegenseitigen Sticheleien der beiden Streitparteien geprägt, im Zuge derer die Kolonisten ebenfalls damit begannen, Teile des umstrittenen Landes zu kultivieren und dies gegenüber den scheinbar hilflosen Behörden mit Verweis auf dieselbe Praxis auf Seiten der Karmeliter rechtfertigten. Zwar gab es zu dieser Zeit auch vorsichtige Annäherungen, diese scheiterten allerdings an der Forderung der Kolonisten, das Kloster müsse die entstandenen Betriebskosten ausgleichen. Danach gingen die Tempelkolonisten dazu über, die Mauer auf der Straße erneut einzureißen und vom Kloster beanspruchtes Land zu bearbeiten. Das Karmelkloster reagierte seinerseits mit einer erneuten Eskalation der Lage, indem es „fünzig bewaffnete [Algerier]“ unter Führung des Klostersvorstehers an die Grenze

⁴⁷⁰ Brief (12.11.1885) von Friedrich Keller (Vizekonsul Haifa) an Paul Schroeder (Dt. Botschaft Konstantinopel), in: PA AA, RAV Konstantinopel 1868–1918, Spec. 35, Bd. 1.

⁴⁷¹ Keipert, Maria/Grupp, Peter (Hg.): Biographisches Handbuch des deutschen Auswärtigen Dienstes 1871–1945, Bd. 4., Paderborn 2000, S. 172f.

⁴⁷² Brief (12.11.1885) von Friedrich Keller an Paul Schroeder, in: PA AA, RAV Konstantinopel 1868–1918, Spec. 35, Bd. 1.

⁴⁷³ Brief (30.11.1885) von Martin Hartmann (Konsulat Beirut) an Joseph von Radowitz (deutscher Botschafter in Konstantinopel) in: PA AA, RAV Konstantinopel 1868–1918, Spec. 35, Bd. 1.

des Streitgebietes versetzte und die Kolonisten somit daran hinderte, das Territorium zu betreten.⁴⁷⁴ Die Herkunft der genannten „Algerier“ ist weder in der Literatur noch in der diplomatischen Korrespondenz vollends geklärt worden. Während vor allem Keller zu Anfang diese Wachen als Einmischung Frankreichs verstand, welches diese dorthin berufen habe, scheint es wesentlich wahrscheinlicher, dass es sich hierbei um algerische Söldner handelte, die das Kloster für seinen Schutz angeheuert hatte. Seit 1883 waren vermehrt Algerier nach Palästina geflüchtet, um dem französischen Wehrdienst in der Kolonie zu entgehen, und im Osten Haifa bestanden mehrere algerische Siedlungen.⁴⁷⁵

Nach der Einsetzung der Wachen durch das Kloster beruhigte sich die Lage vor Ort zunächst, da nach dieser Machtdemonstration Zusammenstöße mit den Mönchen von den Kolonisten gemieden wurden. Die Wachen zeigten sich nach diesem Zwischenfall nicht mehr in derartig offenkundiger Weise und die Kolonisten blieben passiv in ihrem Verhalten an der Grenze. Die Arbeiten seitens des Klosters auf dem strittigen Gebiet gingen weiter, während die Kolonie nun stärker auf die Unterstützung durch die deutschen Diplomaten und deren Einfluss auf die osmanische Regierung zu setzen begann.⁴⁷⁶

Der deutsche Konsul in Beirut, Martin Hartmann, schlug in einem Briefwechsel mit Radowitz unter dem Eindruck dieser Ereignisse „zwei Wege, die wir [in dieser Angelegenheit] verfolgen können“ vor. Zum einen könnte man „in allen kleinen Umständen den Deutschen helfen“, vor allem durch eine urkundliche Übertragung des strittigen Landes an die Stadt Haifa, wobei der „von den Deutschen so sehr gewünschte Fahrweg“ der Kolonie zugesprochen werden könnte, welche ihn „dann bauen und in Stande erhalten“ sollte. Die andere Option wäre, „die stets regen Hoffnungen auf Reichshilfe bei den Kolonisten entschieden herabzustimmen“ und ihr Schicksal in die Hände der Osmanen zu legen.⁴⁷⁷

Das Hilfesuch der Tempelkolonisten wurde daraufhin Anfang Januar 1886 erhört, als das deutsche Auswärtige Amt den zuständigen deutschen Botschafter in Konstantinopel anwies, bei der osmanischen Regierung zugunsten der Kolonisten zu intervenieren und dafür zu sorgen, dass die Arbeiten der Mönche gestoppt würden.⁴⁷⁸

⁴⁷⁴ Brief (1.12.1885) von Schröder an Radowitz, in: PA AA, RAV Konstantinopel 1868–1918, Spec. 35, Bd. 1.

⁴⁷⁵ Grossmann, David: *Rural Arab Demography and Early Jewish Settlement in Palestine. Distribution and Population Density during the Late Ottoman and Early Mandate Periods*, Abingdon/New York 2017, S. 65f.

⁴⁷⁶ Brief „Entziffertes Telegram“ (31.12.1885) vom Konsulat Beirut nach Pera (Konstantinopel), in: PA AA, RAV Konstantinopel 1868–1918, Spec. 35, Bd. 1.

⁴⁷⁷ Brief (3.1.1886) von Hartmann (Beirut) an Radowitz (Konstantinopel), in: PA AA, RAV Konstantinopel 1868–1918, Spec. 35, Bd. 1.

⁴⁷⁸ Brief (7.1.1886) von Otto Hellwig (Direktor Auswärtiges Amt Berlin) an Radowitz (Konstantinopel), in: PA AA, RAV Konstantinopel 1868–1918, Spec. 35, Bd. 1.

Währenddessen hatte sich die Situation vor Ort weiter zugespitzt. Der Wali von Akko war wegen des Karmelstreits nach Haifa gereist und hatte laut Keller entschieden, dass die deutschen Ansiedler kein Recht auf das umstrittene Land hätten, da sie fremde Staatsbürger seien. Vielmehr warf er den Stadtbewohnern Haifas, welche sich auf die Seite der Kolonisten gestellt hatten, Kollaboration gegen die Interessen der Regierung vor und „verbot ihnen jede weitere Verbindung mit den Deutschen“. Weiterhin drohte er den bisherigen Unterstützern eine Bestrafung an, was wohl künftige Kooperationen mit der Kolonie unterbinden sollte. Und zuletzt kündigte der Wali an, „daß am Meeresstrand der Kolonie ein türk. Wachhaus gebaut werde, um dem Schmuggel zu wehren.“⁴⁷⁹ Es scheint, trotz Kellers parteiischer Sichtweise auf die Geschehnisse, so gewesen zu sein, dass der Wali nicht nur zugunsten des Klosters intervenierte, sondern auch die Sonderstellung der Kolonie in der Region einschränken wollte. Das Errichten des Wachhauses am Strand der Kolonie, also bei der Mole, spricht für die Strategie des Provinzgouverneurs, die Infrastrukturen in Haifa stärker von den Kolonisten zu entkoppeln. In der Betrachtung von Phase eins wurde bereits dargelegt, wie die Tempelkolonisten durch den Bau der Mole eine private Infrastruktur etabliert und damit eine parallele Infrastruktur eingeführt hatten, welche der Kontrolle durch die Regierung entging. Der Versuch des Walis, diese nun wieder unter die Kontrolle der Lokalregierung zu bringen, kann also als ein politischer Schachzug im Machtkampf um die örtlichen Infrastrukturen verstanden werden, in welchem zumindest teilweise die Gewalt wieder in staatliche Hände übergehen sollte.

Die Drohung des Walis gegenüber den Einwohnern Haifas schien schnell zu wirken. Der Vizekonsul Keller beschreibt in seinen Briefen, dass die Haifaer sich ab diesem Zeitpunkt „vor jeder Begegnung mit den Deutschen [fürchteten]“. Somit hatte die Kolonie eine wichtige Stütze im Karmelstreit eingebüßt. Auch im Prozess verdüsterten sich die Aussichten der Kolonie, da Mitglieder des Tribunalgerichtes von Haifa teilweise abgesetzt und durch vermeintlich klosterfreundliches Personal ersetzt wurden. Keller lässt in seiner Korrespondenz mit dem Konsulat in Beirut seine Befürchtung kundwerden, dass die neu aufgestellten Gerichte nun den Willen des Wali befolgen würden „und die Mönche [...] auch nicht versäumen [werden], mit ihrem goldenen Einfluß noch nachzuhelfen“, womit wieder die Anschuldigung der Korruption im Raum stand.⁴⁸⁰

Nach dieser Auseinandersetzung mit dem Wali wurde es auf Seiten der Kolonisten für einige Zeit still im Karmelstreit. Weder machte der Gerichtsprozess Fortschritte, noch gab es erneute Konfrontationen zwischen der Tempelkolonie und dem Kloster. Die Kolonisten ließen die Zeit

⁴⁷⁹ An obigen Brief angehängte Abschrift (29.12.1885) eines Briefes von Keller (Haifa) an Hartmann (Beirut), in: PA AA, RAV Konstantinopel 1868–1918, Spec. 35, Bd. 1.

⁴⁸⁰ An den Brief vom 7.1.1886 angehängte Abschrift (3.1.1886) von Keller an das Konsulat in Beirut, in: PA AA, RAV Konstantinopel 1868–1918, Spec. 35, Bd. 1.

jedoch nicht tatenlos verstreichen und nutzten diese Ruhepause im Juli 1886 für den Ausbau der Straße auf den Berg bis hoch zu dem strittigen Gebiet.⁴⁸¹ Die Straße sollte, so wurde zumindest nach außen kommuniziert, zu diesem Zeitpunkt lediglich die Weinberge der Kolonie besser an dieselbe anschließen. Die Baukosten beliefen sich auf „Fracs. 1200–1300“ und wurden durch die Spende der Witwe Barnwarth finanziert.⁴⁸² Der Bau der Fahrstraße bis zu dem von den Mönchen gesperrten Abschnitt war allerdings mit großer Sicherheit auch ein Zeichen an die Mönche und die Kolonie selbst, dass man auf seine Ansprüche bestehen würde. Dieser Straße wurde dadurch eine hohe Kritikalität für das Bemühen der Kolonisten in Haifa beigemessen und sie stand auch im Zeichen der *Mission durch Vorbild*, da sie den Anfang einer Erschließung des Karmels symbolisierte. Der Symbolcharakter der Infrastruktur war hierbei entscheidend. Es war den Kolonisten daher auch wichtig, dass sie anliegende arabische Grundbesitzer davon überzeugen konnten, die Straße auch teilweise durch deren Grundstücke bauen zu dürfen, wobei diese sogar einige Weinstöcke opferten. Passend zu dem Gebiet, durch welches die Straße führte, wurde die Fahrstraße von den Haifaer Kolonisten „Weinsteig am Karmel“ genannt.⁴⁸³

Die Mönche setzten derweil ihre Kultivierungsarbeiten auf dem Karmel fort. So berichtete Keller im Mai 1886 von einem Spazierritt auf dem Karmel und von diversen Gebäuden, welche die Mönche in der Zeit seit dem Einschreiten des Wali errichtet hätten. Zudem sei die Straßenstrecke auf dem strittigen Gebiet „ihrer ganzen Länge nach mit Steinen verlegt“ worden. Insgesamt seien vom Kloster „50 Arbeiter auf den Berg“ gebracht worden, mit deren Hilfe die Mönche diverse Arbeiten durchführten.⁴⁸⁴

Nachdem nun am 14. April das Gericht in Haifa sich mit den Gebietsansprüchen des Klosters auseinandergesetzt und die Grenzen, die das Kloster gezogen hatte, zu dessen Gunsten anerkannt hatte, gingen die Kolonisten dazu über, die lokalen Behörden und Gerichte zu übergehen. Die Kolonie verfasste mit einigen Stadtbewohnern, die sich dem Befehl des Wali widersetzen, eine „Eingabe“ an den Großwezir, also den Regierungschef in Konstantinopel. In dieser Eingabe wurde um Hilfe in der Angelegenheit gebeten, worauf der Großwezir einen hohen Beamten aus Nazareth, Assad Effendi, nach Haifa schickte, welcher in dem Karmelstreit zwischen beiden Seiten vermitteln sollte. Assad Effendi ordnete nach seiner Ankunft den sofortigen Stopp der Arbeiten auf dem Streitland an, was die Mönche laut Keller angeblich mit der Drohung erwidert hätten, den Karmel „binnen 24 Stunden [...] mit Algierer besetz[t]en“ zu lassen, damit die Arbeit fortgesetzt würde. Keller interpretierte dies wiederum gegenüber

⁴⁸¹ Telegramm (9.7.1886) von Radowitz (Botschaft Konstantinopel) an Keller (Haifa) sowie die Antwort von Keller an Radowitz, in: PA AA, RAV Konstantinopel 1868–1918, Spec. 35, Bd. 1.

⁴⁸² Warte des Tempels, 1886, (Jg. 42), Nr. 34, S. 267.

⁴⁸³ Ebenda, S. 268.

⁴⁸⁴ Abschrift eines Briefes (4.5.1886) von Keller (Haifa) an Hartmann (Konsulat Beirut), in: PA AA, RAV Konstantinopel 1868–1918, Spec. 35, Bd. 1.

seinen Vorgesetzten als eine Machtandrohung durch Frankreich, welchem die „Algerier“ angehörten, und beklagte dabei „die französische Gewalt, unter der wir leben und leiden müssen“.⁴⁸⁵ Keller nutzte damit geschickt auch die Rivalität zwischen dem Deutschen Reich und Frankreich aus, indem er die Situation gegenüber der deutschen Botschaft in einem möglichst international aufgeladenen Licht darstellte. Damit sollte zweifellos eine Reaktion von möglichst hoher Stelle im deutschen Auswärtigen Amt provoziert werden.

Unterdessen zweifelte Assad Effendi das Gerichtsurteil vom 14. April offen an. Die Mönche arbeiteten hingegen unter dem Eindruck dieses gewonnenen Prozesses offen mit einer angeblich noch zahlreicheren Mannschaft an der Kultivierung des Landes, damit ihre Position in eventuellen Folgeverfahren und -untersuchungen gestärkt würde.⁴⁸⁶

Unter dem Eindruck der Anwesenheit Assad Effendis, ihrer Fortschritte auf dem Streitland und dem gewonnenen Prozess vom 14. April wurde Mitte Mai Gesprächsbereitschaft von Seiten des Klosters gegenüber der Kolonie signalisiert. Viele der Mönche schienen nun bereit zu verhandeln, solange sie noch in einer starken Position waren. Erste Gespräche fanden statt und man einigte sich darauf, dass die Kolonisten „sich mit der Straße zufrieden geben und nicht mehr appellieren [Widerspruch gegen das Urteil vom 14. April 1886 einlegen]“ sollten. Nach diesen ersten Sondierungen wollte Keller als Unterhändler der Kolonie ein Treffen mit dem Vorsteher des Klosters, dem Prokurator „Bonpère“, in einem neutralen Rahmen anberaumen. Der Prokurator verwarf jedoch die Aussicht auf einen Ausgleich, laut Keller angeblich aus „Rache gegen die Deutschen“; ein generelles Misstrauen gegenüber Keller seitens des Klostersvorstehers scheint aber ebenso wahrscheinlich.⁴⁸⁷

Die Situation drohte nach dem Scheitern der Verhandlungen nun zu Ungunsten des Klosters zu kippen. Assad Effendi ließ im Juni 1886 auf Befehl des osmanischen Sultans zwölf Reiter auf den Karmel schicken, um die Kultivierung des Landes zu stoppen. Damit wurde das Urteil vom 14. April effektiv aufgehoben und der Berg von der osmanischen Reichsregierung unter Bewachung gestellt.⁴⁸⁸ Dieser Zustand hielt knapp einen Monat an, bis die Wachen wieder abkommandiert wurden, doch auch nach dem Abzug der Wachen räumte Keller in einem Brief am 21. Juli ein, dass die Mönche ihre Arbeiten nun „völlig eingestellt“ hätten.⁴⁸⁹

⁴⁸⁵ Abschrift eines Briefes (4.5.1886) von Keller (Haifa) an Hartmann (Konsulat Beirut), in: PA AA, RAV Konstantinopel 1868–1918, Spec. 35, Bd. 1.

⁴⁸⁶ Abschrift eines Briefes (10.5.1886) von Keller (Haifa) an das Konsulat Beirut (Hartmann), in: PA AA, RAV Konstantinopel 1868–1918, Spec. 35, Bd. 1.

⁴⁸⁷ Abschrift eines Briefes (22.5.1886) von Keller (Haifa) an Hartmann (Konsulat Beirut), in: PA AA, RAV Konstantinopel 1868–1918, Spec. 35, Bd. 1.

⁴⁸⁸ Abschrift eines Briefes (7.6.1886), angehängt in einem Brief an Radowitz, von Keller (Haifa) an das Konsulat Beirut, in: PA AA, RAV Konstantinopel 186–1918, Spec. 35, Bd. 1.

⁴⁸⁹ Brief (21.7.1886) von Schröder an Radowitz (beide Konstantinopel), in: PA AA, RAV Konstantinopel 1868–1918, Spec. 35, Bd. 1.

Diese Ruhe währte jedoch nicht lange. Bereits eine Woche später scheinen die deutschen Kolonisten „eine Mauer, welche die Mönche des Berges Carmel errichtet hatten, gewaltsam entfernt“ zu haben. Die Kolonisten beharrten nun auf der Öffnung der Straße auf den Karmel, da das Urteil zugunsten der Karmeliter von Assad Effendi aufgehoben worden war.⁴⁹⁰ Diese Auffassung unterstrichen die Tempelkolonisten in einer Note an die Deutsche Botschaft in Konstantinopel, in welcher sie die weiter bestehende Versperrung der Straße auf den Karmel durch die Mönche verurteilten, die nun aus ihrer Sicht keine rechtliche Grundlage mehr habe. Sie beschuldigten die Mönche überdies, auch den Zugang zu den bereits von den Kolonisten kultivierten Weinbergen durch eine neue Mauer versperrt zu haben. Es ist jedoch unklar, ob damit die offiziellen Weinberge der Kolonisten am Weinstieg gemeint waren oder neu angepflanzte Felder in dem umstrittenen Gebiet.⁴⁹¹

Die Kolonisten baten daher den Botschafter Radowitz in ihrem Schreiben, dass er dafür arbeiten möge, dass „der Weg ganz unbedingt frei gegeben werde, damit derselbe nach Anordnung des Ingenieurs Herrn G[ottlieb] Schumacher bis auf den Berg fortgeführt [...] werden könne“.⁴⁹² Jedoch ging es nun um weit mehr als die Öffnung der Straße. Sie baten den Botschafter auf der Forderung zu bestehen, „daß außerdem die Ebene auf dem Berg Karmel [...] in der ganzen Breite der deutschen Weinberge oder wenigstens [...] ein Areal gerade gegen der Kolonie anstoßend an die deutschen Weinberge, in einer Länge von fünfhundert u. in einer Breite von ebenfalls fünfhundert Metern durch allerhöchsten Ferman [Dekret] Seiner Majestät des Sultans den deutschen Kolonisten zugeschrieben werden“ solle.⁴⁹³ Den Kolonisten in Haifa ging es also offensichtlich, zumindest ab dem Herbst 1886, nicht mehr nur um die Erreichbarkeit des neuen Grundstückes auf dem Karmel. Sie versuchten vielmehr auch, neuen Landbesitz für die Kolonie zu beanspruchen. In dieser Forderung sahen sicherlich manche Kolonisten die Hoffnung auf Verwirklichung der Anfang der 1870er nicht erfolgten Karmelschenkung. Sie zeigt aber auch, dass für eine ganze Reihe von Kolonisten (der Brief ist von zahlreichen hochrangigen Angehörigen der Kolonie unterschrieben) die Fahrstraße auf den Karmel und der Konflikt darum ein Werkzeug darstellte, um die Expansion der Kolonie auf Kosten des Karmelklosters voranzutreiben.

Unterdessen ging ein parallellaufender Prozess Ende August 1886 in die letzte Phase. Hier wurde vor Gericht die Frage erörtert, ob der Weg auf den Karmel bereits vorher bestanden hatte und von den Bewohnern der Stadt genutzt wurde, ob also ein Gewohnheitsrecht bestand

⁴⁹⁰ Brief (31.7.1886) aus dem Auswärtigen Amt in Berlin an Radowitz (Konstantinopel), in: PA AA, RAV Konstantinopel 1868–1918, Spec. 35, Bd. 1.

⁴⁹¹ Brief (6.8.1886) der Kolonisten in Haifa an die Botschaft in Konstantinopel, in: PA AA, RAV Konstantinopel 1868–1918, Spec. 35, Bd. 1.

⁴⁹² Ebenda.

⁴⁹³ Ebenda.

und ob die Mönche diesen Weg einfach so versperren und damit den Zugang auf den Berg verhindern durften. Die Kolonie hatte ein großes Interesse daran, dass das Urteil das Gewohnheitsrecht bestätigte, da damit der Bau der Fahrstraße auf den Karmel und zum Grundstück des Herrn Keller als im Interesse der Stadt liegend dargestellt werden konnte und auch das Kloster die Blockade des Weges aufgeben hätte müssen. Der Vertraute des Sultans, Assad Effendi, wurde als Vorsitzender des Prozesses eingesetzt, aber bald wieder abberufen, um seinen Posten in Nazareth wieder einzunehmen.⁴⁹⁴ Hierdurch wurde der Prozess unterbrochen und die deutschen Diplomaten drängten in der Hauptstadt des Osmanischen Reiches auf die Wiedereinsetzung Effendis. Der Konsul Hartmann in Beirut riet den Kolonisten daraufhin, unabhängig vom Prozess direkt eine Note an den Großwesir zu schreiben, „in welcher sie unter Berufung auf öffentliches Interesse und früheren Zustand, um Wiedereröffnung des alten Wegs auf Karmel und Verwandlung in Fahrstraße bitten.“⁴⁹⁵ Damit sollten der Prozess und dessen Verzögerung obsolet werden. Die Reichsregierung kam diesem Gesuch auch wegen der Unterstützung des Antrags durch die Deutsche Botschaft Ende November nach und erließ den Befehl, den Weg durch die Lokalregierung öffnen zu lassen.⁴⁹⁶ Dies wurde jedoch von den dortigen Behörden nicht umgesetzt, da das Kloster auf der Grundlage des Befehls jede Zusammenarbeit ablehnte und offen mit Widerstand drohte.⁴⁹⁷ Daraufhin mischten sich nun auch das Reichskanzleramt und das Auswärtige Amt des Deutschen Reiches verstärkt in den Streit ein und versuchten, in Absprache mit den osmanischen Reichsbehörden Vermittlungsvorschläge auszuarbeiten. Vor allem wurde hierbei auf die Öffnung der Straße und die Durchsetzung dieser Maßnahme durch die Reichsregierung in Konstantinopel gesetzt, da man immer noch versuchte, dem Streit so die Grundlage zu entziehen und ihn endlich zu beenden.⁴⁹⁸ Unterdessen wurde von dem Gericht in Haifa ein Gutachten über die Rechtslage des alten Weges angefertigt, welches zu dem Schluss kam, dass die Einwände der Stadtbewohner und der Verweis auf das Gewohnheitsrecht der Wegenutzung auf den Berg Karmel legitim seien. Zudem sei durch die Ausbaumaßnahmen der Kolonisten, die durch die neuen Verkehrsmittel

⁴⁹⁴ Telegramm (2.8.1886) an die Botschaft in Konstantinopel von Gies (Konsulat Beirut), in: PA AA, RAV Konstantinopel 1868–1918, Spec. 35, Bd. 1.

⁴⁹⁵ Telegramm (24.8.1886) von Radowitz (Deutsche Botschaft Konstantinopel) an das Konsulat Beirut, in: PA AA, RAV Konstantinopel 1868–1918, Spec. 35, Bd. 1.

⁴⁹⁶ Telegramm (30.11.1886) von Keller (Haifa) an Schroeder (Deutsche Botschaft Konstantinopel), in: PA AA, RAV Konstantinopel 1868–1918, Spec. 35, Bd. 1, sowie Brief (27.11.1886) aus Konstantinopel (Pera) an den Reichskanzler Otto von Bismarck (Berlin), in: PA AA, RAV Konstantinopel 1868–1918, Spec. 35, Bd. 1.

⁴⁹⁷ Telegramm (30.11.1886) von Keller (Haifa) an die Botschaft in Konstantinopel, in: PA AA, RAV Konstantinopel 1868–1918, Spec. 35, Bd. 1.

⁴⁹⁸ Brief (18.12.1886) von Hellwig (Auswärtiges Amt Berlin) an Radowitz (Konstantinopel), in: PA AA, RAV Konstantinopel 1868–1918, Spec. 35, Bd. 2.

notwendig geworden seien, ein „öffentlicher Nutzen daraus [entsprungen], daß [also] keine Veranlassung vorliegt, diese Straße abzusperren“.⁴⁹⁹

Die Lage hatte sich durch diese Entwicklungen innerhalb kurzer Zeit deutlich zuungunsten des Karmeliterklosters entwickelt. Nicht nur gab es eine offizielle Anweisung des Großwesirs, die Straße zu öffnen, sondern es schien sich abzuzeichnen, dass der langfristige, rechtliche Status der Straße durch den Gerichtsprozess zuungunsten des Klosters entschieden werden könnte. In dieser Lage versuchten die Kolonisten nun erneut, mit dem Karmelkloster in Verhandlungen zu treten, um die Angelegenheit außergerichtlich zu klären. Dies wurde auch dadurch möglich, dass der deutsche Reichskanzler Bismarck den Papst dazu brachte, in dem Streit das „Oberhaupt des Ordens“ der Karmeliter, Girolamo Maria Gotti, nach Haifa zu schicken, damit dieser in Verhandlungen mit der Kolonie treten und den Streit durch einen Kompromiss beilegen könne.⁵⁰⁰ Gotti traf am 27. September 1886 in Haifa ein und begann sogleich, in Unterredungen mit Keller und anderen Kolonisten über den Karmelstreit zu treten. Innerhalb der 40 Tage, in welchen das Oberhaupt der Karmeliter vor Ort war, verhandelten Keller und er über die Angelegenheit und es wurde klar, dass Gotti bereit war, den Teil des Landes, über den die Straße verlaufen sollte, an die Kolonie zu verkaufen. Hierfür musste die Kolonie jedoch erst die Rechtmäßigkeit des Besitztitels, welchen das Kloster über das Land besaß, anerkennen und dessen rechtliche Anfechtung beenden. Gotti machte daher die Aufnahme von Verkaufsgesprächen von einem Fallenlassen der Klage seitens der Kolonisten und der Bewohner von Haifa abhängig. In den Verhandlungen wird klar, dass für beide Seiten die übrigen Stadtbewohner von Haifa nicht mehr als Werkzeuge darstellten, um die eigene Position zu stärken. Denn während der Verhandlungen war laut den Quellen niemand aus dieser Gruppe anwesend, ebenso wurden hier ausschließlich Interessen der Kolonie und des Klosters besprochen und gegeneinander abgewogen. Trotz dieser Fortschritte verließ Gotti Haifa ohne eine Niederschrift der Bedingungen, anscheinend, da Keller dies verweigerte.⁵⁰¹ Carmel schreibt Gottis Kompromissbereitschaft dem Umstand zu, dass mit der Einbeziehung immer höherer politischer Kreise – immerhin waren zu diesem Zeitpunkt bereits Bismarck und der Papst involviert gewesen – eine Niederlage der Mönche und deren Schutzmacht Frankreich auf lange Sicht absehbar wurde. Um die Wogen zu glätten und eine Einigung mit der Kolonie nicht zu

⁴⁹⁹ Brief „Abschrift und Übersetzung des Beschlusses des Municipalconsuls“ (24.12.1886), angehängt an einen Brief von Hartmann (Beirut) an Radowitz (Konstantinopel), in: PA AA, RAV Konstantinopel 1868–1918, Spec. 35, Bd. 2.

⁵⁰⁰ Carmel, Geschichte Haifas, S. 96.

⁵⁰¹ Angehängte Übersetzung eines Briefes (14.12.1886) von Girolamo Gotti (Oberhaupt Karmeliter) an Luigi Rotelli (Apostolischer Delegierter in Konstantinopel), in: PA AA, RAV Konstantinopel 1868–1918, Spec. 35, Bd. 2.

gefährden, ersetzte Gotti zudem vor seiner Abreise den der Kolonie feindlich gesinnten Vorsteher des Klosters.⁵⁰²

Nachdem Gotti Haifa per Schiff verlassen hatte, begann Keller jedoch damit, weitaus radikalere Forderungen an das Kloster zu stellen, als dies in den Verhandlungen mit Gotti der Fall gewesen war. So habe dieser, so Gotti, den Mönchen eine Frist bis zum 30.11.1886 gestellt, um erstens die Straße auf Kosten des Klosters zu öffnen und zweitens der Kolonie einen „sehr ausgedehnten Streifen Land“ an der Straße abzutreten. Dafür würden die Kolonisten sich im weiteren Gerichtsprozess enthalten und auch von einer Übertragung der Sache an das Obere Gericht in Damaskus absehen.⁵⁰³ Gotti verwarf diesen Vorschlag sofort und riet den Karmelitern, die Frist verstreichen zu lassen. Vielmehr solle das Kloster den Widerstand gegen die Kolonie und die osmanischen Behörden aufrechterhalten. Damit waren die Verhandlungen durch Kellers Vorpreschen vorerst wieder gescheitert und das Gerichtsverfahren ging nach einer Entscheidung zugunsten des Klosters durch Berufungsklage der Kolonisten vor das Obere Gericht in Damaskus. Doch auch dort wurde dem Kloster Recht gegeben, woraufhin die Kolonisten mit dem Obersten Gericht in Konstantinopel eine weitere Instanz anriefen, den Fall zu überprüfen.⁵⁰⁴ Dort wurde die Berufungsklage jedoch abgewiesen.⁵⁰⁵ Als der Gerichtsprozess in Konstantinopel verloren schien, intervenierte schließlich Bismarck ein weiteres Mal beim Papst, welcher aufgrund des Drucks aus Berlin schließlich die Karmeliter zum Verkauf des umstrittenen Landes an die Kolonisten, speziell an Friedrich Keller, drängte.⁵⁰⁶ Der Kaufvertrag wurde schließlich am 30. August 1887 von beiden Seiten unterzeichnet und die „7000 Francs“ Kaufpreis wurden von Keller aus den Mitteln der Bannwarth-Spende finanziert.⁵⁰⁷ Ende Oktober wurde die Fahrstraße geöffnet und die Bauarbeiten an derselben begannen.⁵⁰⁸ Diese dauerten noch bis in den März 1888 an. Auch die Planung der Bebauung des nun angebundenen Terrains auf dem Karmel gingen voran. Dort wurden 40 Parzellen an Kolonisten verkauft sowie der Bau eines Luftkurhauses vorangetrieben.⁵⁰⁹ Das neue Areal wurde

⁵⁰² Carmel, Geschichte Haifas, S. 96.

⁵⁰³ Übersetzung eines Briefes (10.3.1887) von Gotti an Rotelli (Konstantinopel), in: PA AA, RAV Konstantinopel 1868–1918, Spec. 35, Bd. 2.

⁵⁰⁴ Carmel, Geschichte Haifas, S. 97.

⁵⁰⁵ Telegramm (30.3.1887) von Reitz (Konsulat Beirut) an Radowitz (Konstantinopel), in: PA AA, RAV Konstantinopel 1868–1918, Spec. 35, Bd. 2.

⁵⁰⁶ Carmel, Geschichte Haifas, S. 97.

⁵⁰⁷ Brief (5.8.1887) von Reitz (Konsulat Beirut) an Radowitz (Konstantinopel), in: PA AA, RAV Konstantinopel 1868–1918, Spec. 35, Bd. 2.

⁵⁰⁸ Brief (24.10.1887) von Reitz (Konsulat Beirut) an Radowitz (Konstantinopel), in: PA AA, RAV Konstantinopel 1868–1918, Spec. 35, Bd. 2.

⁵⁰⁹ Brief (2.2.1888) aus Beirut an Radowitz (Konstantinopel), in: PA AA, RAV Konstantinopel 1868–1918, Spec. 35, Bd. 2.

allerdings nie die große Expansion für die Kolonie Haifa, zu der es während des Karmelstreits hochstilisiert worden war, als die Erschließung des Karmels für die Kolonie noch zur Überlebensfrage erklärt worden war. Vielmehr wuchs „Karmelheim“, wie der neue Teil der Kolonie Haifa genannt werden sollte, zu einem kleinen Villenviertel mit vielen Sommerhäusern und einem Luftkurhaus für die Bewohner der Kolonie heran, welches Mitte 1891 eröffnet wurde. In den 1920er Jahren wurden sogar große Teile des Viertels an eingewanderte Juden verkauft.⁵¹⁰ Die schwer erkämpfte Straße nach Karmelheim wurde in der Zeit bis zum Ersten Weltkrieg durch die Kolonisten gepflegt und instand gehalten.⁵¹¹

Die Beziehungen der Kolonie zu dem Kloster normalisierten sich nach der Beilegung des Streites überraschend schnell.⁵¹² Die Mönche benutzten bereits Mitte 1888 „unsere Fuhrleute bei ihrem Verkehr mit den Klöstern und Hospizen im Innern des Landes“ und kauften auch wieder vermehrt in der Kolonie ein, was für die deutschen Ansiedler ein klares Zeichen für das Ende der Feindseligkeiten darstellte.⁵¹³ Erklären lässt sich diese schnelle Versöhnung unter anderem auch mit der Auswechslung des dortigen Klostervorstehers durch Gotti.

Doch nicht nur gegenüber dem Karmelkloster veränderte sich die Haltung der Kolonisten nach dem Karmelstreit. Der Streit hatte dem sich in der Tempelgesellschaft ausbildenden deutschen Nationalismus neuen Auftrieb gegeben. Beispielhaft machte sich das laut Carmel daran bemerkbar, dass man ab diesem Zeitpunkt jährlich den Geburtstag des Kaisers festlich beging.⁵¹⁴ Eine grundsätzliche Abkehr von dem bis zu diesem Zeitpunkt noch vorsichtigen Standpunkt gegenüber nationalistischen Strömungen war jedoch bereits vorher erkennbar, vor allem durch die ab 1884 einsetzende Nähe zu kolonialpolitischen Kreisen wie dem Deutschen Kolonialverein.⁵¹⁵

Gründung und Scheitern von Neuhardthof bei Tireh

Der Karmelstreit und die Gründung von „Karmelheim“ auf dem Karmel waren allerdings nicht die einzige, durch Konflikte bedrohte Expansion der Kolonie Haifa. Die zweite Phase zeigt, dass die Kolonisten im Norden ab 1884 vermehrt nach Möglichkeiten suchten, Gebiete zur Erweiterung der Kolonie zu nutzen und dabei auf Probleme mit ihrer Umgebung stießen.

⁵¹⁰ Goldmann, S. 204ff sowie Warte des Tempels, (Jg. 47), Nr. 32, S. 249.

⁵¹¹ Warte des Tempels, 1892, (Jg. 48), Nr. 28, S. 220.

⁵¹² Warte des Tempels, 1888, (Jg. 44), Nr. 3, S. 20.

⁵¹³ Warte des Tempels, 1888, (Jg. 44), Nr. 25, S. 194.

⁵¹⁴ Carmel, Siedlungen, S. 147.

⁵¹⁵ Warte des Tempels, 1884, (Jg. 40), Nr. 4, S. 1f sowie Warte des Tempels, 1886, (Jg. 42), Nr. 18, S. 138.

Denn auch das Grundstück bei Tireh, welches die Tempelgesellschaft bereits früh in der Zeit der Ansiedlung erworben hatte und lange landwirtschaftlich zu nutzen versuchte, wurde zu dieser Zeit vermehrt in das Interesse der Kolonie gerückt. Erworben hatte die Kolonie das „3000 Dunam“ (ca. 3 km²) große Gebiet im Jahre 1874, um es als Ackerland zu nutzen und die fehlenden Anbauflächen in Haifa auszugleichen. Bei der Erwerbung wurde vor allem hervorgehoben, dass „das erworbene Feld [...] durch einen ebenen, Sommers und Winters gut zu befahrenen Weg mit der Colonie verbunden“ gewesen sei.⁵¹⁶ Das Grundstück war allerdings, ähnlich wie der Besitz auf dem Karmel, in Wirklichkeit nicht so einfach zu erreichen, da es auf der anderen Seite des Berges Karmel, im Südwesten der Kolonie, gelegen war.⁵¹⁷ Trotzdem planten die Kolonisten, die an der Bewirtschaftung beteiligt waren, das Areal von der Kolonie aus bewirtschaften zu können. Dieser Plan wurde jedoch von den Bewohnern des nahe gelegenen Dorfes Tireh durchkreuzt. Die offene und ungeschützte Anlage machte es den Dorfbewohnern anscheinend sehr einfach, die angebauten Produkte und zurückgelassenen Geräte der Tempelkolonisten zu entwenden oder zu zerstören. Generell schienen die unter den Kolonisten als gewalttätig bekannten Bewohner Tirehs ein Sicherheitsrisiko für den Außenposten der Kolonie darzustellen.⁵¹⁸

Daher war es in den Augen der Haifaer Bauern unerlässlich, auch vor Ort eine Präsenz zu etablieren, um den Ackerbau und eine Sicherung des Grundstückes zu ermöglichen.⁵¹⁹ Mit dem Bau eines „Oekonomiegebäudes“ wurde 1897 der erste Grundstein zu einer Kleinsiedlung gelegt, welchem bis 1899 drei weitere Gebäude folgten. Die Kolonisten gründeten den „Neuhardhofverein“ und nannten die neue Siedlung dementsprechend „Neuhardhof“ (in der Literatur jedoch regelmäßig als „Neuhardthof“ bekannt), als klare Referenz auf den Kirschhardthof in Württemberg, wo die Geschichte der Tempelkolonisation Mitte des 19. Jahrhunderts begonnen hatte.⁵²⁰

Der neuen Kolonie wurde jedoch von der Tempelgesellschaft insgesamt kaum Aufmerksamkeit geschenkt und sie blieb bis zum Ersten Weltkrieg stark unterentwickelt. Dies lag, laut Carmel, vor allem an der mangelhaften Beschaffenheit des Bodens, dem Fehlen von Wasserquellen und den fortgesetzten Feindseligkeiten der Dorfbewohner von Tireh, die das Vordringen der Kolonisten wahrscheinlich als Bedrohung wahrnahmen.⁵²¹ Aufgrund dieser Probleme war eine Bewirtschaftung der Flächen nur schwer möglich und man ging dazu über, das Land an

⁵¹⁶ Süddeutsche Warte, 1874, (Jg. 30), Nr. 21, S. 83.

⁵¹⁷ Goldmann, S. 203.

⁵¹⁸ Ebenda, S. 204.

⁵¹⁹ Carmel, Siedlungen, S. 78.

⁵²⁰ Warte des Tempels, 1899, (Jg. 55), Nr. 21, S. 166f.

⁵²¹ Carmel, Siedlungen, S. 79.

Bewohner von Tireh zu verpachten, um immerhin einen kleinen wirtschaftlichen Mehrwert aus demselben generieren zu können.⁵²²

Gottlieb Schumacher – Aufstieg zur zentralen Figur des Infrastrukturwesens der Kolonie Haifa und im Norden Palästinas

Gottlieb Schumacher war, wie man zuletzt ebenfalls im Karmelstreit hatte sehen können, eine zentrale Figur in dem Bestreben der Expansion auf den Karmel. Dies ist insofern interessant, als Schumacher zu diesem Zeitpunkt bereits in den Diensten der osmanischen Lokalregierung und als US-amerikanischer Vizekonsul tätig war. Aus dieser Stellung ist ersichtlich, warum keines der offiziellen Hilfesuche seine Unterschrift aufwies: Er hatte eine gewisse Neutralität zu wahren.

An dieser Stelle ist daher eine kurze Einordnung der Person Gottlieb Schumachers von Nöten, da er für die zweite Phase des Infrastrukturnetzes der Kolonien im Norden eine Art Schlüsselfigur darstellte. Carmel nannte ihn in seiner Darstellung der Familie Schumacher in Palästina sogar den „wohl bedeutendsten Palästina-Deutschen“, in welchem sich auch der „geistige Wandel“ innerhalb der Kolonien hin zu „praktischen und politischen Aspekten“ vollzog.⁵²³

Gottlieb Schumacher war als Sohn des einflussreichen Templers Jakob Schumacher am 21. November 1857 in Zanesville (USA) geboren und verbrachte die ersten zwölf Jahre seines Lebens in den Vereinigten Staaten. 1869 siedelte er gemeinsam mit seiner Familie nach Palästina in die Kolonie Haifa über, besuchte dort zuerst eine arabische Schule und dann die Schule der Kolonie.⁵²⁴ 1876 schickte ihn seine Familie an die Technische Hochschule in Stuttgart, wo er Ingenieurwesen und Architektur studierte.⁵²⁵

1881 kehrte er nach erfolgreichem Studium in die Kolonie Haifa zurück, wo er vier Jahre später, am 20. Dezember 1885, zum Ingenieur des Paschaliks Akko ernannt wurde, welches sich von der Küste bis an den See Genezareth erstreckte. Seine Aufgaben lagen vor allem im Infrastrukturbereich. So sollte er Sorge tragen für „Straßenarbeiten, Regulierung der Verkehrswege innerhalb der Städte, sowie der Brückenbau [...] mit Einschluß der Städte Acca, Caifa, Nazareth, Tiberias, Safed“.⁵²⁶ Somit war Schumacher zum zentralen Akteur auf osmanischer

⁵²² Carmel, Siedlungen, S. 190.

⁵²³ Carmel, Die württembergische Familie Schumacher in Palästina, S. 168f.

⁵²⁴ Nachruf auf Gottlieb Schumacher, in: Warte des Tempels, 1926, (Jg. 82), Nr. 1, S. 6.

⁵²⁵ Ebenda.

⁵²⁶ Warte des Tempels, 1886, (Jg. 42), Nr. 5, S. 36f.

und deutscher Seite in der Planung von Infrastrukturprojekten in allen relevanten Teilen des Nordens Palästinas geworden.



Abb. 10: Gottlieb Schumacher (1857–1926)
(Wikimedia Commons)

Als solcher forcierte er zu Beginn seiner Anstellung das Projekt einer „Straßenbrücke“ über den Kison. Dieses Projekt hatten die Kolonisten bereits am Anfang ihrer Ansiedlung unter dessen Vater Jakob Schumacher verfolgt, jedoch nicht zu einem Abschluss bringen können.⁵²⁷ Das Thema kam 1884 wieder verstärkt auf die Tagesordnung, als die Kolonisten über die Machbarkeit des Unternehmens nachdachten, es aber als zu kostspielig einschätzten und verwarfen. Die Informationen sind hier leider nicht eindeutig, denn 1884 wurde ebenfalls berichtet, dass die Kolonie solch eine Brücke selbst erbaut habe.⁵²⁸ Dass Schumacher der Erbauung einer Brücke über den Kison nun so einen zentralen Raum in seiner Arbeit einräumte, spricht dafür, dass diese angeblich von den Kolonisten erbaute Brücke entweder kurz darauf wieder durch eine Überflutung des Kison zerstört wurde, nicht für Fuhrwerke geeignet war oder dringend erneuert werden musste. Weitere Projekte Schumachers umfassten „die Verlängerung des Ausschiffungspfeilers in Caifa mittelst eiserner Schraubenpfähle“ sowie die Herstellung einer „Straßenbepflasterung in Caifa“. Die Kolonisten sahen in Schumacher, zusätzlich durch diesen Tatendrang beeindruckt, einen großen Vorteil für die Kolonie selbst, da so die vielen Anfragen der Kolonie betreffend verschiedener Baumaßnahmen, auch im Verkehrsbereich, endlich ein offenes Ohr zu finden schienen. Zudem schien Schumacher nun

⁵²⁷ Süddeutsche Warte, 1871 (Jg. 27), Nr. 26, S. 101.

⁵²⁸ Warte des Tempels, 1884 (Jg. 40), Nr. 34, S. 10 sowie Warte des Tempels, 1884 (Jg. 40), Nr. 52, S. 10.

auch seinen Einfluss in der osmanischen Lokalregierung zugunsten der Kolonie geltend zu machen.⁵²⁹

Das „Straßenbaufieber“ ab 1886

Das Jahr 1885 stand für die Kolonisten in Haifa verständlicherweise stark unter dem Eindruck des ausbrechenden Streits mit den Karmelitern, weswegen anderweitige Informationen über andere Infrastrukturthemen weitgehend ausblieben. Als eine der wenigen Entwicklungen in diesem Zeitraum wurde auf die Inanspruchnahme von Infrastrukturen der Kolonisten durch die zionistischen Einwanderer eingegangen. So habe die „Judenkolonie Samarin“ (das heutige Zikhron Ya'aqov⁵³⁰) auf das Baugewerbe der Kolonie zurückgegriffen, vor allem aber „die Schmiede und Wagner“ der Kolonie Haifa in Anspruch genommen. Die nun entstehenden zionistischen Siedlungen der ersten Alija griffen auf die Expertise der begleitenden Gewerbe zurück und orientierten sich auch anderweitig am Verkehrssystem der Kolonie, wofür die hohe Inanspruchnahme der Wagner spricht. Ferner hätten diese Ansiedler auch „den Fuhrleuten zu thun“ gegeben, also das bereits bestehende Verkehrsnetz der Kolonie genutzt. Dementsprechend gut wurde die wirtschaftliche Lage der Kolonie betreffend der Infrastrukturen für das Jahr 1885 gezeichnet, da sich durch die zionistischen Ansiedlungen neue Absatzmärkte für die Handwerker und Fuhrleute der Kolonie aufgetan hatten.⁵³¹

Das Jahr 1886 war dafür umso mehr von neuen Entwicklungen im Norden Palästinas gekennzeichnet. Im Mai 1886 berichtete die *Warte*, dass eine „Chaussierte Straße“ von Haifa nach Nazareth gebaut werden solle, welche auch eine steinerne Überbrückung des Kison beinhalten solle.⁵³² Als Chaussee bezeichnete man damals eine Straße aus „zerschlagenen Steinen u. Kies“, welche – möglichst ohne große Steigungen – zwei Orte miteinander verbinden, breit genug für zwei Fuhrwerke sein und möglichst sicher vor Überschwemmungen angelegt werden sollte.⁵³³

⁵²⁹ Warte des Tempels, 1886, (Jg. 42), Nr. 5, S. 37.

⁵³⁰ Kedar, S. 7.

⁵³¹ Warte des Tempels, 1886, (Jg. 42), Nr. 5, S. 36.

⁵³² Warte des Tempels, 1886, (Jg. 42), Nr. 18, S. 139.

⁵³³ Pierer's Universal-Lexikon, Band 3. Altenburg 1857, S. 888.



Abb. 11: Die Nazarethstraße (rot hervorgehoben) sowie die Brücke (blau) über den Kison (hellbau hervorgehoben) (Kartenausschnitt von G. Schumacher für DPV, datiert auf 1927, Maßstab 1:50 000)

Der Unterschied zur bestehenden, von den Kolonisten angelegten Straße nach Nazareth bleibt jedoch unklar. Die Straße kam schließlich durch ihre Streckenführung auch weitgehend ohne Steigungen aus, da die Kolonisten aus praktischen Gründen erst kurz vor Nazareth die Straße auf die Berge um Nazareth führten, wie im Teil zu Phase eins dargestellt. Deren Baukonsistenz wird zudem ähnlich wie die einer Chaussee aus „zerschlagenen Steinen u. Kies“ bestanden haben. Es scheint sich demnach hauptsächlich um eine Verbreiterung der Straße gehandelt zu haben. Dabei ist zudem sehr wahrscheinlich, dass keine komplett neue Straße angelegt wurde, sondern die Straße der Kolonisten schlicht durch die Regierung verbreitert wurde. Dafür spricht zum einen die in der Folge fehlende Berichterstattung über die Neuanlage einer Straße und zum anderen das Fehlen einer solchen neuen Straße auf Landkarten, welche in der Folgezeit angefertigt wurden.⁵³⁴Darüber hinaus scheint die Nazarethstraße zu dieser Zeit bis nach

⁵³⁴ Beispielsweise in Gottlieb Schumachers Karten von 1918, die dieser im Auftrage des „Deutschen Vereins zur Erforschung Palästinas“ angefertigt hatte. Einsehbar unter: http://www.palaestina-verein.de/wp/wordpress/?page_id=384 [Letzter Zugriff: 15.01.2020]

Tiberias, am See Genezareth, ausgebaut worden zu sein.⁵³⁵ Dies schien jedoch keine größeren Auswirkungen auf das Fuhrwesen der Kolonisten gehabt zu haben.

Doch nicht nur die Straße nach Nazareth wurde ausgebaut. Die Tempelkolonisten berichteten erstaunt über diverse andere Infrastrukturprojekte, welche zu dieser Zeit forciert wurden, vor allem wurden Straßen „bei Nazareth, Tiberias, Safed“ geplant und gebaut. Die Kolonisten bescheinigten den osmanischen Beamten daraufhin, von einem „Straßenbaufieber“ ergriffen worden zu sein. Gleichzeitig werteten sie diese Entwicklung als Schritt Palästinas dahin, zu einem fortschrittlichen und zivilisierten Land zu werden. Infrastrukturprojekte, vor allem im Verkehr, waren für die Tempelkolonisten starke Indikatoren von Fortschritt und Moderne, was gut zu ihrer Ideologie im Rahmen der *Mission durch Vorbild* passt.⁵³⁶

Es bleibt allerdings die Frage, warum das „Straßenbaufieber“ zu dieser Zeit ausbrach. Dafür gibt es eine naheliegende Erklärung. Wie bereits erwähnt, war kurz zuvor mit Gottlieb Schumacher ein Tempelkolonist zum Bezirksingenieur des nördlichen Palästinas ernannt worden, der bereits früh in seiner neuen Position diverse Infrastrukturprojekte anstieß, wie beispielsweise die Überbrückung des Kison (Abbildung oben). Zum einen spricht die Einbindung jenes Brückenplanes in den nun angestoßenen Ausbau der Straße nach Nazareth für eine starke Involvierung Schumachers in diese Pläne. Dies ergibt sich schließlich auch aus seiner Position als Planungsbeauftragter für derartige Projekte. Es ist zum anderen auch unwahrscheinlich, dass die Anweisung für das „Straßenbaufieber“ bereits 1885 beispielsweise von der Reichsregierung in Konstantinopel kam, da sonst mit großer Wahrscheinlichkeit auch eine solche Initiative im prestigeträchtigeren Süden des Landes verfolgt worden wäre. Dort gibt es jedoch in diesem Jahr keinen derartig starken Anstieg an Aktivitäten im Infrastruktursektor, sondern erst mit der Investitionsinitiative der Osmanen. Es gilt daher als sicher, dass sich der Anstieg an Projekten im Verkehrssektor hier vor allem auf die Initiative des Kolonisten Schumacher zurückführen lässt. Die Kolonisten hatten dadurch, in Form von Schumacher, einen Anteil an diesem „Straßenbaufieber“ und waren keineswegs davon losgelöste Akteure.

Nicht nur in die Planung von Straßenbauprojekten waren sie daher zu dieser Zeit involviert. Denn die Kolonisten waren trotz ihrer bereits ausgeführten Infrastrukturprojekte von der Lokalregierung auch zum Frondienst zwecks des Straßenbaus herangezogen worden. Dies war aus ihrer Sicht höchst ungerecht, da sie „schon viele Opfer für Straßen gebracht“ hätten. Sie konnten allerdings aushandeln, dass die Kolonie diesen Dienst durch den Ausbau der Verbindungsstraße von der Kolonie nach der Stadt Haifa ableisten konnte, welche sie auf einer Länge

⁵³⁵ Warte des Tempels, 1886, (Jg. 42), Nr. 24, S. 185.

⁵³⁶ Warte des Tempels, 1886, (Jg. 42), Nr. 18, S. 139 sowie Warte des Tempels, 1886, (Jg. 42), Nr. 24, S. 185.

von „ca. 400 Metern zwischen der Kolonie und der Stadt“ anlegten.⁵³⁷ Der Bau der Straße erfolgte bis Mitte 1888 und war laut Paulus von seiner Bausubstanz her sehr gut und hochwertig ausgeführt worden.⁵³⁸ Dies und die kürzlich erfolgte Pflasterung von Straßen innerhalb Haifas spricht dafür, dass diese Straße ebenfalls bepflanzt wurde.

Neben dem Straßenbau wurde zudem der Ausbau des Haifaer Hafens vorangetrieben. So sollte, ebenfalls durch Schumacher, der Landungspfeiler in Haifa um zehn Meter verlängert und durch eiserne Pfeiler verstärkt werden, was bis Anfang 1887 geschah. Laut den Kolonisten machte sich dieser Ausbau des Hafens schnell vorteilhaft bemerkbar, vor allem durch das nun erleichterte Einschiffen von Waren.⁵³⁹

Es fällt allerdings stark auf, dass in dieser Zeit Privatinitiativen im Infrastruktursektor für die Kolonie in den Hintergrund traten. Die *Warte* ging in ihren Berichten verstärkt auf öffentliche Projekte ein und die Kolonisten sahen offenbar, dass durch Schumachers Anstellung und dessen Initiativen nun ein Umdenken im Verhältnis von privater zu öffentlicher Infrastruktur stattgefunden hatte, was selbstständige und kostspielige Projekte weniger kritisch für die Kolonisation erscheinen ließ.

Ende 1888 wurde in Haifa bekannt, dass Mitglieder der Zarenfamilie einen Besuch in Palästina planen, bei welchem auch Nazareth eine Station sein sollte.⁵⁴⁰ Wie bei anderen Besuchen von politisch relevanten Personen wurde auch hier durch die Reichsregierung veranlasst, die Infrastrukturen im Land für den hohen Besuch instand zu setzen. Deshalb wurde Gottlieb Schumacher angehalten, den Ausbau der Straße nach Nazareth sowie deren Verlängerung nach Tiberias möglichst zu beschleunigen und den Brückenbau über den Kison zugunsten einer provisorischen Brücke zu unterbrechen. Die Tempelkolonisten konstatierten daraufhin, dass „überall an der Straße plötzlich ein reges Leben erwacht“ sei.⁵⁴¹ Die „Großfürsten“ aus Russland, unter denen auch die Darmstädter Prinzessin Elisabeth weilte, trafen gegen Ende 1888 in Haifa ein. Offenbar hatten es Schumacher und dessen Mitarbeiter geschafft, die Nazarethstraße bis zu diesem Zeitpunkt entsprechend auszubauen und auch die Brücke über den Kison „breiter und solider“ herzurichten. Vor allem letzteres freute die Kolonisten, da sie bis dahin „ausschließlich von den Kolonisten unserer Kolonie hergestellt und unterhalten wurde“ und man daher hoffen konnte, dass die Instandhaltung der Brücke nun durch die Regierung wahrgenommen würde.⁵⁴² Die Reise der russischen Zarenfamilie selbst lieferte zudem eine interessante Anekdote:

⁵³⁷ *Warte des Tempels*, 1887, (Jg. 43), Nr. 6, S. 42.

⁵³⁸ *Warte des Tempels*, 1888, (Jg. 44), Nr. 25, S. 194.

⁵³⁹ *Warte des Tempels*, 1886, (Jg. 42), Nr. 24, S. 186; *Warte des Tempels*, 1887, (Jg. 43), Nr. 6, S. 42; *Warte des Tempels*, 1888, (Jg. 44), Nr. 25, S. 193.

⁵⁴⁰ *Warte des Tempels*, 1888, (Jg. 44), Nr. 44, S. 347.

⁵⁴¹ Ebenda.

⁵⁴² *Warte des Tempels*, 1888, (Jg. 44), Nr. 45, S. 356.

„Die Großfürsten und Gefolge schritten zu den bereitstehenden Wagen und fuhren bald ab nach Medschedel und Nazareth. Die Beförderung geschah unter der Leitung der Reiseführer Cook und Howard; dieselben hatten 2 Chaisen [kleine Kutschen] aus Jaffa kommen lassen, die übrigen 9 Wagen zur Beförderung der Begleitung und des Gepäcks wurden von den deutschen Kolonisten und den Arabern gemietet. Die Pferde der Jaffaner Fuhrleute waren leider nicht sehr zuverlässig, ebensowenig die Fuhrleute selbst, so daß die Großfürsten auf einer Stelle herausspringen und den Wagen halten mußten, damit er nicht umfalle. Zuletzt versagten die Pferde ihren Dienst ganz und als die Bemühungen des Kutschers und der herbegeeilten andern Fuhrleute, die Pferde vorwärts zu bringen, nichts halfen, rief Großfürst Sergius: Hats hier denn keine bessere Pferde? Ein Kolonist, Hr. Suß, erwiderte ihm: Ja wohl, kaiserliche Hoheit, wir von Caifa haben bessere Pferde. Schnell mußten jetzt die widerspenstigen Pferde abgespannt und die Pferde des Hrn. Suß vorgespannt werden, worauf dieser sich aufsetzte und lustig vorwärts trabte.“⁵⁴³

Das Infrastrukturnetz der Kolonisten funktionierte auch hier wieder als Ausgleich. Die Fahrgenossenschaft in Jaffa ließ feinere Kutschen, die angesprochenen „Chaisen“, für die Prominenz kommen, da man in Haifa scheinbar keine solchen besaß. Das Fuhrwesen war dort schließlich stärker auf Güterverkehr angelegt, während die Jaffaer Fahrgenossenschaft solche exklusiveren Gäste gewohnt war. Aber es verwundert in diesem Zusammenhang, dass die Genossenschaft aus Jaffa für diesen Auftrag ihrerseits dazu keine erfahrenen Fuhrleute abgestellt hatte, welche mit den gestellten Fuhrwerken umgehen konnten. Die Gründe hierfür liegen in der Situation im Süden, welche sich innerhalb kurzer Zeit radikal geändert hatte. Dies wird im Abschnitt über den Süden Palästinas behandelt werden, es sei jedoch gesagt, dass die deutschen Fuhrleute im Jahr 1888 nicht mehr den gleichen starken Einfluss wie am Ende der ersten Phase besaßen und auf dem Markt immer stärker von Arabern und eingewanderten Juden verdrängt wurden.

Daraufhin sprang Georg Suß ein, einer der bekanntesten Fuhrleute der Kolonie Haifa, welcher die Fürsten sicher nach Nazareth eskortierte. Unterwegs wurden die Gäste vom „Ingenieur [Gottlieb] Schumacher“ und dem Pascha von Akko begleitet, bei welcher Gelegenheit Schumacher „einige Flaschen Bier und Isabeller Wein“ für die russischen Palästinareisenden zur Verfügung stellte.⁵⁴⁴

Es ist interessant, dass dieser Auftrag in Kooperation mit der Firma von Thomas Cook ausgeführt wurde. Die Geschäftsbeziehungen zwischen den Kolonisten und Cook scheinen demnach über die Zeit hinweg stabil gewesen zu sein. Immerhin vertraute dieser den Fuhrleuten

⁵⁴³ Warte des Tempels, 1888, (Jg. 44), Nr. 45, S. 356.

⁵⁴⁴ Ebenda, S. 357.

der Kolonien in dieser Situation sehr wichtige Kunden an. Die russischen Besucher waren dann so sehr von Suß' Fähigkeiten überzeugt, dass dieser auch für den Rückweg engagiert wurde und schließlich vom Großfürst Sergius [Sergei] ausdrücklich mit den Worten „Sie sind ein guter Fuhrmann“ gelobt wurde.⁵⁴⁵

Diese Anekdote ist zum einen natürlich unterhaltsam. Sie verdeutlicht aber zum anderen auch, wie die Tempelkolonisten es verstanden, sich bei internationalen Gästen beliebt zu machen, vor allem im Bereich der Infrastruktur Fuhrwesen. In dieser Episode werden die prominenten Besucher von den deutschen Fuhrleuten geschickt umworben und sie können sich als bessere Alternative zu den vermeintlich arabischen Fuhrleuten aus dem Süden positionieren. Dieses Muster passt gut zur *Mission durch Vorbild* und zur daran gebundenen religiös motivierten Infrastruktur, da sich die Temppler hier Sympathien bei potentiellen Geldgebern und Gönnern erarbeiteten. Zudem zeigt sich bei der Reise der Zarenfamilie, dass die Kolonien Jaffa und Haifa in Infrastrukturfragen durchaus zusammenarbeiteten, hier besonders im Fuhrwesen. Trotz dieser Zusammenarbeit blieb auf organisatorischer und sozialer Ebene eine gewisse Isolation der Kolonie Haifa bestehen.

Der 78-jährige Tempelvorsteher Christoph Paulus wollte Mitte 1889 einen Impuls zur Überwindung dieser Isolation geben und kündigte an, zum Zwecke einer „Wanderversammlung“ von Jaffa aus auf dem Landweg per Kutsche nach Haifa zu reisen. Mittels dieser Initiative wollte man zeigen, dass diese infrastrukturelle Trennung der Kolonien in Nord und Süd überwunden werden musste. Die Reisegesellschaft schaffte die Strecke innerhalb eines Tages, ohne Übernachtung, was laut der Tempelkolonisten aufgrund des Fehlens von geeigneten Straßen eine beachtliche Leistung gewesen sei. Vor allem nach Athlit schien der Weg nicht besonders gut ausgebaut.⁵⁴⁶

Man erkennt dem Reisebericht der ersten Wanderversammlung an, dass hier von Seiten der Tempelführung ein Anstoß gegeben werden sollte, um auf die Infrastrukturen zwischen den beiden wichtigsten Tempelkolonien aufmerksam zu machen und ein Bewusstsein für deren Zustand zu schaffen. Dieser Aspekt, durch die Versammlungen die infrastrukturelle Trennung der Kolonien zu überwinden, wurde jedoch nach Paulus' Ablösung im Vorsteheramt nicht weiterverfolgt und blieb nur eine kurze Episode.⁵⁴⁷ In der Folge blieb die Verbindung von Jaffa nach Haifa bis 1898 weiterhin unterbeleuchtet und wurde meist nur in Verbindung mit anderen Projekten, die als kritischer wahrgenommen wurden, hervorgehoben.

So berichteten die Kolonisten im Zuge des Eisenbahnbaus von Jaffa nach Jerusalem von der Überlegung auf Seiten der Bauleitung, den Ausbau des Hafens in Haifa als Alternative zu

⁵⁴⁵ Warte des Tempels, 1888, (Jg. 44), Nr. 45, S. 357.

⁵⁴⁶ Warte des Tempels, 1889, (Jg. 45), Nr. 29, S. 225f.

⁵⁴⁷ Warte des Tempels, 1889, (Jg. 45), Nr. 35, S. 273.

einem Ausbau in Jaffa in Betracht zu ziehen, da dort die Bedingungen vorteilhafter erschienen. Die deutschen Siedler argumentierten zwar, dass solch eine Maßnahme durch den gleichzeitigen Ausbau einer Eisenbahnlinie von Jaffa nach Haifa ausgeglichen werden könnte, verfolgten diesen Gedanken jedoch nicht weiter. Dadurch hoffte man wohl einerseits, die Stellung Haifas als Hafen für ganz Palästina auszubauen, und andererseits hätte man dadurch die oben bemängelte Trennung der Kolonien sehr effektiv aufgehoben.

Doch nicht nur im Süden wurden nun Planungen zum Bau von Eisenbahnen greifbarer. Auch im Norden wurde das Eisenbahnprojekt Haifa-Damaskus neu angestoßen, da eine Konkurrenzlinie von Beirut nach Damaskus keine Konzession für den Bau erwerben konnte. Die Strecke von Haifa aus sei von den Osmanen als „viel billiger und nützlicher“ bewertet worden. Zudem sprach für die Kolonisten das Gerücht, dass einflussreiche zionistische Geldgeber wie Edmond de Rothschild sich hinter das Projekt eines Hafenausbaus in Haifa stellen würden, zusätzlich für die Chancen eines solchen Baus.⁵⁴⁸ Gerade deshalb sahen die Kolonisten eine sehr positive Zukunft für die Stadt Haifa und ihre dortige Ansiedlung:

„Auf alle Fälle hat das oft verachtete kleine Caifa eine bedeutsame Zukunft und ist die Zeit vielleicht nicht mehr gar so fern, wo das Dampfroß uns per Bahn zu den Tempelfesten nach Jerusalem führt und wir von den Launen des Meeres und der Witterung unabhängig werden!“⁵⁴⁹

Die Eisenbahnprojekte wurden damit vor allem als möglicher Vorteil für die Verbindung der Kolonien untereinander verstanden. Es ist ferner davon auszugehen, dass auch der Bezirksingenieur Gottlieb Schumacher hier auf Regierungsebene als ein starker Befürworter der Verlegung des Hafenausbaus von Jaffa nach Haifa fungiert hat. Immerhin hätte dies mindestens den Bau der Bahn Haifa-Damaskus begünstigt und die Kolonie Haifa besser an den Rest des Landes angebunden. Am 13. Mai 1890 wurde die von den Kolonisten ersehnte Konzession zum Bau der Eisenbahnstrecke an eine britische Finanzgesellschaft gegeben, jedoch wurde ebenfalls auf Drängen der Militärkommission des Reiches der Bedingung stattgegeben, den Ausgangspunkt der Bahnlinie nach Akko zu verlegen, anscheinend, da die Kommission eine befestigte Stadt bevorzugte. Es wurde aber unter anderem auch eine Zweiglinie von Haifa aus zum Anschluss an die Strecke in die Planung aufgenommen. Die Konzession sah zudem den Ausbau des Hafens in Haifa, vor allem „Landungspfeiler- und Quaibauten“, vor. Die Kolonisten gingen unter diesen Voraussetzungen davon aus, dass die Bahn in der Hauptsache zwischen der Stadt Haifa und Damaskus genutzt werden würde und man daher die Verlegung

⁵⁴⁸ Warte des Tempels, 1890, (Jg. 46), Nr. 16, S. 123

⁵⁴⁹ Ebenda.

des Ausgangspunktes nach Akko leicht werde verschmerzen können.⁵⁵⁰ Schumacher wurde seiner Stellung entsprechend für einen Teilabschnitt der Bahnlinie als Ingenieur eingebunden, jedoch nicht zum Chefindgenieur ernannt.⁵⁵¹

Dessen Vater, Jakob Schumacher, war interessanterweise hingegen nicht so optimistisch gegenüber einer durch die Eisenbahn forcierten, stärkeren infrastrukturellen Vernetzung innerhalb Palästinas und darüber hinaus:

„Die Umgestaltung der bestehenden Verhältnisse wird aber leider, wie vorauszusehen ist, nicht zum Besseren dienen; für uns hört dann das Abgeschlossenensein auf, da wohl alle mögliche Elemente dadurch herbeigeführt und teilweise sich hier seßhaft machen werden.“⁵⁵²

Hier wurde nun eine generelle Korrumpierung der Kolonien befürchtet, jedoch ließ Jakob Schumacher dabei offen, was die gefürchteten „Versuchungen“ ausmachen könnte.⁵⁵³ Ging es beispielsweise um die Zionisten, welche mit der ersten Alija nun verstärkt nach Palästina strömten und damit eine Bewegung begründeten, von der die Templer ihrerseits immer geträumt hatten? Gab es hier religiöse Bedenken oder antisemitische Tendenzen? Interessant ist vor allem Schumachers Interpretation, dass die steigende Vernetzung der palästinensischen Infrastrukturen negative Effekte für die Kolonien haben könnte. Bis zu diesem Zeitpunkt waren die Tempelkolonien als zwar isolierte, aber nicht fortschrittsfeindliche Gemeinschaften aufgefallen. Schumacher selbst hatte die erste moderne Fahrstraße des Nordens gebaut und war durch viele Infrastrukturprojekte an der Vernetzung der Kolonien mit ihrem Umland beteiligt gewesen. Nun allerdings wurde, scheinbar durch die Eisenbahn, die weitere Vernetzung in einen religiösen Zusammenhang gestellt, welcher solchem Fortschritt negative Aspekte beimaß. Statt den Vorteil zu sehen, dass die Kolonien nun untereinander stärker koordiniert werden können, wurde der Verlust des „Abgeschlossenenseins“, also der Abgeschlossenheit, bemängelt. Diese Ablehnung galt allerdings vor allem der Welt außerhalb Palästinas. Denn die Tempelkolonien waren zwar stets isolierte Gemeinschaften gewesen, die zwar durch Transport, Handel und Gewerbe mit dem Rest Palästinas in Verbindung standen, aber am Ende des Tages doch in ihre relativ abgeschiedenen Dörfer zurückkehrten und unter ihresgleichen blieben. Vor allem war man nach Palästina gekommen, um sich dort von der modernen Welt auch ein Stück weit zu entfernen und durch die Rückbesinnung auf pietistische Werte Orientierung

⁵⁵⁰ Warte des Tempels, 1890, (Jg. 46), Nr. 27, S. 213.

⁵⁵¹ Warte des Tempels, 1890, (Jg. 46), Nr. 39, S. 308.

⁵⁵² Warte des Tempels, 1891, (Jg. 47), Nr. 5, S. 36.

⁵⁵³ Ebenda.

zu finden. Dieser Ausspruch Schumachers verdeutlicht daher ein Dilemma innerhalb der Tempelgesellschaft: Einerseits war man offen gegenüber technischem Fortschritt, aber man lehnte die sozialen Veränderungen, die dieser mit sich brachte, weitgehend ab. Durch dieses Dilemma werden hier die vermeintlich negativen Effekte von Infrastruktur angeprangert, da man diese zu vermeiden suchte.

Abseits von solchen leisen Bedenken in Teilen der Tempelkolonien wurde der Bahnausbau im Osmanischen Reich massiv vorangetrieben, vor allem außerhalb Palästinas. Das Projekt der „Hedschasbahn“, welche als Pilgerbahn die Länder des Osmanischen Reiches mit Mekka und Medina verbinden sollte, kam in Konstantinopel auf. Der Bau sollte durch Spenden der Muslime finanziert werden und auch eine militärische Kontrolle über die verbundenen Regionen innerhalb des Reiches ermöglichen.⁵⁵⁴ Durch die Anbindung der Linie Haifa-Damaskus konnte somit das religiös motivierte Infrastrukturnetz der Kolonisten in ein breiteres, religiös motiviertes Infrastrukturnetz eingebunden werden. Haifa fungierte hierbei zudem als der einzige Hafen am Mittelmeer, welcher an die Hedschasbahn angeschlossen werden sollte. Durch diese Auswahl wurde die Küstenstadt ab Fertigstellung der Hedschasbahn 1905 neben seiner Bedeutung für christliche Pilger auch zu einem kritischen infrastrukturellen Knotenpunkt für „Tausende von muslimischen Pilgern, die zu Schiff nach Haifa kamen und weiter nach Mekka und Medina strömten“.⁵⁵⁵

Obwohl die praktisch orientierte Mehrheit der Kolonisten damit einen Grund zum Feiern hatte, verdunkelten sich die Aussichten anderswo. Das Güterfuhrwesen, welches ein wichtiges wirtschaftliches Standbein der Kolonie Haifa geworden war, bekam nun erstmals ernsthafte Konkurrenz. In der *Warte* wird davon berichtet, dass von einheimischen Arabern nun verstärkt ebenfalls Lastfahren angeboten würden und dementsprechend der Gewinn in diesem Sektor stark gefallen sei. Laut den Kolonisten sei sogar bereits die Wirtschaftlichkeit des Güterverkehrs für die Kolonie fraglich geworden.⁵⁵⁶ Damit stellt sich die Frage, warum diese Konkurrenz so schnell auf diese Stärke anwachsen konnte. Bis zu diesem Zeitpunkt war das Monopol der Deutschen auf der Strecke von Haifa nach Nazareth scheinbar unangefochten gewesen, vor allem auch durch die exklusive Begünstigung durch die Wagenbauer in Haifa. Hatten diese nun ihr Angebot auch auf die Einheimischen ausgeweitet? Dies liegt durchaus nahe, da Handwerker der Kolonie zu dieser Zeit ihre Dienste verstärkt auch den neu gegründeten zionistischen Siedlungen anboten.⁵⁵⁷ Die Wagner und Schmiede gehörten sehr wahrscheinlich dazu,

⁵⁵⁴ Cotterel, Paul: *Bahnt den Weg. Ein historisches Album der Eisenbahn in Israel*, Berlin 2011, S. 22ff. sowie *Warte des Tempels*, 1891, (Jg. 47), Nr. 7, S. 51f.

⁵⁵⁵ Carmel, *Geschichte Haifas*, S. 111.

⁵⁵⁶ *Warte des Tempels*, 1890, (Jg. 46), Nr. 40, S. 317.

⁵⁵⁷ *Warte des Tempels*, 1889, (Jg. 45), Nr. 6, S. 42.

da es unter den eingewanderten Juden Nachfrage für deren Produkte gab. Dafür spricht zum Beispiel die Einrichtung eines Fuhrdienstes zwischen Jaffa und Zikhron Ya'aqov.⁵⁵⁸ Es spricht demnach tatsächlich einiges dafür, dass die Handwerker der Kolonie nun auch verstärkt Fuhrwerke für den Lastentransport auch an die Einheimischen verkauften und jene diesen Teil der Infrastruktur für sich gewinnen konnten.

Zusätzlich gab es Probleme mit dem Zustand des Straßennetzes. Während sich die Bauvorhaben hinsichtlich der Eisenbahnen vervielfacht hatten, waren die Fahrstraßen Anfang 1891 durch Winterregen im Norden scheinbar stark beschädigt worden. Die *Warte* berichtete von Regen, die den „Kison ca. 7 Meter tief“ anwachsen ließen, welcher daraufhin die Brücke bei Dschélamet el Asafne überflutete und beschädigte. Dadurch wurde „der Verkehr zwischen [Haifa] und Nazareth [...]“ bis zu zehn Tage lang quasi komplett unterbrochen.⁵⁵⁹ Vom 19. März gab es im Zuge der Überflutungen einen durchaus interessanten, fast schon biblisch anmutenden Bericht aus Haifa, der erneut auf die Erfahrung mit dem Hochwasser einging:

„Die starken Regengüsse dieses Winters flößten das herumliegende Land und Strauchwerk von den Bergen in die Flüsse. Es scheint, das Wasser habe auch die Schlangen und sonstigen Reptile aus ihren Löchern herausgetrieben; denn an der Mündung des Kison, wo sich das mitgeführte Laub, Stroh und dergl. am Ufer ablagerte, wimmelte es einige Zeit so voll Schlangen, daß hiedurch der Verkehr nach Acco zeitweilig unterbrochen wurde, indem niemand sich getraute, über diese aufgeschwemmten Haufen mit ihren unzähligen Schlangen hinwegzugehen oder zu fahren. Die Stadtbehörde mußte sich entschließen, Mittel zur Abhilfe zu suchen. Es wurden zwei Wagen mit Erdöl beladen und hinausgeführt, mit dem Erdöl wurde das Geschiebe begossen und dann alles angezündet. Hiebei fanden viele Schlangen ihren Tod und die übrigen verloren ihren Bergungsort und mußten sich einen andern aussuchen. Doch ist gerade deswegen in der Nähe der Kisonmündung noch eine Unzahl von Schlangen zu finden.“⁵⁶⁰

Die Hochwasser wurden zu diesem Zeitpunkt also aus mehreren Gründen zu einem ernstesten Störfaktor im Norden des Landes, der die prekäre Situation des Fuhrwesens empfindlich störte.

⁵⁵⁸ *Warte des Tempels*, 1890, (Jg. 46), Nr. 10, S. 74.

⁵⁵⁹ *Warte des Tempels*, 1891, (Jg. 47), Nr. 11, S. 84.

⁵⁶⁰ *Warte des Tempels*, 1891, (Jg. 47), Nr. 17, S. 129.

Doch nicht nur auf der Nazarethstraße sorgten die Winterregen für Störfälle. Auch die neu angelegte Fahrstraße von Haifa nach Akko schien durch die Regen stark beschädigt worden zu sein. Die Kolonisten machten dabei die mangelhafte Bauweise und schlechte Beschaffenheit der Straße dafür verantwortlich. Vor allem das Fehlen von „Wasserdurchlässen“ in den tieferen Sektionen der Straße habe dazu geführt, dass die Straße „an 10 bis 12 Stellen durchrissen worden [sei], und zwar oft an solchen Orten, wo man nicht von der Straße abbiegen kann, um die Wasserrinnen, in denen jetzt noch das Wasser oft knietief daherfließt, an andern Stellen zu passieren.“⁵⁶¹

Die Regensaison von 1891 sorgte somit an mehreren Stellen dafür, dass die wichtigen Verkehrsadern von Haifa aus für eine gewisse Zeit nicht mehr nutzbar waren. Dies wirkte sich natürlich auf die wirtschaftlichen Aussichten der Fuhrunternehmer aus. Am 26. März 1891, dem Gründonnerstag des Jahres, wollten Fuhrleute der Templer eine englische Reisegesellschaft nach Nazareth fahren, was aufgrund der Beschädigungen an der Fahrstraße jedoch nicht möglich schien. Die Fuhrleute der Kolonie waren überdies bereits für weitere Reisegesellschaften in dieser Zeit gebucht worden, was die Situation weiter verkomplizierte. Zwar stellte der Strom an Reisenden einen guten Verdienst in Aussicht, aber „ohne Reparatur der Straße konnte man noch monatelang auf die Möglichkeit eines Wagenverkehrs mit Nazareth warten.“ Auch konnte man von Seiten der deutschen Fuhrleute in dieser Situation keine Hilfe von Seiten der Lokalregierung erwarten, da die Bauern in der Umgebung mit dem Ausbringen ihrer „Sommersaat“ beschäftigt waren und deshalb nicht zum Frondienst eingezogen werden konnten.⁵⁶²

In dieser Situation halfen sich die Kolonisten erneut selbst aus der Misere. Ihnen blieb „nichts anders übrig, als auf eigene Kosten die Straße auszubessern und die Brücke [über den Kison] wenigstens notdürftig wieder herzustellen“.⁵⁶³ Es gelang ihnen innerhalb von drei Tagen und mit 200 Francs Kostenaufwand, die „schwierigsten Stellen“ der Straße gut genug auszubessern, um die Reisegesellschaften befördern zu können.⁵⁶⁴ Für die Kolonisten selbst schien „dies ein Beispiel von vielen“, dass man im Osmanischen Palästina vor allem auf seine eigenen Kräfte angewiesen war, denn „gemeinschaftlich[e] lassen sich [...] bedeutende Hindernisse überwinden“.⁵⁶⁵ Schließlich konnte man diese Privatinitiative auch gut im Rahmen der *Mission durch Vorbild* für die nun transportierten Reisegesellschaften vermarkten, indem man seine eigenen Anstrengungen im Angesicht einer mutmaßlich

⁵⁶¹ Warte des Tempels, 1891, (Jg. 47), Nr. 18, S. 139.

⁵⁶² Ebenda, S. 140.

⁵⁶³ Ebenda.

⁵⁶⁴ Ebenda.

⁵⁶⁵ Ebenda.

untätigen Regierung zur Schau stellte. In dieser Situation hatten allerdings offenkundig die wirtschaftlichen Motive dazu beigetragen, die Straße möglichst schnell herzustellen. So konnte man in dieser Zeit die wichtigen Einkünfte aus dem Pilger- und Tourismusgeschäft erwirtschaften, welche für die Fuhrleute die stärkere Konkurrenz im Güterverkehr, aber auch das generelle Ausbleiben der Fuhren durch den schlechten Zustand der Straße ausgleichen mussten.

Auch hinsichtlich des Bahnbaus Haifa-Damaskus gab es Schwierigkeiten. Mitte 1891 beschwerte sich Gottlieb Schumacher beispielsweise über eine französische Gesellschaft, welche Anstrengungen gegen die Ausführung der Bahn Haifa-Damaskus unternahm. Die Regierung in Konstantinopel schien jedoch dem Haifaer Projekt weiterhin sehr positiv gegenüberzustehen. Schumacher fungierte dabei als Bindeglied zwischen dem Osmanischen Reich und seinen Lokalbehörden auf der einen und den Kolonisten auf der anderen Seite.⁵⁶⁶ Der Bau der Eisenbahn nach Damaskus sollte schließlich im Dezember 1891 beginnen, nachdem die Reichsregierung in Konstantinopel einen weiteren Ferman ausgestellt hatte.⁵⁶⁷ Das Vorhaben wurde jedoch dadurch vereitelt, dass im gleichen Zeitraum eine Choleraepidemie in Damaskus ausbrach, weshalb der Landweg von Haifa nach Jaffa aus Quarantänegründen abgeriegelt und die Schiffsverbindungen stark eingeschränkt wurden. Auch ins Landesinnere, nach Nazareth und Tiberias, wurde der Wagenverkehr unterbrochen.⁵⁶⁸ Anfang 1892 hatte sich diese Epidemie ungeachtet der Quarantäne bis an den See Merom (alternativ: Bahret el-Hule⁵⁶⁹, heute: Chulasee) ausgebreitet. Da dieser über den Jordan den See Genezareth speiste, wurden die in seiner Nähe befindlichen Städte Safed und Tiberias prophylaktisch für „unrein“ erklärt und jeder Verkehr dorthin „unterbrochen, wenigstens verboten“.⁵⁷⁰ Die Kolonisten berichteten allerdings, dass die Quarantäne nicht penibel eingehalten wurde, da immer noch Reisende aus Safed über Akko nach Haifa kamen, weswegen die deutschen Ansiedler eine weitere Ausbreitung der Seuche befürchteten. Nicht nur wurde durch deren Ausbruch der Fuhrverkehr im Norden quasi lahmgelegt. Die Verbreitung und darauffolgende Abriegelung des Verkehrs behinderte die Bauarbeiten für die Eisenbahn so stark, dass diese unterbrochen werden mussten.⁵⁷¹ Anfang Februar wurde die Quarantäne kurzzeitig wieder aufgehoben, aber ab August erneut eingeführt.⁵⁷² Dies schnitt Haifa nach kurzer Verschnaufpause er-

⁵⁶⁶ Warte des Tempels, 1891, (Jg. 47), Nr. 32, S. 249.

⁵⁶⁷ Warte des Tempels, 1891, (Jg. 47), Nr. 47, S. 372.

⁵⁶⁸ Ebenda.

⁵⁶⁹ Karte von Gottlieb Schumacher Palästina-Verein.

⁵⁷⁰ Warte des Tempels, 1892, (Jg. 48), Nr. 4, S. 25.

⁵⁷¹ Ebenda.

⁵⁷² Warte des Tempels, 1892, (Jg. 48), Nr. 8, S. 57 sowie Warte des Tempels, 1892, (Jg. 48), Nr. 36, S. 283 f.

neut vom Verkehr ab und so fürchtete man, dass dies den Bau der Eisenbahn „um mehrere Monate“ verzögern könnte.⁵⁷³ Diese Befürchtung war offensichtlich begründet, denn die offizielle Einweihung des Bauprojekts in Haifa erfolgte erst Ende Dezember 1892 und hatte sich damit um mehrere Monate verschoben.⁵⁷⁴ Hierbei wurde allerdings Gottlieb Schumacher „zum *Resident Engineer* (dem lokalen Oberingenieur) der Bahngesellschaft in Syrien [...] ernannt“, womit sich der Einfluss der Kolonisten auf das Bahnprojekt in der Person Schumachers weiter ausweitete.⁵⁷⁵

Ab April 1892, als die Quarantäne kurzzeitig aufgehoben war, wurden zudem die Beschädigungen an der Straße nach Akko wieder stärker thematisiert. Die Kolonisten hatten im März 1891 ihre Reparaturen nur auf die Nazarethstraße beschränkt und waren auf der Strecke nach Akko wieder dazu übergegangen, wie in der ersten Phase am Strand entlang des Meeres zu fahren. Dies hatte jedoch dementsprechend erneut den Nachteil, dass man sich abhängig von den Wetterbedingungen machte. Im Frühling 1892 führte langanhaltender Starkregen wieder zu einer Überflutung des Übergangs über den Kison, weswegen der Verkehr teilweise wieder eingestellt werden musste. Die Lokalregierung ließ daraufhin eine „Schiffsbrücke“ über den Kison und den Belus errichten, die eine Überquerung ermöglichte. Die Brücke über den Kison bestand dabei aus „8 Booten und ist im ganzen 25 bis 30 m lang“ und wurde, wie auch die Brücken vorher, weiter inlands an der Mündung des Flusses gebaut. Die Brücke über den Belus hingegen war aufgrund des kleineren Flusses dementsprechend kleiner und umfasste nur „ein Boot“. Die Kolonisten freuten sich über diese „Schiffsbrücken“, beschränkten deren Sinnhaftigkeit jedoch auf den Winter, da man im Sommer bei Wassertiefstand den alten Weg nutzen würde und die Brücke dementsprechend „überflüssig“ würde. Trotz dieser Einschränkung wurde die Einrichtung der Brücken als eine willkommene Maßnahme seitens der Osmanen begrüßt.⁵⁷⁶

Ebenfalls begrüßt wurde der nun beginnende Ausbau des Hafens von Haifa, welcher den Eisenbahnbau erleichtern sollte.⁵⁷⁷ Im Laufe des Jahres wurde zudem die Straße von Haifa nach Akko ebenfalls instand gesetzt. So beschrieb sie ein Reisebericht aus dem Herbst 1892 als in gutem Zustand begriffen und gut mit dem Fuhrwerk befahrbar.⁵⁷⁸

⁵⁷³ Warte des Tempels, 1892, (Jg. 48), Nr. 36, S. 284.

⁵⁷⁴ Warte des Tempels, 1892, (Jg. 48), Nr. 51, S. 403.

⁵⁷⁵ Warte des Tempels, 1893, (Jg. 49), Nr. 3, S. 18.

⁵⁷⁶ Warte des Tempels, 1892, (Jg. 48), Nr. 16, S. 122.

⁵⁷⁷ Warte des Tempels, 1892, (Jg. 48), Nr. 22, S. 171.

⁵⁷⁸ Warte des Tempels, 1892, (Jg. 48), Nr. 28, S. 220.



Abb. 12: Der Weg von der Kolonie Haifa nach Akko entlang des Meeres (grün hervorgehoben) mit den Übergängen am Kison (rot) und Belus (blau)⁵⁷⁹ (Maßstab 1:63 360)

⁵⁷⁹ Ausschnitt aus der Karte: Conder, C.R./Kitchener, H. H.: Map of Western Palestine in 26 Sheets. From Surveys conducted for the Committee of the Palestine Exploration Fund, London 1880.

Wesentlich schwieriger gestaltete sich der Ausbau der Nazarethstraße nach Tiberias, wovon ein Bericht von 1892 zeugte:

„Die Reise von Jaffa bis Caifa war schön zur See; von Caifa geht es per Wagen noch ordentlich bis Nazareth, von da aber bis Tiberias ist der Weg halbsbrecherisch, dank einer Regierung, die so viel als nichts thut für das Wohl des Landes und seiner Einwohner.“⁵⁸⁰

Anscheinend war die Erweiterung der Straße bis nach Tiberias am See Genezareth zu diesem Zeitpunkt noch nicht erfolgt oder schlecht ausgeführt worden. Vor dem Hintergrund der vielfältigen Projekte im Norden spricht allerdings viel dafür, dass die Erweiterung fürs Erste auf Eis gelegt worden war.

Trotz des ausbleibenden Ausbaus der Straße bis nach Tiberias blieb die Nazarethstraße eine entscheidende Infrastruktur für die Kolonisten in Haifa. Dies wird am Beispiel einer französischen Reisegesellschaft aus Pilgern deutlich, welche Mitte 1893 über Haifa nach Nazareth reisten. Dabei wurden vor allem die Fuhrunternehmer der Kolonie zur Bereitstellung von Transportmöglichkeiten engagiert, welche den größten Teil der 40 gemieteten Kutschen gestellt haben sollen, die die Gruppe dorthin brachte.⁵⁸¹ Dies verdeutlicht, dass die Fuhrunternehmer der Kolonie in Haifa immer noch die Mehrheit auf dieser Strecke darstellten, aber ebenso wird erneut deutlich, dass man sich von Seiten der Kolonisten einer stetig wachsenden Konkurrenz von anderen Fuhrunternehmen gegenüber sah. Die Situation des Fuhrwesens im Norden scheint sich zu diesem Zeitpunkt ähnlich wie im Süden Palästinas entwickelt zu haben, nur mit einiger Verzögerung. Zumindest scheint dies im Personenverkehr der Fall gewesen zu sein.

Die Straße war trotz der hohen Kritikalität für die Tempelkolonisten jedoch bis 1898 in einem sich ständig verschlechternden Zustand begriffen. Während dieser Zeit wurde sie als „rauhe Chaussee“ beschrieben, bei der man stellenweise „um ruhiger und angenehmer zu fahren, in den Feldweg“ abbiegen müsse.⁵⁸² Diese Beschreibung ähnelt ebenfalls entsprechenden Beschreibungen der Jerusalemstraße in der ersten Phase.

Ab Mitte des Jahres 1894 stand hingegen erneut der Bau der Haifa-Damaskus-Linie unter Druck, da die Finanzierung derselben nicht mehr vollständig gesichert schien.⁵⁸³ Erschwerend kam hinzu, dass bereits 1895 das Konkurrenzprojekt der Bahnlinie von Beirut nach Damaskus fertiggestellt wurde, was den Bau und die Relevanz der Bahn Haifa-Damaskus in zweifelhaftem Licht erscheinen ließ. Es wurde allerdings ebenfalls berichtet, dass die Kameltreiber

⁵⁸⁰ Warte des Tempels, 1892, (Jg. 48), Nr. 28, S. 219.

⁵⁸¹ Warte des Tempels, 1893, (Jg. 49), Nr. 23, S. 181.

⁵⁸² Warte des Tempels, 1897, (Jg. 42), Nr. 42, S. 332.

⁵⁸³ Warte des Tempels, 1894, (Jg. 50), Nr. 24, S. 190.

im Libanon der dortigen Eisenbahn starke Konkurrenz machten und trotz der Bahn immer noch die Hälfte des Frachtverkehrs beherrschten.⁵⁸⁴ Diese Entwicklung kann interessanterweise auch im Süden ab der Inbetriebnahme der Eisenbahn von Jaffa nach Jerusalem beobachtet werden, worauf später noch eingegangen wird.

Trotz dieser anfänglichen Schwierigkeiten beim Konkurrenzprojekt schienen die Bauarbeiten auf der Strecke Haifa-Damaskus 1895 nur schwer voranzugehen, wofür die Tempelkolonisten das „Ungeschick“ der englischen Kapitalgesellschaft verantwortlich machten.⁵⁸⁵ Diese Verzögerungen zogen sich auch in der Folge weiter und Ende 1897 waren die Bauarbeiten immer noch nicht abgeschlossen. Stattdessen war die Finanzierung des ganzen Unternehmens wieder fraglich geworden, und auch die Bauarbeiten mussten gestoppt werden. Während dieser Ruhephase wurden laut einem Bericht aus der *Warte* einige Schwellen der bereits verlegten Bahnschienen gestohlen, was die Bauarbeiten weiter unter Druck setzte. Die Kolonisten konstatierten daraufhin zynisch, dass die Einheimischen „für die Schienen [...] wie es scheint noch keine besonders geeignete Verwendung“ gefunden hätten, die einen Diebstahl lohnenswert machen würde.⁵⁸⁶ Der Diebstahl der aus Holz bestehenden Eisenbahnschwellen lässt sich durch die damalige Holzarmut im Osmanischen Palästina erklären. Für das Eisen der Schienen hatte man dagegen keine direkte Verwendung, zudem war dessen Abtransport wesentlich schwieriger.

Somit standen die Infrastrukturprojekte im Norden Anfang des Jahres 1898 unter einem schlechten Stern. Dies sollte sich jedoch schlagartig mit einer Ankündigung aus dem Deutschen Reich ändern, welche die politische Kritikalität des Straßennetzes und auch anderer Projekte innerhalb kurzer Zeit immens steigern sollte und den Kolonien in mehreren Aspekten zugutekommen sollte. Denn im Jahr 1898 hatte der Kaiser des Deutschen Reiches, Wilhelm II., angekündigt, das Heilige Land zu besuchen.

Ausbau der Infrastruktur für den Kaiserbesuch 1898 im Norden Palästinas

Die Gründe für die Reise des deutschen Kaisers Wilhelm II. nach Palästina waren in der Zeit vor der Jahrhundertwende hoch umstritten. So sei „das [von der deutschen Regierung] erklärte Ziel der zweiten Orientreise des Kaisers [...] die Einweihung der Erlöserkirche in Jerusalem“, keineswegs darauf angelegt gewesen, die deutsche Präsenz in Palästina zu stärken, wie vor allem

⁵⁸⁴ *Warte des Tempels*, 1895, (Jg. 51), Nr. 24, S. 187f.

⁵⁸⁵ *Warte des Tempels*, 1895, (Jg. 51), Nr. 33, S. 259.

⁵⁸⁶ *Warte des Tempels*, 1897, (Jg. 53), Nr. 42, S. 332.

Großbritannien und Frankreich fürchteten.⁵⁸⁷ Es spielten jedoch offenkundig auch Machtinteressen eine gewichtige Rolle. So ging im Vorfeld das Gerücht um, dass sich das Deutsche Reich im Rahmen des angeschlossenen Besuchs beim Sultan in Konstantinopel um Haifa als Standort einer deutschen Flottenbasis für das Mittelmeer bemühen würde, um so seine Kanonenbootpolitik im Mittelmeer effektiver ausüben zu können. Solche Vermutungen wurden dadurch genährt, dass die Organisatoren der Reise Haifa, und speziell die Kolonie dort, als Landungsort für den Kaiser ausgewählt hatten.⁵⁸⁸ Diese Befürchtung reihte sich in die ablehnende Haltung anderer Kolonialmächte wie Frankreich und Großbritannien gegenüber Deutschlands imperialer Politik unter Wilhelm II. ein. Sie scheint retrospektiv jedoch unbegründet, wie auch Carmel an der Politik des Reiches gegenüber den Kolonien betont, welche sich im Nachhinein kaum geändert habe.⁵⁸⁹ Auch wurde Haifa nie als Flottenbasis in Betracht gezogen, der deutsche Kaiser kannte die Stadt vielmehr bis kurz vor seinem Besuch gar nicht. Grundsätzlich ging es Wilhelm II. bei seiner Reise vielmehr um eine Stärkung der Beziehungen zum Osmanischen Reich, was er mit einer medienwirksamen Bekundung seines religiösen Engagements paarte.⁵⁹⁰



Abb. 13: Postkarte aus Haifa zum Anlass der Palästinareise Wilhelms II. 1898
(akg-images)

⁵⁸⁷ Carmel, Siedlungen, S. 157.

⁵⁸⁸ Ebenda, S. 160.

⁵⁸⁹ Ebenda, S. 159.

⁵⁹⁰ Carmel, Alex: Der Kaiser reist ins Heilige Land. Legende und Wirklichkeit, in: van der Heyden, Ulrich/Becker, Jürgen (Hg.): Mission und Gewalt. Der Umgang christlicher Missionen mit Gewalt und die Ausbreitung des Christentums in Afrika und Asien in der Zeit von 1792 bis 1918/1919, Stuttgart 2000, S. 31.



Abb. 14: Ankunft von Kaiser Wilhelm II. am „Kaiserstaden“ an der Kolonie Haifa
(akg-images / Album / Prismas)

Für die Kolonien hingegen war die Palästina-reise des Kaisers „die Krönung der politischen Erfolge“, da der Besuch ihnen erstmals eine breitere Aufmerksamkeit unter der deutschen Bevölkerung in der Heimat zusicherte. Infolge des Besuches gründeten sich aus Sympathie zahlreiche Vereinigungen von verschiedenen Reichsbürgern, welche die Tempelkolonisten und ihr Unternehmen finanziell unterstützen wollten.⁵⁹¹ Auch die großen Kolonialgesellschaften sicherten nun vermehrt öffentlichkeitswirksam ihre Unterstützung zu, vor allem die Deutsche Kolonialgesellschaft und die Alldeutschen.⁵⁹² In der *Deutschen Kolonialzeitung* wurde beispielsweise zu dieser Zeit in einer großen, siebenteiligen Artikelreihe namens „Der deutsche Kaiser im Orient“ unter anderem auch die Geschichte und Situation der Tempelkolonien in Palästina erklärt und auf deren Errungenschaften bei der Kolonisation verwiesen.⁵⁹³ Die Kolonisten stellten gegen Ende 1898 fest, dass im Gegensatz zu der

⁵⁹¹ Carmel, Geschichte Haifas, S. 102f sowie *Warte des Tempels*, 1900, (Jg. 56), Nr. 4, S. 29.

⁵⁹² *Warte des Tempels*, 1898, (Jg. 54), Nr. 32, S. 252 sowie *Warte des Tempels*, 1898, (Jg. 54), Nr. 44, S. 348.

⁵⁹³ *Deutsche Kolonialzeitung*, 1898, (Jg. 15), Nr. 39, S. 348. Die siebenteilige Artikelreihe setzt sich wöchentlich fort bis Nr. 45.

Zeit vor der Kaiserreise, als „wir zu wenig beachtet wurden, so [...] jetzt fast das Gegenteil eingetreten“ sei.⁵⁹⁴

Die Konstruktion des „Kaiserstaden“

Anfang Juni 1898 wurde von Seiten der Tempelkolonisten in der *Warte* das erste Mal über die Vorbereitungen zum Empfang Wilhelms in Palästina geschrieben. Hier thematisierte man das für die Kolonie unmittelbar wichtigste Projekt in diesem Zusammenhang, den Ausbau der Mole am Nordende der Kolonie. Da der deutsche Kaiser plante, in Haifa das Heilige Land zu betreten, sollte diese zu einem professionellen „Landungssteg“ ausgebaut werden.⁵⁹⁵ Die Entscheidung für Haifa fiel aufgrund der höheren Sicherheit des dortigen Landungsplatzes. Man wollte keinesfalls riskieren, dass der deutsche Kaiser, ähnlich wie der österreichische Kaiser Franz Joseph 1869, an den Riffen Jaffas zu verunglücken drohte.⁵⁹⁶ Den Bau des Landungsplatzes sollte, auf Befehl des Sultans, Gottlieb Schumacher als dortiger Bezirksingenieur planen und ausführen, wofür dieser mit den nötigen Finanzmitteln aus Konstantinopel betraut wurde. Schumacher plante daraufhin, den Landungssteg als Verlängerung der Hauptstraße der Kolonie „ca. 100 Meter lang und 10 Meter breit ins Meer“ anzulegen, womit Booten mit „2 Meter Tiefgang“ das Anlegen ermöglicht werden sollte.⁵⁹⁷ Carmel schätzt die Dimensionen des Steges jedoch mit 85 Metern Länge und sechs Metern Breite bescheidener ein.⁵⁹⁸ Unbestritten ist, dass der Grundstein am 21. Juli 1898 gelegt wurde und am 7. August die Einweihung bzw. „Schlusssteinlegung“ erfolgte.⁵⁹⁹ Der Bau wurde demnach mit 18 Tagen Bauzeit sehr zügig durchgeführt, was wohl vor allem durch die Finanzierung seitens der Reichsregierung möglich gemacht wurde. Inwieweit Kolonisten, mit Ausnahme von Schumacher, an dem Projekt beteiligt waren, ist leider nicht im Detail überliefert.

⁵⁹⁴ *Warte des Tempels*, 1898, (Jg. 54), Nr. 44, S. 348.

⁵⁹⁵ *Warte des Tempels*, 1898, (Jg. 54), Nr. 22, S. 173.

⁵⁹⁶ Carmel, *Der Kaiser reist*, S. 31.

⁵⁹⁷ *Warte des Tempels*, 1898, (Jg. 54), Nr. 32, S. 252.

⁵⁹⁸ Carmel, *Geschichte Haifas*, S. 102.

⁵⁹⁹ *Warte des Tempels*, 1898, (Jg. 54), Nr. 33, S. 260 sowie *Warte des Tempels*, 1898, (Jg. 54), Nr. 44, S. 347.

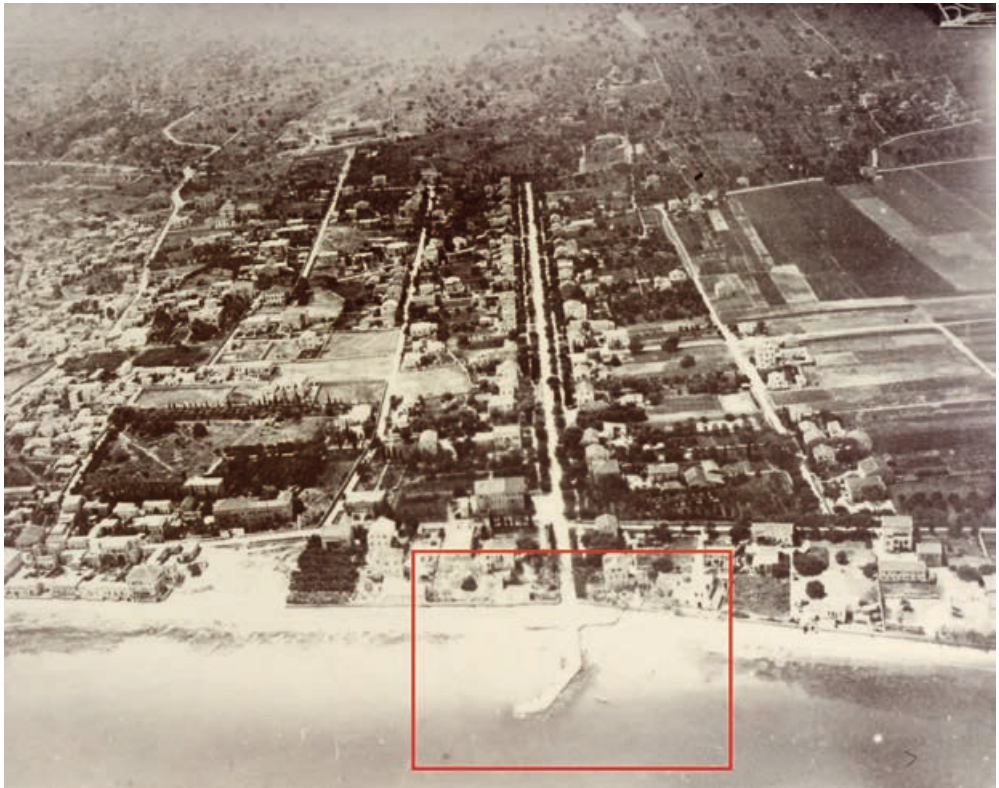


Abb. 15: Die Kolonie Haifa (ca. 1900). Der „Kaiserstaden“ (rot) ist im Vordergrund erkennbar.
(zur Verfügung gestellt aus dem Privatbesitz von Prof. Benjamin Z. Kedar)

„Anarchie auf dem Kaiserstaden“

Der Ausbau des Landungsstegs direkt an der Kolonie war allerdings nicht unumstritten. Vor allem die Bevölkerung der Stadt Haifa schien die Kolonie um diesen zu beneiden, da hier Mittel des Sultans für den Ausbau einer privaten Infrastruktur aufgewendet wurden, die nur die Kolonie, nicht die eigenen Untertanen unterstützte, wie der Lehrer Friedrich Lange aus Haifa in der *Warte* beschrieb.⁶⁰⁰ Der Streit um diesen Status zwischen privater und öffentlicher Infrastruktur sollte in der Folgezeit noch oft Thema in der Diskussion um den „Kaiserstaden“, wie ihn die Kolonisten

⁶⁰⁰ *Warte des Tempels*, 1898, (Jg. 54), Nr. 33, S. 260.

nannten, bleiben. Zuerst wurde der Landungssteg im September 1900, circa zwei Jahre nach dem Kaiserbesuch, durch Quader an seiner Nordseite, welche als Wellenbrecher fungierten, ergänzt. Dadurch sollte die Anlandung von Booten weiter vereinfacht werden, was für eine regelmäßige Nutzung des Kaiserstadens durch die Kolonie und die dortigen Wirtschaftsunternehmen in dieser Zeit spricht.⁶⁰¹ Doch ab dieser Erweiterung kam ebenfalls erstmals der Konflikt um die Nutzung des Stegs auf. Denn abseits von seiner infrastrukturellen Bedeutung wurde der Steg als Badeort von den Kolonisten und Stadtbewohnern genutzt. Die Nutzung durch die Bewohner der Stadt zog dabei den Unmut der deutschen Ansiedler auf sich, da die Haifaer dort angeblich Gelage veranstalteten und dadurch die Ruhe in der Kolonie störten. Die Auseinandersetzung zwischen den deutschen Tempelkolonisten und den einheimischen Stadtbewohnern eskalierte mit der Zeit sogar in gewaltsame Auseinandersetzungen, sodass das Vizekonsulat auf Drängen der Kolonie bei der Stadt Haifa einen Wachdienst für den Strandabschnitt und den Staden erwirkte. Die deutschen Anwohner waren so erfreut über dieses Entgegenkommen der Stadtbehörde, dass sie dem Wachdienst den Bau einer Wachhütte am Staden finanzierten.⁶⁰²

Es schien in diesem Streit von Seiten der Kolonisten sehr stark die Vorstellung vorhanden zu sein, dass der Kaiserstaden als Teil der Kolonie und deutsche Errungenschaft zu betrachten sei und die Kolonie deshalb auch über dessen Nutzung entscheiden dürfe. Diese Perspektive ist nachvollziehbar, da der Staden die dortige Mole ersetzt hatte, welche die Kolonie selbst erbaut hatte, und diese für den Besuch des deutschen Kaisers in den Augen der Tempelkolonie lediglich ausgebaut worden war, und das zudem von einem Kolonisten. Die Stadtbewohner hatten jedoch ebenfalls nicht Unrecht, wenn sie auf die Finanzierung des Ausbaus durch den Sultan verwiesen, denn so ging die vormalige privat erbaute Infrastruktur zumindest teilweise in öffentliche Hand über. Der Konflikt entzündete sich also an der Wahrnehmung der betroffenen Infrastruktur und deren Aneignung.

Die Wache, die von der Stadtbehörde zur Aufrechterhaltung der deutschen Interessen dort aufgestellt wurde, musste die Tragweite dieses Konflikts am eigenen Leib erfahren. Denn im September 1900 berichteten die Kolonisten davon, dass eine Gruppe Einheimischer ebendiese Wache regelrecht „durchgeprügelt“ und die Wachhütte abgerissen hätte, worauf man von Seiten der Stadt die Wache aus Sicherheitsgründen dauerhaft von ihrem Posten abzog. Weiterhin verunstaltete die Gruppe das Badehaus der Kolonisten am Steg dadurch, dass „Stühle und Bänke in dem Badehaus mit Menschenansammlungen besetzt“ worden waren. Aufgrund der Tatenlosigkeit der Stadtbehörde, welche mit der Zugehörigkeit der von den Kolonisten beschuldigten Stadtbewohner zur christlichen Religion erklärt wurde, bezeichneten die deutschen Siedler diese Zeit als „Anarchie auf dem Kaiserstaden“.⁶⁰³

⁶⁰¹ Warte des Tempels, 1900, (Jg. 56), Nr. 41, S. 324.

⁶⁰² Ebenda, S. 325.

⁶⁰³ Ebenda.

Wegen der scheinbaren Machtlosigkeit der Lokalregierung, welche die vermeintlich christlichen Übeltäter aus Angst vor Aufständen nicht verfolgen wollte, waren einige Kolonisten bereits kurz davor, „Gewalt gegen Gewalt“ einzusetzen, um so ihre Ansprüche auf den Landungssteg durchzusetzen.⁶⁰⁴ Stattdessen wandte sich die Führung der Kolonie, ähnlich wie beim Karmelstreit, an die Diplomaten des Deutschen Reichs, hier speziell an das Generalkonsulat in Beirut, welches im Konflikt vermitteln sollte. Vorschläge wie die Abtrennung des Kaiserstadens durch einen Gitterzaun wurden von den Kolonisten abgelehnt, woraufhin der Wali versprach, dass man die Wachmannschaften am Steg derart verstärken würde, dass die Ordnung dort sichergestellt sei. Als die Randalierer daraufhin wieder in großer Zahl versuchten, den Wachposten und die neu dort stationierten Soldaten zu vertreiben, entstand ein Schusswechsel, der sich zu einem regelrechten Barrikadenkampf zwischen den beiden Gruppen auf dem Boden der Kolonie entwickelte. Nachdem sich die Situation wieder beruhigt hatte und die Täter geflohen waren, wurden in der Folgezeit ca. 40 Einwohner Haifas durch das Militär beschuldigt und verhaftet.⁶⁰⁵

Diese Episode verdeutlichte noch einmal den schwierigen Aushandlungsprozess zwischen Kolonisten und Stadtbewohnern um die Hoheit über diese besondere Infrastruktur, die durch die kolonialen Rahmenbedingungen aufgeladen wurde. Die vermeintliche arabisch-christliche Zugehörigkeit der beschuldigten Bewohner spricht dafür, dass hierbei noch der Karmelstreit zwischen dem Kloster und den Kolonisten nachklang, wenn auch eine direkte Beteiligung des Klosters in diesem Konflikt auf Seiten der Unruhestifter unwahrscheinlich ist. Vielmehr war die starke symbolische Aufladung der Infrastruktur Kaiserstadens das Resultat der unklaren Verhältnisse zwischen Kolonie und Stadt, dem osmanischen Staat und seinen Angehörigen und letztlich Deutschen und osmanischen Bürgern. Hatte der Streit um den Kaiserstaden als vergleichsweise kleine Auseinandersetzung angefangen, so entwickelte er sich durch diese komplizierten Bedingungen innerhalb kürzester Zeit zu einem gewalttätigen Konflikt, den der osmanische Staat mühevoll eindämmen musste, um den Status quo wiederherzustellen.

Die „Kaiserstraße“ von Jaffa nach Haifa

Im Zuge der Reise Wilhelms wurde nicht nur für die Verbesserung der Landemöglichkeiten in Haifa gesorgt. Die Regierung scheute nun keine Kosten, auch den Landweg von Haifa nach

⁶⁰⁴ Warte des Tempels, 1900, (Jg. 56), Nr. 41, S. 325.

⁶⁰⁵ Warte des Tempels, 1900, (Jg. 56), Nr. 42, S. 333 sowie Warte des Tempels, 1900, (Jg. 56), Nr. 44, S. 348.

Jaffa entsprechend herzurichten, um den deutschen Kaiser zu beeindrucken. Dafür plante man „eine neue Straße mit 3 steinernen Brücken über die Flüsse“, welche im Laufe des Jahres errichtet wurde.⁶⁰⁶

Die Kolonisten begrüßten diese Entwicklung, da damit endlich die lang ersehnte Landverbindung nach Jaffa derartig verbessert wurde, dass man den Weg nun per Fuhrwerk zurücklegen konnte und nicht, wie die Wanderversammlung von 1889, mit unbefestigten Wegen und Pfaden Vorlieb nehmen musste.⁶⁰⁷ Da die Straße für den Kaiser angelegt worden war und ohne seinen Besuch höchstwahrscheinlich nicht so rasch erbaut worden wäre, nannten die Kolonisten die neue Verbindung zwischen Jaffa und Haifa in der Folgezeit „Kaiserstraße“.⁶⁰⁸ Bei dem Besuch Wilhelms wurde die Straße am 27. Oktober 1898 zur Reise von Haifa nach Jaffa genutzt, wobei der erfahrene Fuhrmann Georg Suß aus der Kolonie Haifa den Tross des Kaisers „auf der neuen Straße kutscherte“.⁶⁰⁹

Die neue Kaiserstraße wurde bereits 1899 aus Anlass eines Festes in Haifa von Kolonisten aus Jaffa und Saron mit ihren Fuhrwerken stark genutzt, als Alternative zur Schifffahrt.⁶¹⁰ Die Straße schien jedoch von mäßiger Qualität gewesen zu sein. So war sie weder mit Schotter noch Pflaster verstärkt und sei bei einer Fahrt sehr staubig gewesen.⁶¹¹

Generell wurden als Vorbereitung für den hohen Besuch aus Deutschland viele Straßen und Wege saniert und ausgebaut. Die lange verschobene Erweiterung der Nazarethstraße bis nach Tiberias wurde nun ausgeführt, was laut den Kolonisten zu einer deutlichen Verbesserung der Befahrbarkeit führte. Auch die Wege in der Gegend um Haifa wurden entsprechend ausgebaut, um vor dem deutschen Kaiser einen guten Eindruck zu machen.⁶¹²

Nach dem Kaiserbesuch

Die Folgezeit der Kaiserreise wurde zu einer wirtschaftlichen Blütezeit für die Kolonie Haifa. Gerade auch aus infrastruktureller Perspektive schien es in den Augen der deutschen Ansiedler im Lande gut voranzukommen, so wurde beispielsweise im April 1899 das Projekt der Bahnlinie Haifa-Damaskus wieder aufgenommen und die lange ruhenden Bauarbeiten

⁶⁰⁶ Warte des Tempels, 1898, (Jg. 54), Nr. 32, S. 252.

⁶⁰⁷ Carmel, Geschichte Haifas, S. 102.

⁶⁰⁸ Warte des Tempels, 1899, (Jg. 55), Nr. 20, S. 156.

⁶⁰⁹ Carmel: Der Kaiser reist, S. 33.

⁶¹⁰ Warte des Tempels, 1899, (Jg. 55), Nr. 20, S. 155f.

⁶¹¹ Carmel, Der Kaiser reist, S. 33.

⁶¹² Warte des Tempels, 1898, (Jg. 54), Nr. 22, S. 173.

wurden weitergeführt.⁶¹³ Man plante, bis Ende des Jahres die Bauarbeiten bis „Beisan“ [heute: Bet Shean⁶¹⁴] am Eingang des Jordantals fertigzustellen, was einen deutlichen Fortschritt bei den Bauarbeiten darstellte.⁶¹⁵

Die Kolonie selbst wuchs, ebenso wie die Stadt Haifa, beständig weiter und mit der Zeit verschmolzen Stadt und Kolonie immer stärker.⁶¹⁶ Die Kolonisten berichteten:

„Dieser Eindruck wird noch verstärkt durch den lebhaften Verkehr auf den Straßen, die jetzt hauptsächlich noch durch ein von den Kolonisten betriebenes und blühendes Fracht- und Personenfuhrwesen belebt werden, welches weiterhin eine lebhafte Tätigkeit in den diesbezüglichen Werkstätten und Geschäften zur Folge hat. Namentlich in der Wagentechnik, in der Herstellung guter solider und bequemer Wagen, hat sich Haifa einen Ruf erworben.“⁶¹⁷

Das Fuhrwesen lag zu dieser Zeit laut der *Warte* noch fest in den Händen der Kolonisten, unter deren Aufsicht es wieder stabiler zu wachsen schien als in den Jahren der Cholera-Epidemie und Quarantäne vor dem Kaiserbesuch. Dementsprechend waren auch die begleitenden Infrastrukturen, vor allem die Wagner, gut mit Aufträgen aus der Kolonie selbst, aber auch von außerhalb, versorgt. Fuhrwesen und Handwerk hatten somit 1899 ein äußerst erfolgreiches Jahr hinter sich gebracht und konnten optimistisch auf das nun kommende neue Jahrhundert blicken.⁶¹⁸ Das Fuhrwesen mit seinen begleitenden Wirtschaftszweigen erlebte im Norden Palästinas zu dieser Zeit eine regelrechte Blütephase, die mit Sicherheit auch durch die zahlreichen Bauprojekte im Zuge der Kaiserreise begünstigt wurde. Im Nachhinein war jedoch die erhöhte Aufmerksamkeit in Deutschland für die Tempelkolonien ein entscheidender Faktor, der die dritte Phase des Infrastrukturnetzes der Tempelkolonisten beeinflusste. Denn durch die nun zahlreichen Gesellschaften und Vereinigungen, die Spenden für die Kolonien sammelten, konnten die Kolonisten ihre Expansionspläne, die lange hatten ruhen müssen, finanzieren und Landkäufe für neue Siedlungen im palästinensischen Inland abschließen.

⁶¹³ *Warte des Tempels*, 1899, (Jg. 55), Nr. 16, S. 121.

⁶¹⁴ Cotterell, S. 22.

⁶¹⁵ *Warte des Tempels*, 1899, (Jg. 55), Nr. 23, S. 177.

⁶¹⁶ Goldmann, S. 80f.

⁶¹⁷ *Warte des Tempels*, 1899, (Jg. 55), Nr. 22, S. 171.

⁶¹⁸ *Warte des Tempels*, 1900, (Jg. 56), Nr. 7, S. 50.

Der Süden: Jaffa, Saron und Jerusalem

Die neue Fahrgenossenschaft und Infrastrukturentwicklung bis 1892

Die zweite Phase begann für die Kolonisten im Süden des Landes auf den ersten Blick vielversprechend. Zu Beginn des Jahres 1885 zeugen Berichte vom Bau der Straße Jerusalem – Bethlehem davon, dass diese nun bis zum Kloster „Mar Elias“, auf circa halber Strecke, fertiggestellt worden war, was für ein gutes Vorankommen der Arbeiten zu dieser Zeit spricht. Die ehemalige Straße nach Hebron wurde wegen ihrer Verkürzung bis Bethlehem von den Kolonisten als „Bethlehemstraße“ betitelt und war laut diesen „breit, eben und durch Gräben auf der Seite und Durchlasse des Wassers gesichert.“⁶¹⁹ Nicht nur befand man die Bauweise und das Vorankommen der Konstruktion als gut, man verwies ebenso anerkennend auf Schutzmaßnahmen zur Sicherung der Straße in Form der erwähnten Wasserdurchlässe. Auch an der Jerusalemstraße wurde zu Beginn des Jahres gearbeitet, womit sich die Initiative der Fahrgenossenschaft offenbar schnell als erfolgreich herausgestellt hatte.⁶²⁰ Wenngleich es noch im April einige Stellen auf der Strecke gab, mit denen die Tempelkolonisten nicht gänzlich zufrieden schienen, war man generell mit den Maßnahmen zur Wiederinstandsetzung der Straße in dieser ersten Hälfte des Jahres durchaus zufrieden. Kritisiert wurde jedoch, dass die Mauteinnahmen mit nun 40 000 Francs jährlich immer noch in keinem Verhältnis zu den Kosten für die Sanierungsarbeiten stünden, was laut den Kolonisten zum Schaden der Fuhrleute und Passagiere beitrage.⁶²¹ Zwar seien das gut ausgefallene Reiseaufkommen und die Bestrebungen der Jerusalemer Stadtbehörde, den gepflasterten Straßenausbau auch innerhalb Jerusalems für Fuhrwerke anzupassen, begrüßenswert, jedoch unzureichend.⁶²²

Aus der Fahrgenossenschaft kamen dementsprechend bereits Ende 1885 erneut besorgte Berichte von deutschen Fuhrleuten auf, welche über die mageren Einnahmen durch das Fuhrgeschäft auf der Jerusalemstraße klagten. So sei die Wirtschaftlichkeit trotz Einführung der Kooperative immer noch nicht sicher gewährleistet und die Stellung der Deutschen in der Organisation schien ebenfalls nicht so sicher zu sein wie ursprünglich angedacht.⁶²³ Die neuen Straßenprojekte der Regierung kamen in den Augen der Fuhrleute viel zu langsam voran

⁶¹⁹ Warte des Tempels, 1885, (Jg. 41), Nr. 9, S. 5.

⁶²⁰ Ebenda.

⁶²¹ Warte des Tempels, 1885, (Jg. 41), Nr. 18, S. 1f.

⁶²² Warte des Tempels, 1885, (Jg. 41), Nr. 22, S. 1 sowie Warte des Tempels, 1885, (Jg. 41), Nr. 27, S. 1.

⁶²³ Warte des Tempels, 1885, (Jg. 41), Nr. 38, S. 4.

und wurden überdies nur als ein Tropfen auf den heißen Stein wahrgenommen. Stattdessen wären die Gelder, welche der Fahrgenossenschaft durch die Mauteinnahmen der Jerusalemstraße entzogen wurden, durch den Stadtrat veruntreut und zweckentfremdet worden. Die Genossenschaft legte daraufhin ihr ganzes Verhandlungsgewicht bei dem Stadtrat von Jerusalem in die Waagschale, um eine grundlegende Sanierung der Jerusalemstraße in die Wege zu leiten. Im November konnte man hierbei einen Erfolg verkünden, denn nun sollte die Straße laut der Behörde „in ihrer ganzen Ausdehnung vorschriftsmäßig hergestellt werden“.⁶²⁴ Diese Instandsetzung umfasste eine Reihe von klar definierten Ausbesserungen, die von den Kolonisten und ihren Partnern an die Stadtbehörde herangetragen worden waren. Zuerst sollte bei Colonia die bisherige Brücke aus Holz über dem dortigen Wadi durch eine steinerne Version ersetzt werden, die angesichts der Winterregen eine sichere Überfahrt garantieren sollte. Zusätzlich sollten hierzu diverse steile Straßenanstiege im bergigen Teil der Straße erneuert und zweckmäßig ausgebessert werden. Dies wurde bis Ende 1885 bereits bei Kastel umgesetzt und sollte im Laufe des darauffolgenden Jahres ebenso bei „Dilb [heute bei Kiryat Anavim], Saris und bis Bab el-Wad“ in Angriff genommen werden. Auch der ebene Weg von Jaffa bis Bab el Wad sollte laut dem Verhandlungsergebnis grundlegend erneuert werden. Damit konnte die Fahrgenossenschaft in den Verhandlungen mit der Stadtbehörde im Prinzip eine komplette Reparatur der Jerusalemstraße erwirken, was einen großen Erfolg darstellte. Zur Umsetzung dieses Mammutprojektes wurden, so bezeugten es laut den Kolonisten Reisende, „mehr als eintausend Arbeiter gegenwärtig mit der Straßenverbesserung beschäftigt“.⁶²⁵ Dieser Verhandlungserfolg war sicherlich auch ein erstes Resultat der neuen Organisation, welche ihre zentralen Forderungen nun mit dem gebündelten Gewicht aller Fuhrunternehmen auf der Straße vorbringen konnte.

An anderer Stelle musste man sich hingegen vorrangig noch selbst helfen. Nachdem die Bethlehemstraße Anfang 1886 für den Verkehr freigegeben wurde, stieg der Verkehr auf ihr beständig an. Hierbei waren wahrscheinlich die Tempelkolonisten mit ihren Fuhrwerken die Hauptnutzer, welche auf der Straße nach Jerusalem pendelten, jedoch war die Anbindung an die Straße von der Kolonie selbst aus mangelhaft. Von den zwei Straßenanbindungen war eine „zur Not fahrbar, aber steil und überdies für Fußgänger unzweckmäßig“ und die andere nur für Fußgänger nutzbar.⁶²⁶ Aufgrund dieser ungenügenden Lage und des Desinteresses der Stadtbehörde an diesem Umstand entschied sich die Kolonie dazu, hier selbst für Abhilfe zu sorgen:

⁶²⁴ Warte des Tempels, 1885, (Jg. 41), Nr. 49, S. 2.

⁶²⁵ Ebenda.

⁶²⁶ Warte des Tempels, 1886, (Jg. 42), Nr. 10, S. 73.

„Da aber die meisten unserer Leute ihre Geschäftslokale in der Stadt haben, so stellte sich das Bedürfnis nach einer guten Verbindung mit dem oberen Bethlehemer Weg als unabweisbar heraus. Es wurde daher von dem Gemeinderat der Bürgerversammlung der Plan zur Herstellung eines solchen Verbindungsweges vorgelegt und der Gemeinderat ermächtigt, die zur Ausführung nötigen Schritte zu thun.“⁶²⁷

Für dieses Unternehmen sicherten sich die Kolonisten die Zustimmung des lokalen Paschas und traten in Unterhandlungen mit einem griechischen Kloster, wahrscheinlich dem nahe gelegenen Simeonskloster⁶²⁸, welchem das hierbei betroffene Areal gehörte. Im Gegensatz zu den Karmelitern im Karmelstreit gab das Kloster den Kolonisten die Erlaubnis zum Bau des Verbindungsweges zur Bethlehemstraße ohne große Schwierigkeiten. Daraufhin begann die Kolonie mit dem zügigen Ausbau der Fahrstraße, für welche sie ca. 1000 Francs Baukosten veranschlagten, welche durch die Gemeindekasse der Kolonie gedeckt werden sollten und sogar noch unterschritten wurden.⁶²⁹ Verantwortlich für die Planung war dabei Theodor Sandel, der unter den Kolonisten der Rephaim-Kolonie im Straßenbau die meiste Erfahrung aufweisen konnte. Auch die Bauarbeiten selbst wurden mit den Brüdern Imberger von deutschen Tempelkolonisten ausgeführt, es blieb also eine explizit deutsche Initiative.⁶³⁰ Obwohl der Bau zwischenzeitlich aufgrund von starkem Regenwetter eingestellt werden musste, schaffte man es, die Fahrstraße innerhalb eines Monats fertigzustellen und dem Fuhrverkehr zu überlassen.⁶³¹

Abgesehen von diesem Projekt war die erste Hälfte des Jahres 1886 für das Fuhrwesen der Kolonisten eine günstige und bequeme Zeit. Durch die verstärkten Aktivitäten von ReisegeSELLSCHAFTEN wie Cook und Stanger kamen immer mehr Reisende und Pilger im Frühjahr nach Palästina, um die Heiligen Stätten, vor allem in Jerusalem, zu besuchen.⁶³² Dies sicherte der FahrgeNossenschaft durch ihre Kooperation mit Cook eine beständige Quelle an Kunden und konnte zusammen mit der Reparatur der Jerusalemstraße die angespannte Situation der Fuhrleute erleichtern.

Zudem wurde von Seiten der osmanischen Lokalregierung die Absicht erklärt, den Ausbau der Bethlehemstraße nach Hebron wieder aufzunehmen, wofür wieder der griechische Ingenieur Frankwia engagiert wurde. Trotz ihrer starken Skepsis gegenüber der Initiative erkannten

⁶²⁷ Warte des Tempels, 1886, (Jg. 42), Nr. 10, S. 73.

⁶²⁸ Kedar, S. 122.

⁶²⁹ Warte des Tempels, 1886, (Jg. 42), Nr. 10, S. 73 sowie Warte des Tempels, 1886, (Jg. 42), Nr. 14, S. 106.

⁶³⁰ Warte des Tempels, 1886, (Jg. 42), Nr. 14, S. 105.

⁶³¹ Warte des Tempels, 1886, (Jg. 42), Nr. 11, S. 81 sowie Warte des Tempels, 1886, (Jg. 42), Nr. 14, S. 105f.

⁶³² Warte des Tempels, 1886, (Jg. 42), Nr. 16, S. 121.

die Kolonisten die anfänglichen Fortschritte bei dem Unternehmen als gutes Zeichen an, das für die Absicht der Regierung gesprochen haben soll, nun ernsthaft mehr Infrastrukturprojekte in Palästina zu forcieren.⁶³³

Dies deckt sich zumindest mit den ein Jahr zuvor erschienenen Berichten aus dem Norden des Landes, wo die Haifaer Kolonisten bereits ab 1885 vom „Straßenbaufieber“ der Osmanen sprachen. Dieses erhöhte Aktivitätslevel im Infrastruktursektor ist demnach nicht exklusiv dem Norden und der Initiative Gottlieb Schumachers vorbehalten gewesen, trat jedoch im Süden ein Jahr später als im Norden ein. Dies hat wahrscheinlich mit der Investitionsinitiative der Osmanen im Zuge der Konsolidierung der Staatsfinanzen in diesem Zeitraum zu tun. Auch die Kolonisten erkannten die sich veränderte Einstellung der Regierung beim Straßenbau und setzten dies mit einem Beispiel in Szene:

„Wer früher den halbstündigen Weg durch die Gärten [bei Jaffa] zu Wagen gemacht hat, wird sich des heillosen Zustandes dieser Straße wohl noch erinnern, im Andenken an die Rippenstöße, die er an den staffelförmigen Vertiefungen auszustehen hatte. Jetzt fährt man auf einer ebenen vortrefflichen Straße zwischen den Gärten im Trab der Pferde bis zum Ende derselben. Weiterhin befindet sich die Straße mit kleineren Unterbrechungen in gutem Stand bis nach Ramleh, so daß diese Haltstation in zwei Stunden erreicht werden kann.“⁶³⁴

Dieses Beispiel verwundert jedoch, wenn man es in den Kontext der früheren Beschreibungen setzt. Christoph Hoffmann hatte bereits von der Commissionsreise 1858 berichtet, dass der Weg zwischen Jaffa und Ramleh zwei Stunden in Anspruch genommen habe, obwohl der Weg schlecht beschaffen gewesen sei.⁶³⁵ Zu dieser Zeit war die Jerusalemstraße nicht einmal gebaut, weswegen sich die Frage stellt, ob durch deren Bau und die Einführung des Fuhrwerks überhaupt eine Verbesserung hinsichtlich der Reisedauer von vor 28 Jahren erfolgt war. Die Lösung liegt in der unterschiedlichen Bedeutung der „Stunde“ als Einheit. 1858 nutzte Hoffmann diese Einheit höchstwahrscheinlich noch als damals gebräuchliche räumliche Messung des Weges, während die 28 Jahre später genutzte „Stunde“ als strikt zeitliche Einheit im Kontext des eingeführten Fahrplans der Genossenschaft verstanden werden muss. Die zwei räumlichen Weg- oder Reitstunden von 1858 dauerten demnach zeitlich betrachtet wesentlich länger als zwei tatsächliche Zeitstunden im Jahr 1886.

⁶³³ Warte des Tempels, 1886, (Jg. 42), Nr. 24, S. 185.

⁶³⁴ Ebenda.

⁶³⁵ Warte des Tempels, 1886, (Jg. 42), Nr. 16, S. 62.

Vor dem Hintergrund der Investitionsinitiative der Regierung wurde wieder positiver auf den Zustand der Straßeninfrastruktur im Süden geblickt. So ließ laut der *Warte* die Straße „von Ramleh bis Bab el Wad [...] noch manches zu wünschen übrig“, von dort bis Saris sei sie jedoch „von ausgezeichneter Beschaffenheit“, bis sie bei Abu Gosh in der Qualität wieder stark nachlasse, um dann ab Kastell und über Colonia wieder in nahezu makellosem Zustand nach Jerusalem zu führen.⁶³⁶



Abb. 16: Die Jerusalemstraße Mitte des Jahres 1886. Grüne Abschnitte waren „ausgezeichnet“, orangene „verbesserungswürdig“ (Forschungsbibliothek Gotha)

Solch detaillierte Berichte über den Zustand der Jerusalemstraße wurden ab 1886 mit dem im Süden einsetzenden „Straßenbaufieber“ häufiger in der *Warte* abgedruckt, wodurch erfreulicherweise ein genauerer Blick auf den Zustand und die Entwicklung der Jerusalemstraße nach Begründung der Fahrgenossenschaft möglich wird.

Für die Kolonie Rephaim bei Jerusalem wurde die zweite Phase vorrangig zum Anschluss der Kolonie an die umliegenden Infrastrukturen genutzt. Nicht nur hatte man mit dem neuen Zugang zur Bethlehemstraße eine Verbindung mit den beiden bedeutendsten Städten der Gegend erhalten, sondern die Templer der Kolonie orientierten sich fortan ebenfalls stärker an der Jerusalemstraße, da an deren Ende in Jerusalem immer mehr deutsche Geschäfte eröffnet wurden. Die positiv belegte Verbindung von Infrastruktur und Wirtschaft war hier offenkundig kommuniziert und wurde auch durch die Forderung nach besserer infrastruktureller Anbindung an die Küste und darüber hinaus, durch eine Eisenbahn und bessere Häfen in Jaffa, klar artikuliert.⁶³⁷

Anfang 1887 kündigte sich erneut hoher Besuch aus Europa an, als der Kronprinz von Italien, Viktor Emanuel, Palästina bereiste. Im Zusammenhang mit seinem Besuch wiesen die

⁶³⁶ *Warte des Tempels*, 1886, (Jg. 42), Nr. 24, S. 185.

⁶³⁷ *Warte des Tempels*, 1886, (Jg. 42), Nr. 49, S. 393f.

Kolonisten erneut auf den Umstand hin, dass solche Besuche „Einfluß [...] auf die Herstellung der Straßen“ hätten, also die politische Kritikalität der Infrastruktur für die osmanische Regierung, temporär erhöht würde⁶³⁸:

„So oft ein solcher hoher Besuch angekündigt wird, findet sich die Regierung bewogen, an der Verbesserung der Straßen mit größerem Nachdruck arbeiten zu lassen. So hat auch der in Aussicht stehende Besuch des italienischen Kronprinzen bewirkt, daß seit vier Wochen die Straßenbauarbeit zwischen Jerusalem und Jaffa sehr energisch betrieben wurde, es war an verschiedenen Stellen eine ungewöhnliche Menge von Arbeitern beschäftigt, zusammen mehr als tausend. Alle, welche in den letzten Tagen die Reise von Jaffa nach Jerusalem gemacht haben, bezeugen den Fortschritt, der in dieser Beziehung gemacht wurde, indem jetzt gerade an den schlimmsten Strecken die Straße ausgezeichnet gut hergestellt ist.“⁶³⁹

Die vernachlässigten Streckenabschnitte bei Bab el Wad, Colonia, Abu Gosh und Kastell wurden dadurch in den Mittelpunkt der Anstrengungen gestellt, sie wurden kritisch für den Gesamtzustand der Straße, zumindest in den Augen der Osmanen. Die grundlegende Reparatur wurde jedoch auf mehrere Jahre angelegt.⁶⁴⁰ Diese langfristige Planung spricht vor dem Hintergrund des kurzfristigen Besuches allerdings dafür, dass der Besuch des Kronprinzen als ein weiterer Anstoß für die Entwicklung im Verkehrssektor diene, welche aber durch das „Straßenbaufieber“ bereits in Gang gesetzt worden war.

⁶³⁸ Warte des Tempels, 1887, (Jg. 43), Nr. 10, S. 73f.

⁶³⁹ Ebenda, S. 74.

⁶⁴⁰ Ebenda.



Abb. 17: Straßenbaumaßnahmen an der Jerusalemstraße⁶⁴¹

Auch die weitere Entwicklung schien eine Verstärkung der Bemühungen auf diesem Gebiet nahezuzulegen. Ende 1887 kam scheinbar „das Gerücht vom Bau einer Eisenbahn zwischen Jaffa und Jerusalem“ wieder auf, als Johannes Frutiger erneut eine Initiative hierfür in Konstantinopel anführte.⁶⁴² Die Unterhandlungen in Konstantinopel über die Erlangung einer Konzession für den Bau der Bahn dauerten ein volles Jahr an, konnten am 28. Oktober 1888 jedoch zu einem erfolgreichen Abschluss gebracht werden. Wie Frutiger/Eisler schreiben, flossen auch bei diesem osmanischen Infrastrukturprojekt reichlich „Schmiergelder“, um die zuständigen Minister von der Konzession zu überzeugen.⁶⁴³ Zur Zeit, als die Initiative Frutigers bekannt wurde, waren die Kolonisten allerdings äußerst skeptisch gegenüber solchen Ankündigungen, wie die *Warte* bezeugte:

⁶⁴¹ Bildquelle: Carmel, Palästina-Chronik, S. 114.

⁶⁴² *Warte des Tempels*, 1888, (Jg. 44), Nr. 4, S. 24.

⁶⁴³ Frutiger/Eisler, S. 177f.

„Die vielen Täuschungen, die man früher bei der Eisenbahnfrage erfahren hat, machten begrifflicherweise die Leute mißtrauisch, so daß man häufig sagen hört, nicht bälde zu glauben, als bis das Pfeifen der Lokomotive gehört werde.“⁶⁴⁴

Gleichzeitig schwärmte man vom „unberechenbarem Nutzen“ einer solchen Bahnverbindung für Jerusalem, vor allem in wirtschaftlicher Hinsicht. Die Kolonisten schwankten zwischen Skepsis und vorsichtigem Optimismus, da sich solche Projekte bereits als leere Ankündigungen herausgestellt hatten.

Auch wegen dieser Skepsis fokussierte sich die *Warte* zu dieser Zeit noch stärker auf die Berichte über die Reparaturen an der Jerusalemstraße, welche gut voranzugehen schienen. Zwar seien Ende Februar 1888 die Straßenabschnitte in der „Ebene“, womit in der Regel die Strecke bis Bab el Wad bezeichnet wurde, noch „mangelhaft“ in der Bauqualität, jedoch „gerade diejenigen Strecken [im Gebirge ab Bab el Wad], welche dem Wagenverkehr die größten Hindernisse bereiteten, [sind nun] in einem vortrefflichen Zustand“.⁶⁴⁵ Die mangelhafte Strecke in der Ebene war dabei wahrscheinlich der Abschnitt von Ramleh bis Bab el Wad, da die Straße von Jaffa nach Ramleh noch in der Mitte des Jahres 1886 in einem guten Zustand begriffen gewesen war und von keiner Verschlechterung oder starken Winterregen berichtet wurde.⁶⁴⁶

Vor allem aber die Neuanlage der Straße ab Colonia wurde von den Kolonisten sehr positiv aufgenommen. Hierbei wurde eine günstigere Streckenführung bis nach Jerusalem verfolgt und auf eine stärkere Resistenz des neuen Abschnittes gegenüber Winterregen geachtet:

„Dieser neue Weg ist bis auf einen unbedeutenden Rest vollkommen hergestellt und die Wasserdurchlässe sind fertig und sehr gut ausgeführt; der Straßenkörper ist völlig hergestellt, mit Steinbeschläg und bis auf ein Drittel auch mit Erde bedeckt und gewalzt.“⁶⁴⁷

Durch die Abflüsse konnte einer künftigen Überschwemmung entgegengewirkt werden, wodurch die Straße in ihrer Substanz weniger gefährdet war. Dementsprechend stellten die Tempelkolonisten heraus, dass der neu angelegte Streckenabschnitt durch seine Streckenführung und die Vorkehrungen viel besser für den Verkehr geeignet sei.⁶⁴⁸

Ironischerweise stellte die *Warte* kurze Zeit später heraus, dass die für die Straßeninfrastruktur so gefürchteten Winter- und Frühjahrsregen 1888 lange Zeit ausblieben, weswegen

⁶⁴⁴ *Warte des Tempels*, 1888, (Jg. 44), Nr. 4, S. 24.

⁶⁴⁵ *Warte des Tempels*, 1888, (Jg. 44), Nr. 12, S. 91.

⁶⁴⁶ *Warte des Tempels*, 1886, (Jg. 42), Nr. 24, S. 185.

⁶⁴⁷ *Warte des Tempels*, 1888, (Jg. 44), Nr. 12, S. 91.

⁶⁴⁸ Ebenda.

sich eine Wasserknappheit in Palästina abzeichnete. Dies war allerdings ebenso unvorteilhaft, da dadurch die großangelegten Straßenbauarbeiten im Lande eingestellt werden mussten. Diese hätten während der Bauarbeiten zu viel Wasser verbraucht, einerseits zur Klitterung der Straße und andererseits, um die Bauarbeiter zu versorgen. Gleichzeitig mit dem späten Einsetzen des Regens erreichte der Fremdenverkehr wegen Ostern seinen Höhepunkt im April 1888.⁶⁴⁹ Der Zeitpunkt war jedoch denkbar schlecht, denn durch das Ausbleiben des Regens war „die beschwerlichste von allen Strecken“ bei Colonia noch nicht abschließend fertiggestellt worden und dementsprechend noch geschlossen, als die Fuhrleute die Reisenden nach Jerusalem bringen wollten. Deshalb musste man den alten, in sehr schlechtem Zustand befindlichen Straßenabschnitt nutzen.⁶⁵⁰ Hierbei kann man sehr schön das gespaltene Verhältnis zum Regen begutachten, das mit Blick auf die Infrastrukturen entsteht. Auf der einen Seite war er für die Kolonisten im Fuhrwesen eine saisonal auftretende Bedrohung, da er durch seine Überschwemmungen der Straße diese potentiell zerstören und unbefahrbar machen konnte. Auf der anderen Seite war der Ausbau von Straßen zu Teilen auch auf den Regen angewiesen, da ohne die Befeuchtung des Neubaus keine Verklitterung und Verfestigung der Straße stattfinden konnte. Der Regen war somit zugleich Zerstörer und Geburtshelfer im palästinensischen Fuhrwesen.

Trotz dieser Probleme mit der Strecke bei Colonia wurde die neue Straßenbauinitiative ab 1887 immer noch äußerst positiv von den Kolonisten aufgefasst. So stellten diese beispielsweise besonders heraus, dass hier sehr engagiert gehandelt wurde, im Gegensatz zu der Zeit vor der Initiative, als „das Geld in den Taschen der Lokalbeamten“ verschwand und Infrastrukturprojekte unter chronischem Geldmangel litten. Hier schien ein Umdenken der Osmanen hinsichtlich der Modernisierung Palästinas stattgefunden zu haben, so waren zumindest die Tempelkolonisten überzeugt, welches zum Vorteil des Landes und seiner Bewohner beitragen konnte. Christoph Paulus betonte dabei vor allem die Stellung der Straßeninfrastruktur:

„Wenn man ein fremdes Land besucht und von demselben nichts weiß als das, was man beim Durchreisen desselben sieht, so sind es hauptsächlich die Straßen, welche einen Schluß auf das Kulturstreben, das in demselben besteht, gestattet.“⁶⁵¹

Hier zeigt sich die Ansicht vieler Tempelkolonisten, dass Infrastrukturen als Gradmesser der Moderne eines Landes dienen und dabei vor allem Straßen eine Vorrangstellung besitzen.

⁶⁴⁹ Warte des Tempels, 1888, (Jg. 44), Nr. 17, S. 129 sowie Warte des Tempels, 1888, (Jg. 44), Nr. 18, S. 137.

⁶⁵⁰ Warte des Tempels, 1888, (Jg. 44), Nr. 22, S. 169.

⁶⁵¹ Ebenda.

Doch nicht jeder Kolonist war erfreut über die neuen Straßenbauprojekte. Interessanterweise waren es vor allem die das Fuhrwesen begleitenden Handwerker, welche sich darüber beschwerten, dass nun wesentlich weniger Aufträge von Fuhrleuten aufkämen, welche vorher „nach jeder Fahrt der Reparatur“ bedurften. Dies spricht andererseits für die tatsächliche Verbesserung der Strecke. Parallel zur Jerusalemstraße wurde im Mai 1888 die Straße nach Nablus weiter ausgebaut. Auch hier waren nicht länger alle Kolonisten dem Projekt gegenüber positiv eingestellt, sondern es wurden aus Jaffa nun erstmals Ängste laut, dass man so durch die Aufwertung der Handelsstadt Nablus in eine direkte Konkurrenz mit dieser treten würde.⁶⁵²

Beide Beispiele zeigen, dass in der zweiten Phase neue Infrastrukturprojekte von Seiten der deutschen Ansiedler nicht mehr uneingeschränkt begrüßt wurden, sondern man vermehrt auch Nachteile in gewissen Infrastrukturen sah. Die Frage ist also, ob bei Teilen der Kolonisten die Aufgabe der *Hebung des Landes* einer egoistischeren Sichtweise gewichen war, in welcher man Modernisierungsbemühungen auch als Bedrohung wahrnahm. Jakob Schumachers Bedenken 1891 hinsichtlich der Eisenbahn im Norden formulierten diese Ängste ebenfalls stellvertretend für die Kolonie Haifa und zeigen, dass diese Ängste nicht nur auf eine Kolonie oder Region innerhalb Palästinas beschränkt waren, sondern vielmehr von Teilen der Kolonisten im ganzen Land geteilt wurden.

Dies hatte auch mit der grundlegend veränderten Situation in Palästina zu tun, welche durch den nun einsetzenden, verstärkten Zuzug von zionistischen Juden geprägt war. Diese brachten verstärkt konkurrierende Handwerker und Fuhrleute mit auf den Markt, welche in den Augen der Tempelkolonisten den eigenen Erwerb schmälerten.⁶⁵³ Die Kolonisten des Südens identifizierten dementsprechend vor allem die zugewanderten Juden und deren begleitende Handwerke als neue Konkurrenz im Transportgewerbe. Diese Entwicklung steht interessanterweise im Gegensatz zu derjenigen in der Kolonie in Haifa, wo Fuhrwesen und Handwerk zu dieser Zeit regelrecht florierten.⁶⁵⁴

Die osmanischen Straßenbauprojekte wurden schließlich Ende 1888 mit der Fertigstellung der Hebronstraße weiter vorangetrieben, welche am 24. Mai 1888 dem Verkehr übergeben wurde. Obwohl die Tempelkolonisten der Rephaim-Kolonie auf deren zukünftige positive Wirkung hinsichtlich des Handels und Gewerbes in Jerusalem verwiesen, blieb auffälligerweise eine Einordnung in das Fuhrwesen der Tempelkolonisten und der Fahrgenossenschaft aus. Scheinbar war eine kommerzielle Nutzung der neuen Straße im Rahmen des Fuhrwesens nicht angedacht.⁶⁵⁵ Vielmehr konzentrierte sich die Aufmerksamkeit der Kolonisten nun im-

⁶⁵² Warte des Tempels, 1888, (Jg. 44), Nr. 22, S. 169.

⁶⁵³ Warte des Tempels, 1888, (Jg. 44), Nr. 27, S. 210.

⁶⁵⁴ Warte des Tempels, 1888, (Jg. 44), Nr. 25, S. 194.

⁶⁵⁵ Warte des Tempels, 1888, (Jg. 44), Nr. 28, S. 217f.

mer stärker auf das Eisenbahnprojekt Frutigens, wobei sich bereits abzeichnete, dass dieses die Straßeninfrastruktur als infrastrukturelles Hauptthema abzulösen schien.⁶⁵⁶ Die Erteilung der Konzession für die Bahn Ende 1888 verlieh dem Thema deutlichen Auftrieb unter den Kolonisten, wenn sich auch die Suche nach Geldgebern in Europa für Frutiger als schwierig herausstellte und teilweise bereits wieder Zweifel unter den Kolonisten aufkamen.⁶⁵⁷

Der Anfang des Jahres 1889 war von einer stark heruntergefahrenen Frequentierung der Jerusalemstraße gekennzeichnet. So seien kaum noch Wagen der Genossenschaft auf dieser unterwegs gewesen und der restliche Verkehr sei fast komplett zum Erliegen gekommen. Als Erklärung dafür wurde Schneefall in den Bergen, vor allem bei Jerusalem, angeführt, welcher die Einwohner und Fuhrleute wohl unvorbereitet getroffen hätte.⁶⁵⁸ Erst durch die Landung von russischen Marinesoldaten in Jaffa und deren Reise nach Jerusalem mithilfe der Fahrge-nossenschaft wurde der Verkehr auf der Jerusalemstraße wiederbelebt.⁶⁵⁹ Dies legt allerdings nahe, dass nicht der Schnee in den bergigen Regionen des Südens, sondern mangelnde Kund-schaft das eigentliche Problem der Fuhrleute war.

Während also die Situation des Fuhrwesens auf der Jerusalemstraße angespannt schien, ging der Ausbau der Straße von Jaffa nach Nablus hingegen stetig voran. So war diese zu Beginn des Jahres zwischen Jaffa und der Kolonie Sarona im Bau begriffen, was die Kolonisten begrüßten. Durch die neue Fahrstraße würde schließlich auch der Verkehr zwischen den beiden Kolonien verbessert und „unsere Schwesterkolonie Sarona örtlich ziemlich näher [an Jaffa] gerückt.“⁶⁶⁰ War die neue Straße anfangs noch skeptisch begutachtet worden, so waren deren Nebeneffekte, also die bessere Verbindung der Kolonien untereinander, durchaus willkommen, da es hier um die Verbesserung der eigenen Position ging.

Die Position der Kolonien im Fuhrwesen schien jedoch stark gefährdet, wie wenig später offiziell bekannt wurde. So wird zwar von Anfang März des Jahre 1889 berichtet, dass weitere Reparaturen und Ausbaumaßnahmen an der Jerusalemstraße erfolgt seien, vor allem „bei Latrun, wo sich eine schlimme Strecke befand“, wurde durch „eine in der Thalsole angelegte Wegstrecke“ ein Streckenabschnitt stark verbessert. Die Kolonisten verwiesen hierbei zwar darauf, dass durch solche Verbesserungen der Wagenverkehr erneut „in beständiger Zunahme begriffen ist und allmählich regelmäßige Verbindungen der an der Straße liegenden Orte ins Leben ruft.“⁶⁶¹ Es wird aber ebenso klar, dass die Tempelkolonisten immer weniger Anteil an

⁶⁵⁶ *Warte des Tempels*, 1888, (Jg. 44), Nr. 39, S. 306.

⁶⁵⁷ *Warte des Tempels*, 1888, (Jg. 44), Nr. 52, S. 410.

⁶⁵⁸ *Warte des Tempels*, 1889, (Jg. 45), Nr. 3, S. 17f.

⁶⁵⁹ *Warte des Tempels*, 1889, (Jg. 45), Nr. 9, S. 67.

⁶⁶⁰ *Warte des Tempels*, 1889, (Jg. 45), Nr. 7, S. 49.

⁶⁶¹ *Warte des Tempels*, 1889, (Jg. 45), Nr. 13, S. 98.

dem wachsenden Verkehr hatten. So berichten sie von einem „Omnibus“, welcher „morgens [...] von Jaffa nach Ramleh und abends wieder von Ramleh nach Jaffa zurück“ ginge.⁶⁶² Dieser hatte gegenüber den Fuhrwerken der Fahrgenossenschaft scheinbar den Vorteil, dass er bei einem Fahrpreis von „3 Piaster“ für die Einzelperson äußerst günstig blieb, aber für das Fuhrunternehmen durch den starken Andrang von „Arabern, Juden und Christen“ und die vielen Sitzplätze „für jede Fahrt hin oder her ca. 8–9 Frs.“ einbrachte.⁶⁶³ Dadurch drückte dieses Konkurrenzprojekt die Preise und Einkünfte der Fahrgenossenschaft empfindlich tief. Dies wird offenkundig, wenn man die Kalkulation der Fahrgenossenschaft aus dem Jahr 1884 in Vergleich dazu setzt, welche damals noch 45 Francs als angepeilten Gewinn aus einer Fahrt zum Ziel erklärt hatte.⁶⁶⁴ Somit unterbot das neue Fuhrunternehmen die Fahrgenossenschaft mehr als deutlich. Trotz dieser starken Konkurrenz hatten auch die Fuhrleute der Kolonisten noch ausreichend Nachfrage für ihre Dienste, schon allein wegen der Beschränkung des Omnibusses auf die Strecke Jaffa–Ramleh.

Obwohl also, oder vielleicht wohl eher gerade weil, der Stand der Straßeninfrastruktur in Palästina aus Sicht der Kolonisten im Verlauf der zweiten Phase „nichts zu wünschen übrig“ ließ, waren die Initiativen der Kolonisten im Fuhrwesen immer stärker bedroht.⁶⁶⁵ Interessanterweise fand in dieser Zeit eine Art Distanzierung zu den Fuhrunternehmern seitens der *Warte* statt. Bis 1890 ist zu beobachten, dass sich die Berichterstattung immer weniger den eigenen Fuhrunternehmen und der Genossenschaft widmete, welche kaum noch namentlich genannt wurde, und sich vielmehr alles um den Straßenausbau und das neue Eisenbahnprojekt drehte. Vor allem in letzterem sahen viele Tempelkolonisten mehr und mehr das „bedeutendste aller Verkehrsmittel“, nach dessen Einführung in Palästina „die abendländische Kultur unaufhaltsam vordringen“ würde.⁶⁶⁶

Diese Nichtbeachtung der deutschen Fahrgenossenschaft hatte scheinbar vor allem damit zu tun, dass diese Mitte 1889 geräuschlos aus dem Geschäft gedrängt worden war, was mit der bereits erwähnten Preisentwicklung zusammenhing. 1869, als die ersten Fuhrleute Passagiere nach Jerusalem transportiert hatten, kostete die Reise noch „10 bis 15 Napoleonsd’or“, während man 1889 für nur 2 Goldnapoléons einen sehr schönen Wagen bekäme, auf einer wesentlich angenehmeren Strecke. Diesen stetigen Preisverfall konnte das zentralisierte und streng organisierte Unternehmen unter Führung der Tempelkolonisten bis 1889 zwar kurzfristig ausgleichen, jedoch konnte man ab dann vor dem Hintergrund der Konkurrenz

⁶⁶² *Warte des Tempels*, 1889, (Jg. 45), Nr. 13, S. 98.

⁶⁶³ Ebenda.

⁶⁶⁴ *Warte des Tempels*, 1884, (Jg. 40), Nr. 44, S. 1.

⁶⁶⁵ *Warte des Tempels*, 1889, (Jg. 45), Nr. 15, S. 115.

⁶⁶⁶ Ebenda.

die roten Zahlen nicht länger bestreiten.⁶⁶⁷ Daher konstatierte ein Bericht in der *Warte* vom 30. April 1889:

„Eine Fahrgesellschaft giebt es nicht mehr, dagegen sind es jetzt die Juden und Araber, die äußerst bemüht sind, die Fuhren in ihre Hand zu bekommen, und die zu diesem Zweck den Fuhrlohn auf ein unglaublich niedriges Maß herabdrücken, daher verdient ein an europäische Bedürfnisse gewohnter Mann mit dem Fahrgeschäft nicht mehr.“⁶⁶⁸

Damit war die Fahrgenossenschaft der Kolonisten bereits nach fünf Jahren aufgegeben worden. Das Zitat verdeutlicht zudem erneut einen wichtigen Faktor, der mit zu dieser Situation beigetragen hatte. Die jüdische Einwanderung der ersten Alija hatte dazu geführt, dass neben den arabischen Fuhrleuten nun immer stärker auch jüdische Fuhrunternehmen auf den Markt drängten. Es ist nicht ausgeschlossen, dass auch der Omnibus von Jaffa nach Ramleh von Juden betrieben wurde, da dessen Einführung in diese Zeit der verstärkten zionistischen Einwanderung fällt. Während einzelne deutsche Fuhrleute ab diesem Zeitpunkt hauptsächlich noch während der Pilger- und Touristensaison im Fuhrwesen aktiv waren, wenn die Nachfrage das Angebot übertraf, wurde der Verkehr abseits davon ab 1889 „nur noch von Juden und Arabern unterhalten.“⁶⁶⁹

Dementsprechend gering fällt die weitere Berichterstattung über die Jerusalemstraße in der Folgezeit aus. Diese Lücke wurde von dem Bau der Eisenbahn gefüllt, welche nun in ihrer Planung rasch vorankam. Hier hatte sich tatsächlich einiges ereignet, seit Frutiger die Konzession erhalten hatte. So hatte dieser ab Dezember 1888 auf der Suche nach Finanzierungsmöglichkeiten für das Projekt vor allem in Frankreich und England potentielle Geldgeber gesucht. Doch erst im August 1889 fand sich eine Gesellschaft aus Paris, welche gewillt war, das Projekt zu unterstützen.⁶⁷⁰ Jene Gesellschaft, die „Société du Chemin de Fer Ottoman de Jaffa à Jérusalem et Prolongements“, schickte nun sehr zügig französische Ingenieure nach Jaffa, um innerhalb eines Monats eine erste potentielle Streckenführung der Bahn vorzubereiten. Bei der Planung der Strecke wurde der künftige Bahnhof in Jaffa sehr nah an der deutschen Kolonie platziert, was von ihren Bewohnern freudig zur Kenntnis genommen wurde.⁶⁷¹ Die Kolonisten

⁶⁶⁷ *Warte des Tempels*, 1889, (Jg. 45), Nr. 21, S. 161.

⁶⁶⁸ Ebenda.

⁶⁶⁹ *Warte des Tempels*, 1889, (Jg. 45), Nr. 23, S. 179.

⁶⁷⁰ Frutiger/Eisler, S. 181f.

⁶⁷¹ *Warte des Tempels*, 1889, (Jg. 45), Nr. 41, S. 321f sowie Cotterell, S. 12.

blieben jedoch skeptisch und betonten, dass erst der Beginn der Bauarbeiten die eigenen Vorbehalte überwinden könne.⁶⁷²

Ende 1889 erfolgte hingegen der Ausbau des Weges, welcher teilweise durch die Kolonie Re-phaim führte. Dieser sollte durch das griechische Patriarchat in Jerusalem ausgebaut und befahrbar gemacht werden.⁶⁷³ Eventuell war dieser Ausbau, der dem griechischen Kloster wichtig schien, Teil einer Abmachung, die man geschlossen hatte, als die Kolonisten mit den Griechen über den Anschlussweg an die Bethlehemstraße verhandelt hatten. Ebenfalls in diesem Zeitraum wurde bekannt, dass von Jerusalem eine Straße nach Jericho angelegt werden sollte, was die Kolonisten begrüßten.⁶⁷⁴ Deren Bau wurde zügig vorangetrieben und sollte bis Ostern 1890 fertiggestellt werden.⁶⁷⁵

Es lässt sich jedoch eindeutig feststellen, dass mit dem Ausscheiden der Fahrgenossenschaft und dem „Straßenbaufieber“ der osmanischen Regierungen die Involvierung der südlich gelegenen Tempelkolonien in Infrastrukturprojekte stark nachließ. Da keine Nachfolgeorganisation der Fahrgenossenschaft versuchte, an deren Erfolge anzuknüpfen, sondern die Lage im Fuhrwesen es für die Kolonisten erschwerte, eigene Fuhrunternehmen wirtschaftlich zu halten, wurde ab 1889 die Entwicklung im Infrastruktursektor mehr beobachtet und kommentiert als aktiv mitgestaltet. Die Aufmerksamkeit der Kolonisten gegenüber Straßenbaumaßnahmen blieb hoch, vor allem, da man selbst immer noch stark auf Fuhrwerke innerhalb des eigenen Transportnetzes angewiesen war. Eigene, private Initiativen im Straßenbau fanden im Süden Palästinas in der restlichen zweiten Phase kaum noch statt und man konzentrierte sich mit der Zeit immer stärker auf die sich nun konkretisierenden Pläne des Eisenbahnbaus, in die man allerdings ebenfalls nicht involviert und bestenfalls Nutznießer der Entwicklung war.

Für viele der ehemals im Fuhrwesen beschäftigten Kolonisten stellte sich in dieser Zeit des erhöhten wirtschaftlichen Drucks, der sicherlich zumindest teilweise durch den Wegfall der einstmals ertragreichen Fuhrgeschäfte entstanden war, die Frage, ob man in Palästina verbleiben wollte. Die *Warte* berichtet von dem Wegzug einiger Kolonisten, die teilweise nach Australien und Deutschland auswanderten, wo man eine neue Lebensgrundlage suchte.⁶⁷⁶ Die Lücke, welche die deutschen Fuhrleute hinterließen, wurde verstärkt von den eingewanderten Juden gefüllt. Diese stießen nun Projekte an, welche die Templer nie selbst forciert hatten. Beispielsweise wurde von der zionistischen Siedlung

⁶⁷² *Warte des Tempels*, 1889, (Jg. 45), Nr. 37, S. 291.

⁶⁷³ *Warte des Tempels*, 1889, (Jg. 45), Nr. 43, S. 339.

⁶⁷⁴ *Warte des Tempels*, 1889, (Jg. 45), Nr. 48, S. 377.

⁶⁷⁵ *Warte des Tempels*, 1890, (Jg. 46), Nr. 4, S. 27.

⁶⁷⁶ *Warte des Tempels*, 1890, (Jg. 46), Nr. 7, S. 50.

Zikhron Ya'aqov ein Weg zwischen Jaffa und der Ansiedlung angelegt, auf welchem die Zionisten einen eigenen Wagenfahrtdienst einrichteten.⁶⁷⁷ Damit war ein entscheidender Schritt hin zur Verbindung von Nord- und Südteil Palästinas begonnen worden, da auch die Kolonie Haifa einen teils engen Kontakt nach Zikhron Ya'aqov unterhielt, wie oben ausgeführt wurde.

Nach der Genehmigung der Eisenbahnstrecke durch die Reichsregierung in Konstantinopel wurde der Beginn der Bauarbeiten erstmals auf Ende April 1890 angesetzt.⁶⁷⁸ Anfang des Jahres hatte sich zwar die „Société Anonyme Ottomane du chemin de fer de Jaffa-Jerusalem“ mit Sitz in Jaffa gegründet.⁶⁷⁹ Allerdings hatten sich im März, bedingt durch die deutliche Verspätung der französischen Ingenieure, die aufkeimenden Hoffnungen auf den Bau der Eisenbahn wieder deutlich abgekühlt. Da die Konzession nur unter der Bedingung gewährt worden war, dass der Bau vor Anfang Mai angefangen werden sollte, waren die Kolonisten angesichts der Verwirklichung des Baus zunehmend verärgert und desillusioniert.⁶⁸⁰ Die Ingenieure trafen jedoch noch rechtzeitig in Jaffa ein, sodass der erste Spatenstich für die Eisenbahn Jaffa-Jerusalem am 31. März erfolgen konnte. Dies wurde von den Tempelkolonisten als einer der „denkwürdigen Tage in der Geschichte der Stadt Jaffa und Palästina's überhaupt“ aufgefasst und innerhalb der *Warte* mit den Worten eines Kolonisten in Szene gesetzt, von dem es hieß, „jetzt glaube er beinahe, daß die Eisenbahn wirklich zu stand kommen werde, weil die spezielle Zeremonie zur Eröffnung der Arbeit präzis zur festgesetzten Stunde stattfindet, was sonst hierzulange unerhört sei.“⁶⁸¹ Auch die letzten Sceptiker konnten im Laufe des Jahres 1890 den Bau der Eisenbahn mitverfolgen. Durch den Bau des Bahnhofes dicht an der Kolonie gab es einige Konflikte, da die Bahnlinie zum Bahnhof südlich der Kolonie wohl einige Grundstücke der Kolonisten „durchschneiden“ sollte und nördlich die Verbindung zur Stadt zu durchtrennen drohte. Man versuchte daher, die Streckenführung durch Verhandlungen mit der Bauleitung dahingehend zu beeinflussen, dass die Bahnlinie „durch eine Ueberbrückung des ziemlich tief gelegenen Weges [zwischen Stadt und Kolonie] weniger störend für den Verkehr gemacht werden“ könnte.⁶⁸²

⁶⁷⁷ *Warte des Tempels*, 1890, (Jg. 46), Nr. 10, S. 74.

⁶⁷⁸ *Warte des Tempels*, 1889, (Jg. 45), Nr. 52, S. 409 sowie *Warte des Tempels*, 1890, (Jg. 46), Nr. 4, S. 27.

⁶⁷⁹ *Warte des Tempels*, 1890, (Jg. 46), Nr. 8, S. 58.

⁶⁸⁰ *Warte des Tempels*, 1890, (Jg. 46), Nr. 16, S. 123.

⁶⁸¹ *Warte des Tempels*, 1890, (Jg. 46), Nr. 17, S. 131f.

⁶⁸² *Warte des Tempels*, 1890, (Jg. 46), Nr. 36, S. 283.

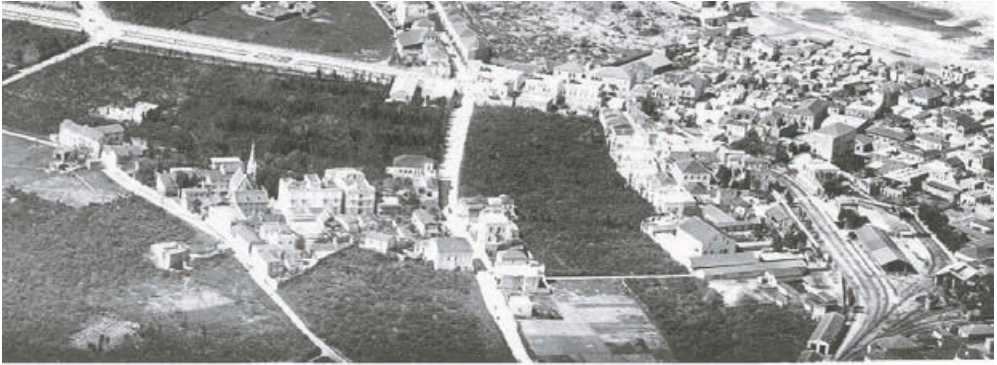


Abb. 18: Die Kolonie und der Bahnhof bei Jaffa (ca. 1918). Gut erkennbar ist der Verbindungsweg. (BayHStA Bildsammlung Palästina 84a)

Die letzten Bedenken wurden den Kolonisten Anfang 1891 mit dem Bau des Bahnhofsgebäudes genommen.⁶⁸³ Voller Hoffnung schlug man sich danach in Fragen der Grundstücksentwignungen für den Bau der Eisenbahnstrecke auf die Seite der Regierung und freute sich zusätzlich über die Nachricht, dass innerhalb des nahen Bahnhofsgebäudes auch ein „Büreau mit Telegraphenstation“ eingerichtet werden sollte. Zudem wurde bekannt, dass die Bahn möglicherweise bereits in der ersten Hälfte des Jahres bis Latrun gebaut sein sollte. Trotz dieses Fortschritts merkten die Kolonisten aus ihrer Erfahrung mit dem Fuhrwesen in diesem Gebiet an, dass erst dort die wirklich schwierige Strecke beginne.⁶⁸⁴

In Jerusalem gab es hingegen größere Probleme dabei, einen geeigneten Standort für den Bahnhof zu finden. Die Kolonisten berichten darüber, dass „der Baugesellschaft von allen Seiten Schwierigkeiten bereitet“ wurden.⁶⁸⁵ Doch auch die Kolonisten ergriffen gegen einige Standortvorschläge das Wort, da bei diesen die Bahnlinie die Rephaim-Kolonie durchzogen und von der Stadt abgeschnitten hätte. Schließlich wurde Ende 1891 ein Bauplatz gefunden, der im Süden der Stadt und gegenüber der Kolonie lag und damit ähnlich verortet war wie der Bahnhof in Jaffa.⁶⁸⁶

⁶⁸³ Warte des Tempels, 1891, (Jg. 47), Nr. 5, S. 35.

⁶⁸⁴ Warte des Tempels, 1891, (Jg. 47), Nr. 8, S. 59.

⁶⁸⁵ Warte des Tempels, 1890, (Jg. 46), Nr. 51, S. 404.

⁶⁸⁶ Warte des Tempels, 1891, (Jg. 47), Nr. 40, S. 314 sowie Warte des Tempels, 1892, (Jg. 48), Nr. 7, S. 49.



Abb. 19: Jerusalem (Britische Mandatszeit). Im Süden sind die Kolonie und der Bahnhof (rot) hervorgehoben. (ATGD)

Die Kolonisten waren über diese Entwicklung erfreut, da man hoffte, mit der Verortung des Bahnhofs bei der Kolonie von den Vorteilen desselben, vor allem von dem potentiellen Entstehen eines neuen Stadtteils in dessen Nähe, profitieren zu können.⁶⁸⁷ Gleichzeitig war man sich bewusst, dass man dadurch „die Vorteile und Nachteile unserer bisherigen Lage verlieren“ würde.⁶⁸⁸ Die Vorteile einer besseren infrastrukturellen Verkehrsanbindung und der dadurch besseren wirtschaftlichen Lage der Kolonie wurden Nachteilen wie die Aufhebung der kulturell und religiös gewollten Isolation der Siedlung entgegengestellt, welche lange als zentrale Vorzüge des dortigen Standorts angeführt worden waren. Trotzdem verdeutlicht die Freude über den gefundenen Bauplatz geradezu die neue Sehnsucht der Kolonisten nach einer stärkeren räumlichen und wirtschaftlichen Verflechtung mit dem Rest des Landes, aber sicherlich auch nach einer stärkeren Anbindung an die Küstenkolonien. Schließlich wurden durch den

⁶⁸⁷ Warte des Tempels, 1891, (Jg. 47), Nr. 40, S. 314.

⁶⁸⁸ Warte des Tempels, 1892, (Jg. 48), Nr. 7, S. 49. Hervorhebung im Original.

Standort der beiden Endstationen die zwei wichtigsten südlichen Standorte der Tempelkolisten in eine äußerst vorteilhafte Position in unmittelbarer Nachbarschaft zueinander gesetzt.



*Abb. 20: Die Kolonie Rephaim (dunkles Dreieck in der Mitte) im Süden Jerusalems (1918).
Direkt darunter liegt der neue Bahnhof. (BayHStA Bildsammlung Palästina 783)*

Abgesehen von den Entwicklungen an der Eisenbahnstrecke erregte vor allem der Winterregen im Dezember 1890 die Aufmerksamkeit der Kolonien, da der dadurch stark angewachsene Wadi Miserara derart übergelaufen war, dass Felder, Wege und Straßen durch „metertiefen Schutt und Schlamm“ zerstört wurden. Der Verkehr auf der Jerusalemstraße war durch die Hochwasserereignisse zwar ebenfalls betroffen, jedoch wurde nicht von größeren Zerstörungen auf dieser Strecke berichtet, was einerseits für die Qualität der ausgebesserten Straße sprechen kann, aber auch für eine Gleichgültigkeit der Tempelkolisten dieser gegenüber, die nun eingesetzt hatte.⁶⁸⁹

Im Jahr 1891 hingegen stand der Zustand der Straße Jerusalem-Hebron vermehrt im Fokus der dortigen Kolonisten. Diese sei zwar als Ganzes betrachtet in gutem Zustand befindlich, aber an vielen Stellen nur unter Gefahr befahrbar. Diese Stellen verorteten die Tempelkolisten vor allem im Verantwortungsbereich der Jerusalemer Stadtverwaltung, denn insbesondere am Abhang des Zionsberges sei „die Straße [...] in schlechtem Zustand und hat namentlich den Mangel, daß keine Schutzmauern angebracht sind, obgleich öfters schon Wagen mit ihren Insaßen

⁶⁸⁹ Warte des Tempels, 1891, (Jg. 47), Nr. 8, S. 59.

in die Tiefe herabgestürzt und Menschen und Pferde zu Grunde gegangen sind.⁶⁹⁰ Die Kolonisten verlangten aufgrund dieser Situation von der Stadtbehörde die Errichtung sogenannter „Schutzmauern“ an den gefährlichsten Stellen der Strecke, welche wie moderne Leitplanken funktionierten und solchen Unfällen vorbeugen sollten. Sie verwiesen dabei auf eine erbaute Mauer am Zionsberg, welche als Reaktion auf einen verunglückten arabischen Kutscher errichtet worden war, und wie diese die Fahrsicherheit auf der Strecke erhöht habe.⁶⁹¹ Anfang 1892 war die Strecke auf dem Gebiet der Jerusalemer Verwaltung zudem instand gesetzt worden.⁶⁹²

Die Entwicklung des Verkehrsnetzes im Süden ab 1892



Abb. 21: Ankunft der ersten Eisenbahn in Jerusalem (1892). Im Hintergrund ist die Windmühle der Montefiore-Siedlung Mishkenot Shaananim erkennbar. (Wikimedia Commons)

⁶⁹⁰ Warte des Tempels, 1891, (Jg. 47), Nr. 9, S. 69.

⁶⁹¹ Ebenda sowie Warte des Tempels, 1891, (Jg. 47), Nr. 11, S. 84.

⁶⁹² Warte des Tempels, 1892, (Jg. 48), Nr. 7, S. 49.

Das Jahr 1892 stand jedoch vollkommen im Zeichen der Eisenbahn. Bereits zu Beginn des Jahres berichtete Christoph Paulus aus Jerusalem, dass der Bau ebendieser gut vorankomme und man erwarte, bereits im Sommer 1892 die erste Lokomotive in Jerusalem einlaufen zu sehen.⁶⁹³ Paulus sollte mit dieser Einschätzung recht behalten, denn bereits im August 1892 fuhr nach Abschluss der Bauarbeiten die erste Eisenbahn von der Küste nach Jerusalem hinauf, was festlich begangen wurde.⁶⁹⁴ Doch bereits kurze Zeit darauf wurde von einem Sabotageversuch berichtet, welcher die Bahn fast zum Entgleisen gebracht hätte. Dabei wurden wohl „einige Eisenstücke auf den Schienen“ platziert, wobei die Kolonisten als Motiv unter anderem einen „Racheakt [...] wegen der Konkurrenz, die die Eisenbahn dem Kameltransport macht“, vermuteten.⁶⁹⁵ Damit kündigte sich ein Konflikt zwischen zwei konkurrierenden Infrastrukturen an, der in Teilen auch als Konflikt zwischen Moderne und Vormoderne verstanden werden kann.

Die neue Eisenbahn wurde mit ihrer Jungfernfahrt allerdings noch nicht dem Verkehr übergeben. Letzte Arbeiten an der Strecke und dem Bahnhof in Jerusalem standen noch aus, sodass die Kolonisten und andere Reisende „solange die Strecke nicht eröffnet ist, die Reise von Jaffa hierher zu Wagen machen“ mussten. Daran geknüpft waren Beschwerden seitens der Templer, dass man durch die komplette Fokussierung auf die Eisenbahn die Straßeninfrastruktur zwischen Jaffa und Jerusalem sträflich vernachlässigt habe. So sei die Jerusalemstraße vor allem auf der Strecke zwischen Jaffa und Ramleh in einem äußerst kaputten Zustand, wahrscheinlich wegen der Winterregen. Die Kolonisten stellten enttäuscht fest, dass es den Anschein erwecke, „als wolle man die Fahrstraße eingehen lassen, weil jetzt die Eisenbahn da ist.“⁶⁹⁶

Deren feierliche Eröffnung erfolgte einen Monat nach der ersten Bahnfahrt. Am 25. September 1892 wurde in Jaffa und Jerusalem simultan die Bahnstrecke eingeweiht und dem Verkehr übergeben. Obwohl die Tempelkolonisten die offizielle Einweihung feierten, da man so in „3–3½ Stunden Jaffa [...] erreichen [konnte], wozu man sonst einen ganzen Tag oder eine ganze Nacht brauchte bis man müde und abgespant endlich an seinem Bestimmungsort ankam“, wurden nun von ihrer Seite ebenso erste Zweifel daran laut, ob die Schienen auf der Strecke den Winter überstehen würden und ob, falls nicht, somit schnell wieder der Zustand vor Eröffnung der Eisenbahn eintreten könnte. Als Grundlage dieser Sorge galt ein Vorfall, bei dem durch das Abrutschen eines Schienendammes in der Nähe von Ramleh der Zug ganze acht

⁶⁹³ Warte des Tempels, 1892, (Jg. 48), Nr. 7, S. 49.

⁶⁹⁴ Warte des Tempels, 1892, (Jg. 48), Nr. 36, S. 283. sowie Warte des Tempels, 1892, (Jg. 48), Nr. 37, S. 290.

⁶⁹⁵ Ebenda, S. 291.

⁶⁹⁶ Warte des Tempels, 1892, (Jg. 48), Nr. 40, S. 315.

Stunden Verspätung gehabt hatte. Zusätzlich seien von den sechs angeschafften Lokomotiven bereits nur noch zwei einsatzbereit gewesen.⁶⁹⁷

Dass die Befürchtungen der Kolonisten nicht unbegründet waren, zeigten bereits die ersten Winterregen 1892/1893. Bedingt durch heftigen Regenfall musste der „Eisenbahnverkehr zwischen Jaffa und Jerusalem unterbrochen“ werden, vermutlich durch die Beschädigung des Schienennetzes, welches durch die erwähnten fehlenden Regenabflüsse angreifbar gegenüber Überschwemmungen war.⁶⁹⁸ Schnell fürchteten die Kolonisten, dass die Eisenbahnfahrten hierdurch für den Winter komplett eingestellt würden.⁶⁹⁹

Doch auch die Alternative wurde durch das extreme Wetter eingeschränkt. Durch das Anschwellen des Wadi Miserara konnte der Fuhrverkehr ohnehin kaum stattfinden, zusätzlich zu diesem Umstand wurden auf der Strecke der ohnehin beschädigten Fahrstraße einige Brücken fortgespült, was den Verkehr weiter einschränkte.⁷⁰⁰

Anfang 1893 konnte der Bahnverkehr wieder aufgenommen werden, wenn auch mit „zur Regelmäßigkeit gewordenen Verspätungen infolge Entgleisens, Steckenbleibens“.⁷⁰¹ Die Berichte verwiesen dabei darauf, dass die Zugverbindung vor allem für den Personentransport ausgelegt war und daher nicht den wirtschaftlichen Effekt generieren konnte, den man erwartet hatte. So sei die Menge an Fracht, welche über die Bahn transportiert werde, aufgrund der hohen Preise sogar zurückgegangen. In dieser Situation erlebten die Frachtkamele, welche mit „täglich 150–200“ Tieren die Strecke zwischen Jaffa und Jerusalem frequentierten, eine Blütezeit.⁷⁰² Diese Position im Lastenverkehr wurde von den Kamelkarawanen in der Folgezeit noch weiter ausgebaut, sodass 1895 „fast aller Warenverkehr zwischen hier [Jerusalem] und Jaffa [...] per Kamel vermittelt [wurde], weil es etwas billiger und bequemer ist, als die Beförderung per Eisenbahn, wo dann immer noch die Lieferung auf und vom Bahnhof, also dreimaliges Umpacken hinzukommt.“⁷⁰³ Das Kamel war also nicht nur billiger, sondern auch flexibler einsetzbar. Zusätzlich zu seinem Einsatz auf der Strecke von Jaffa nach Jerusalem wurde es auch an beiden Standorten zum Transport auf der *letzten Meile* eingesetzt.

Diese beiden Entwicklungen machten sich im Wirtschaftsleben der Kolonisten deutlich bemerkbar. Nach der Aufgabe der Fahrgenossenschaft hatten sich die begleitenden Handwerker in den südlichen Kolonien noch durch Aufträge von deren Konkurrenz behaupten können.

⁶⁹⁷ Warte des Tempels, 1892, (Jg. 48), Nr. 52, S. 409.

⁶⁹⁸ Warte des Tempels, 1893, (Jg. 49), Nr. 1, S. 3 sowie Warte des Tempels, 1893, (Jg. 49), Nr. 7, S. 56.

⁶⁹⁹ Warte des Tempels, 1893, (Jg. 49), Nr. 7, S. 56.

⁷⁰⁰ Warte des Tempels, 1893, (Jg. 49), Nr. 1, S. 3.

⁷⁰¹ Warte des Tempels, 1893, (Jg. 49), Nr. 7, S. 56.

⁷⁰² Ebenda.

⁷⁰³ Warte des Tempels, 1895, (Jg. 51), Nr. 36, S. 282.

Dies war jedoch mit der Einführung der Eisenbahn immer schwieriger geworden, da die auf Fuhrwerke spezialisierten Dienste nun nicht länger stark nachgefragt waren. In diesem Jahr ging beispielsweise ebenfalls das Holzimportgeschäft von Johann Breisch zugrunde, der den begleitenden Handwerkern stets die nötigen Rohmaterialien verschafft hatte.⁷⁰⁴ Im Personentransport hatte die Eisenbahn die Monopolstellung erlangt und im Güterverkehr konkurrierte sie hauptsächlich mit dem Kamel, welches die Dienste der deutschen Handwerker ebenso wenig benötigte.⁷⁰⁵ Im Personentransport war das Fuhrwerk nur aufgrund seiner geringeren Störanfälligkeit noch nicht komplett von der Eisenbahn verdrängt worden. So berichteten die Kolonisten in der *Warte*:

„Wenn auch dann und wann eine Anzahl Reisender, die mit der Eisenbahn gekommen sind und einigemal unterwegs stecken geblieben sind, es vorziehen, mit dem Wagen die Rückreise nach Jaffa zu machen, so sind dieselben schließlich mit jedem Wagen zufrieden, um nur nicht mehr mit der Bahn fahren zu müssen.“⁷⁰⁶

Diese Nische wurde jedoch mit dem Abnehmen der Störfälle bei der Eisenbahn immer kleiner. Bereits kurze Zeit nach dem obigen Bericht konstatieren die deutschen Siedler einen deutlichen Rückgang bei den Störungen im Ablauf der Bahnreisen, woran sich sicherlich auch ein Rückgang bei der Nutzung der Fuhrwerke anschloss.⁷⁰⁷

Generell waren Teile der Tempelkolonisten in der Folgezeit deutlich desillusioniert von dem Nutzen der Eisenbahn für das Land und seine Bewohner. Denn diese hätte zwar einerseits unbestreitbar zu einer Steigerung des Besucherstroms von Pilgern und Touristen nach Palästina gesorgt, nur würde andererseits im Gegensatz zu früher „das viele Geld, das für Beförderung von Waren und Personen bezahlt werde, alles nach Frankreich gehe[n]“, da die Bahn von einer französischen Gesellschaft betrieben wurde. Unter dem Strich habe die Bahn nur „größere Schnelligkeit, Sicherheit und Bequemlichkeit“ für die Reisenden gebracht, während viele Handwerker und ehemalige Fuhrunternehmer der Kolonie wirtschaftlich gesehen mit leeren Händen zurückblieben.⁷⁰⁸ Einziger Lichtblick im Fuhrwesen sei, dass viele der ärmeren Eingeborenen und Pilger durch die noch hohen Preise der Eisenbahn immer noch Fuhrwerke nutzten, wenn sie viel transportieren mussten. Dies war laut den Kolonisten mit einem Fuhrwerk circa zwei Francs günstiger. Jedoch dauerte die Beförderung per Kutsche vier- bis

⁷⁰⁴ Nachruf auf Johann Breisch, in: *Warte des Tempels*, 1908, (Jg. 64), Nr. 36, S. 283.

⁷⁰⁵ *Warte des Tempels*, 1893, (Jg. 49), Nr. 17, S. 134.

⁷⁰⁶ Ebenda.

⁷⁰⁷ *Warte des Tempels*, 1893, (Jg. 49), Nr. 18, S. 141.

⁷⁰⁸ *Warte des Tempels*, 1895, (Jg. 51), Nr. 17, S. 130.

fünfmal länger.⁷⁰⁹ Trotz der Konkurrenz durch die Eisenbahn hielt sich dadurch das Fuhrwesen auf der Strecke als Alternative für ärmere Schichten und es verkehrten „täglich noch circa 15 dreispännige Wagen mit je fünf Sitzen zwischen hier [Jerusalem] und Jaffa“.⁷¹⁰ Es ist jedoch nicht klar, ob und wie stark Tempelkolonisten hier beteiligt waren, oder ob der Verkehr immer noch komplett von der arabischen und jüdischen Konkurrenz abgewickelt wurde. Dessen ungeachtet stellten die Kolonisten die Nutzung des Fuhrwesens auf der Jerusalemstraße mit der Zeit immer stärker in einem nostalgischen Ton dar, wodurch es bewusst in einen Gegensatz zur übereilten Reise per Eisenbahn gesetzt wurde. So wurde beispielsweise von der „Romantik des Wagenfahrens“ und der „teilweise ganz romantischen“ Jerusalemstraße geschwärmt.⁷¹¹ Dadurch wurde für eine entschleunigte Reiseform geworben und man entfernte sich auch ein Stück weit vom Narrativ, dass die Eisenbahn als Modernisierungsfaktor alles besser machen würde.

Die Eisenbahn reagierte auf die billigere Konkurrenz entsprechend, indem die Gesellschaft die Einführung einer dritten Klasse ankündigte, womit man die schwachen Kundenzahlen außerhalb der Pilgersaison ausgleichen, aber auch die Konkurrenz der günstigen Fuhrwerke ausstechen wollte.⁷¹²

Von Seiten der Kolonisten scheint es im Übrigen keine erneute Initiative gegeben zu haben, an die Fahrgenossenschaft anzuknüpfen und in diesem Wettbewerb eine eigenständige Rolle zu spielen. Auf der Jerusalemstraße schien dies ohnehin ab Mitte der 1890er zwecklos geworden zu sein, da sich dort das Fuhrwesen nur durch die stetig stärker werdende Unterbietung der Eisenbahnpreise halten konnte. Die Unterbietung von Fahrpreisen war jedoch nie die große Stärke der Kolonisten gewesen, sondern diese hatten für die Nutzung ihrer Fuhrwerke stets mit dem Verweis auf deren Sicherheit und Bequemlichkeit argumentiert. Beide Felder wurden nun jedoch zur Genüge von der Eisenbahn bedient, welche zudem die Strecke wesentlich schneller zurücklegen konnte. Auch für die *Mission durch Vorbild* im Infrastruktursektor kann infolge dessen eine gewisse Vernachlässigung beobachtet werden. Hier lässt sich durch die Einführung der Eisenbahn ein Rückgang der Tätigkeiten, welche mit dieser verbunden waren, verzeichnen. Denn da „im großen und ganzen [...] der Zug der Touristen an uns vorüber [strömt], ohne uns viel zu beachten“, hatte man hier stark an Einfluss eingebüßt, während man früher wesentlich mehr Berührungspunkte mit den Besuchern des Landes hatte, bei denen man das Projekt der Tempelgesellschaft bewerben konnte.⁷¹³

⁷⁰⁹ Warte des Tempels, 1895, (Jg. 51), Nr. 17, S. 131.

⁷¹⁰ Warte des Tempels, 1895, (Jg. 51), Nr. 36, S. 282.

⁷¹¹ Ebenda sowie Warte des Tempels, 1896, (Jg. 52), Nr. 13, S. 101.

⁷¹² Warte des Tempels, 1896, (Jg. 52), Nr. 31, S. 244.

⁷¹³ Warte des Tempels, 1895, (Jg. 51), Nr. 33, S. 259.

Einzig auf anderen Strecken konnte sich das Fuhrwesen als Hauptinfrastruktur behaupten. Denn der Straßenausbau hörte nach Eröffnung der Eisenbahnstrecke im Süden nicht komplett auf. Vor allem wurde die Straße von Jaffa nach Nablus nach zwei gescheiterten Anläufen im Jahr 1894 tatsächlich weiter ausgebaut, wozu ein eiserner Brückenbau über den Wadi Miserara entscheidend beitrug. Die Tempelkolonisten aus Sarona lobten die neu belebte Straßenbauinitiative und vor allem die Anlage der modernen Brücke in ihrer unmittelbaren Umgebung.⁷¹⁴ Gleichzeitig stellten sie aber auch fest, dass der bereits erbaute Teil der Straße nach Nablus, welcher die Kolonie in Jaffa mit Sarona verband, bereits dringend reparaturbedürftig sei.⁷¹⁵ Während sich der Bau in die Länge zog, riss ein Wintersturm die neu eingeweihte Brücke über dem Wadi ein, worauf sich die Tempelkolonisten hämisch über das „hochgepriesene Kunstwerk des Fortschritts“ beschwerten, welches „nicht einmal die erste Probe bestanden habe“ und nun zu einer erneuten Hinderung des Verkehrs beitrage.⁷¹⁶

Die Palästina-reise Wilhelms II. im Süden Palästinas und die Zeit danach

Abgesehen von dem Bau der Straße nach Nablus war das vorhandene Straßennetz im Süden aufgrund der osmanischen Fokussierung auf die Eisenbahn bis 1898 stark im Niedergang begriffen. Diesem Übel sollte Mitte 1898 abgeholfen werden, denn die Reichsregierung in Konstantinopel rief vor dem Hintergrund der im selben Jahr anstehenden Kaiserreise Wilhelms II. eine Initiative aus, um „die vorhandenen Straßen auszubessern und wo nötig, neue anzulegen“. Interessanterweise war hier erneut die alte Routine bei solchen Anlässen zu erkennen, denn die Osmanen schienen wieder bemüht, die Infrastrukturen in Palästina in einem möglichst guten Licht erscheinen zu lassen. Diese Fassade der Modernität, welche man vorzeigen wollte, erhöhte für die Regierung erneut die politische Kritikalität des dortigen Straßennetzes. Die Bauinitiative von 1898 sollte die Reise des Kaisers möglichst angenehm gestalten, so zum Beispiel durch die der „Kaiserstraße“ von Haifa nach Jaffa. Hier wurde die kurz zuvor zerstörte eiserne Brücke über den Wadi Miserara im Eiltempo ersetzt.⁷¹⁷ Die provisorische Brücke hielt jedoch nur bis kurz nach dem Besuch des Kaisers stand, danach wurde sie erneut durch die einsetzenden Winterregen 1898/1899 beschädigt.⁷¹⁸ Die Straße selbst war zudem mangelhaft

⁷¹⁴ Warte des Tempels, 1894, (Jg. 50), Nr. 34, S. 266f.

⁷¹⁵ Warte des Tempels, 1894, (Jg. 50), Nr. 37, S. 291.

⁷¹⁶ Warte des Tempels, 1897, (Jg. 53), Nr. 4, S. 26f.

⁷¹⁷ Warte des Tempels, 1898, (Jg. 54), Nr. 42, S. 331.

⁷¹⁸ Warte des Tempels, 1898, (Jg. 54), Nr. 52, S. 410.

angelegt worden und wurde in der Folge nur wenig gepflegt. Aus dem Jahr 1908 wird berichtet, dass die Kaiserstraße zu diesem Zeitpunkt bereits wieder „in Zerfall geraten“ sei.⁷¹⁹



*Abb. 22: Einweihung der Erlöserkirche in Jerusalem 1898.
Am Anfang des Zuges läuft Kaiser Wilhelm II. (akg images)*

⁷¹⁹ Brugger, S. 93.

Vor allem um Jerusalem wurden zahlreiche Straßen ausgebessert und neu angelegt, da hier, mit der Eröffnung der Erlöserkirche, das Endziel der Palästina-Expedition erreicht werden sollte.⁷²⁰ Dementsprechend wurde beispielsweise eine „schöne neue Fahrstraße“ von der Stadt auf den Ölberg angelegt und ein Stück der alten Stadtmauer Jerusalems beim Jaffator abgetragen, um dem Kaisertross „einen breiteren und bequemeren Zugang zur inneren Stadt“ zu ermöglichen.⁷²¹ Während der „Kaisertage“⁷²² selbst musste die Eisenbahn wegen des gewaltigen Stroms von Besuchern, welche den Kaiser begleiteten, vor und während des Besuchs „den Güterverkehr ganz einstellen und Sonderzüge ablassen, um die Personenbeförderung einigermaßen zu bewältigen.“⁷²³

Doch wie auch im Norden waren die größten Geschenke, welche der deutsche Kaiser den Kolonisten durch seinen Besuch machte, indirekter Natur. Vor allem die angesprochene Initiative mit zahlreichen Verbesserungen der Straßeninfrastruktur wurde, neben der erhöhten Aufmerksamkeit in der deutschen Heimat, von den Tempelkolonisten als Ergebnis der Reise hervorgehoben. Dazu gehörte beispielsweise die Fahrstraße von Jerusalem ins Jordantal nach Jericho, welche „durchweg ausgebessert, wo es nötig war erweitert und mit guten Schutzmauern versehen“ wurde. Auch seien Haltestationen an der Strecke und Wege um Jericho von den Osmanen verbessert worden.⁷²⁴

Als eine der bemerkenswertesten Neuerungen aus Sicht der Kolonisten im Süden muss am Ende der zweiten Phase noch die Eröffnung des Deutschen Postamtes in Jerusalem genannt werden. Die deutschen Ansiedler empfanden dies als eine deutliche Verbesserung ihrer Anbindung untereinander und mit dem Ausland. Vor allem die Kooperation zwischen deutschem und französischem Postamt habe „es ermöglicht, daß die Postbeförderung zwischen Jerusalem und Jaffa sogar eine tägliche ist, während die österreichische Post nur einigemal in der Woche, und zwar an Schiffstagen befördert“ hatte.⁷²⁵

Reflexion der zweiten Phase

Welche Veränderungen brachte nun die zweite Phase des Infrastrukturnetzes für Palästina und die Tempelkolonien?

⁷²⁰ Carmel, Siedlungen, S. 157 sowie Warte des Tempels, 1898, (Jg. 54), Nr. 32, S. 252.

⁷²¹ Ebenda sowie Warte des Tempels, 1898, (Jg. 54), Nr. 51, S. 402.

⁷²² Carmel, Siedlungen, S. 166.

⁷²³ Warte des Tempels, 1898, (Jg. 54), Nr. 51, S. 403.

⁷²⁴ Warte des Tempels, 1899, (Jg. 55), Nr. 11, S. 85.

⁷²⁵ Warte des Tempels, 1901, (Jg. 57), Nr. 7, S. 49f.

Die Kolonie Haifa im Norden war zu Beginn der zweiten Phase vor allem von ihrem Drang nach Expansionsräumen gezeichnet. Hier wurde jedoch vielmehr nach Räumen zur Erweiterung der alten Kolonie statt komplett neuen Ansiedlungsplätzen gesucht. Im Lichte dieses Expansionsbestrebens stand auch der Karmelstreit, bei dem es im Kern um die Erschließung des Berges Karmel für die Kolonie ging. Im Zentrum des Streits stand die Verbindungsstraße von der Kolonie zu einem von den Kolonisten erworbenen Grundstück auf der Bergkette, deren Ausbau durch die Blockadehaltung der Karmelitermönche scheiterte. Diese beharrten lange Zeit auf dem Besitz des Grundstückes, über welches diese Straße führen sollte. Im Karmelstreit kamen gleich mehrere Faktoren zusammen, die diesen Streitfall zu einem sehr interessanten Fall für die historische Infrastrukturforschung machen. Zum einen ging es hier mit der Fahrstraße nicht nur um eine religiös motivierte Infrastruktur der Tempelkolonisten, welche durch den Konflikt zwischen Katholiken und Templern eine zusätzliche Steigerung der religiösen Kritikalität erfuhr. Sondern es ging, und das wurde vor allem in der diplomatischen Korrespondenz deutlich, auch um einen national geprägten Konflikt zwischen den Schutzmächten der beiden Streitparteien.

Nachdem der Karmelstreit beigelegt werden konnte, wurde aus der angeblich so wichtigen Expansion der Kolonie auf den Berg lediglich eine Art Villenkolonie. Wichtig wurde diese Expansion auf den Berg für andere. Denn vor allem durch den Kauf von Karmelheim durch die Zionisten und die sukzessive *Eroberung* des Berges durch jüdische Einwanderer im 20. Jahrhundert wurde dieses Gebiet erschlossen und die Infrastrukturen auf dem Berg ausgebaut. Heutzutage ist ein beachtlicher Teil der Stadt Haifa auf dem Berg angesiedelt. Die Tempelkolonisten hatten hierfür im Karmelstreit der 1880er den Grundstein gelegt, auf dem die späteren Einwanderer eine Stadt bauen konnten.

Ebenfalls in diese Phase fällt der Versuch, mit der Zweigniederlassung Neuhardthof im Süden der Kolonie eine weitere Expansion zu verfolgen. Auch hier blieb die Entwicklung der Siedlung wegen des Widerstandes der Einheimischen lange überschaubar und wurde infrastrukturell nicht besonders in das Netz der Kolonien eingebunden. Die Expansionsoffensive während dieses Zeitraums war daher in ihren Erfolgen überschaubar und stark von Widerstand und Konflikten geprägt. Vor allem die dritte Phase brachte den Tempelkolonisten in Nord und Süd neue, eigenständige Kolonien, was auch zu einer Wiederbelebung von alten Infrastrukturen führte. Trotzdem kann argumentiert werden, dass die von Carmel erst ab 1899 angesetzte „Zeit der Erweiterung“ der Tempelkolonien bereits ab 1885 mit dem Karmelstreit begann.⁷²⁶

In diesem Zusammenhang sollte zudem erwähnt werden, dass im Zuge des Karmelstreits die *Mission durch Vorbild* einen beispielhaften Erfolg feierte. Denn Unterstützung der Kolonie Haifa durch die Spende der Witwe Bannwarth erfüllte die Idealvorstellungen der

⁷²⁶ Carmel, Siedlungen, S. 67.

Tempelkolonisten, wie man durch die *Mission durch Vorbild* Unterstützung für die eigenen Projekte, hier mit der Fahrstraße auf den Karmel sogar ganz konkret für eine Infrastruktur, erhalten konnte.

Trotzdem muss klar konstatiert werden, dass die zweite Phase vor allem durch eine Abnahme der Aktivitäten der Kolonie Haifa hinsichtlich der Infrastrukturen gekennzeichnet ist. Die Kolonie führte keine ähnlich großen Privatinitiativen wie die der Nazarethstraße während der ersten Phase mehr durch. Die Fahrstraße auf den Karmel bleibt die relevanteste Straßeninfrastruktur, welche in dieser Zeit durch die Kolonie selbst angelegt und genutzt wurde.

Diese Abnahme an Privatinitiative ist aber aufgrund zweier Aspekte als relativ zu betrachten. Erstens hatte die Kolonie über Gottlieb Schumacher großen Einfluss auf den öffentlichen Ausbau von Infrastruktur durch das Osmanische Reich erworben. Dieser führte zahlreiche Projekte im Infrastruktursektor aus, von denen die Kolonisten durchaus profitierten, zum Beispiel den Ausbau der Nazarethstraße, Brückenbauten und dergleichen. Auch die Anstrengungen hinsichtlich der Eisenbahn von Haifa ausgehend sind zu einem nicht unerheblichen Teil Schumacher anzurechnen.

Und zum zweiten profitierte die Kolonie immer noch stark von anderen Entwicklungen im Infrastrukturbereich, an denen sie zumindest indirekt Anteil nahm. So waren beispielsweise die begleitenden Gewerbe Nutznießer der zionistischen Initiativen auf diesem Feld. Wegen beider Entwicklungen erlebte die Kolonie Haifa in der zweiten Phase eine regelrechte Blütezeit, vor allem auch im Infrastrukturbereich. Die eigenen Fuhrleute standen zwar nun auch in stärkerer Konkurrenz zu arabischen und jüdischen Unternehmen, konnten ihre Monopolstellung allerdings im Gegensatz zum Süden behaupten.

Die Frage, inwiefern sich diese Entwicklungen auf das Konzept der *Mission durch Vorbild* auswirkten, kann für den Norden nicht klar beantwortet werden. Denn die stärkere Verlagerung der Projekte auf Gottlieb Schumacher und damit auf die Regierungsebene erschwerte eine klare Zuordnung. Eigene Projekte wie die Straße auf den Karmel wurden allerdings noch stark in dieser Tradition begriffen. Es scheint also, dass die *Mission durch Vorbild* im Infrastruktursektor durchaus noch relevant war, diese Bedeutung allerdings mit der Zeit immer stärker von einem wirtschaftlichen und praktischen Mehrwert der Infrastrukturen überlagert wurde.

Während also im Norden Palästinas die Kolonie Haifa florierte und durch die neuen Entwicklungen teils massiv profitierte, indem deren Handwerker immer mehr Aufträge bekamen und die Fuhrleute sich meist nicht über fehlende Kundschaft beklagen konnten, stellte sich die Situation im Süden völlig anders dar. Dort beschwerten sich sogar die begleitenden Gewerbe durch die Verbesserung der Jerusalemstraße, welche die Fahrgenossenschaft durchgesetzt hatte, über das Ausbleiben von Aufträgen. Zudem wurde bald klar, dass die Etablierung der Fahrgenossenschaft nicht die erhoffte Wirkung für die deutschen Fuhrleute entfaltete. Wenige Jahre nach deren Einführung musste sie wegen des starken Konkurrenzdrucks und des stetigen

Fallens der Fahrpreise ihren Betrieb einstellen. Die Strategie der Tempelkolonisten, mithilfe einer stärkeren Zentralisierung der Fuhrleute, einem organisierten Fuhrpark und Fahrplan sowie einer stärkeren Position gegenüber den osmanischen Lokalbehörden eine Besserung ihrer Lage einzuleiten, schlug deutlich fehl.

Das Fuhrwesen der Kolonisten sollte sich zudem von diesem Rückschlag im Gegensatz zur ersten Phase nicht wieder in gleicher Weise erholen. Ab 1892 machte es die Eisenbahn von Jaffa nach Jerusalem den deutschen Kolonisten äußerst schwer, ein erfolgreiches, auf Fuhrwerke gestütztes Transportunternehmen auf der Jerusalemstraße zu betreiben. Die Eisenbahn konnte eine schnellere, sicherere und bequemere Reise anbieten, alles Vorteile, mit welchen die Fuhrleute der Kolonisten stets versucht hatten, sich von ihrer günstigeren Konkurrenz abzuheben.

Die Lage der deutschen Fuhrleute hatte jedoch auch mit der unterschiedlichen Akzentuierung im Fuhrwesen zu tun. Im Norden war die Fokussierung auf den Güterverkehr bereits früh wesentlich stärker ausgeprägt gewesen, weswegen Konkurrenz im Personenverkehr nicht so schnell gefährlich wurde. Dies wird sich auch in Phase drei weiter zeigen. Denn der Lastenverkehr via Fuhrwerk war seit Einführung der Eisenbahn im Norden wesentlich flexibler gegenüber der neuen Konkurrenz, besonders da die Eisenbahn für Frachtfahren auch dort lange Zeit noch zu teuer war. Dies traf auch auf den Süden zu, denn dort war der Güterverkehr via Eisenbahn sogar derart unwirtschaftlich, dass die Kamelkarawanen im Güterverkehr wieder einen signifikanten Bedeutungszuwachs erfuhren, wie auch die Kolonisten beobachteten. Die Fuhrleute im Süden hatten den Güterverkehr jedoch nie ausreichend ausgebildet, um durch die stärkere Gewichtung auf diesen auf der Jerusalemstraße relevant zu bleiben.

Die starke Fokussierung auf den Personenverkehr im Süden war damit ein Grund für die Verdrängung der Fahrgenossenschaft und des Fuhrwesens auf der Jerusalemstraße. Hinzu kam aber auch, dass die osmanischen Regierungen und Behörden mit dem Einzug der Eisenbahn im Süden die Straßeninfrastruktur Jerusalemstraße stark vernachlässigten. Dadurch wurde auch für die Fuhrunternehmen der einheimischen und jüdischen Konkurrenz der Betrieb stark erschwert. Zudem fielen so erneut, wie in Phase eins bereits aufgezeigt, starke finanzielle Einbußen für Reparaturen und Ersatzzugtiere an. Solche Aufträge für die begleitenden Gewerbe wurden mit der nun stärker einsetzenden Einwanderung von Juden zudem stärker von ebendiesen übernommen.

Doch obwohl die Kolonie Haifa ihr Fuhrwesen behaupten konnte, sind eindeutige Parallelen zur Entwicklung auf der Jerusalemstraße in der ersten Phase zu beobachten. Der graduelle Verlust der entscheidenden Stellung im Personenverkehr, gepaart mit einem verschlechternden Zustand der dafür kritischen Straßeninfrastruktur, war durchaus eine Belastung für das eigene Infrastrukturnetz. Diese Entwicklung scheint also keineswegs auf den südlichen Teil des Landes beschränkt gewesen zu sein, sondern setzte im Norden lediglich später ein, auch wenn sie dort vom stärkeren Fokus auf den Güterverkehr abgefedert wurde. Ein Bericht aus der *Warte* zeigt deutlich auf, warum sich das Fuhrwesen im Norden so gut behaupten konnte:

„Schon Haifa, das ja auch ausgedehnte Landwirtschaft hat, bedarf zu ausreichendem Fortkommen der Fuhrwerkerei, für die allerdings gerade dort viel Gelegenheit vorliegt und zwar hauptsächlich aus dem Grund, da für den dort gebauten Wein nicht genug Verwendung vorhanden ist.“⁷²⁷

Wie hier dargelegt wird, lag der wirtschaftliche Fokus im Norden viel stärker auf der Landwirtschaft, während im Süden Tourismus und Pilgerwesen einen deutlich größeren Einfluss auf das Wirtschaftsaufkommen hatten.

In dieser Phase wird zudem zum ersten Mal wirklich deutlich, dass die Tempelkolonisten nicht uneingeschränkt offen gegenüber moderner Technologie und einer stärkeren Vernetzung der Verkehrsinfrastruktur waren. Der ehemals zentrale Akteur der infrastrukturellen Anstrengungen im Norden, Jakob Schumacher, beklagte die nicht länger isolierte Lage der Kolonie Haifa, die begleitenden Gewerbe beklagten sich über die Einbußen durch die Eisenbahn und selbst Christoph Paulus schrieb Ende 1889 darüber, dass der Eiffelturm auf der Pariser Weltausstellung „zu sehr an den Turm zu Babel“ erinnere und fürchtete, dass diesem „das gleiche Los beschieden sein wird.“⁷²⁸ In dieser Phase tritt in der alten Generation der Ansiedler somit interessanterweise sehr konkret eine antimoderne Grundhaltung hervor. Die zweite Phase war jedoch auch von einem Generationenwechsel bestimmt, da nun vor allem die Nachkommen der ersten Ansiedler an Relevanz gewannen. Diese neue Generation war stärker auf die praktischen Aspekte der Kolonisation bedacht und wesentlich nationalbewusster als ihre Vorgänger. Dies resultierte teils aus der Unterstützung durch die diplomatischen Vertretungen des Deutschen Reiches, aber sicher auch daraus, dass die Kolonien viele religiöse Probleme durch die gemeinsame Nationalität überlagern konnten und so handlungsfähig blieben.

Auch der Besuch Kaisers Wilhelm II. in Palästina war für die Kolonisten zwar vordergründig ein politischer Erfolg. Der unmittelbare Gewinn für die Kolonien in Palästina ergab sich jedoch vor allem aus den indirekten Entwicklungen im Zuge seiner Vorbereitung, wobei diese Arbeit vorrangig die Infrastrukturen vor Ort in den Mittelpunkt stellte. Denn hauptsächlich waren es die Infrastrukturprojekte, welche durch die Osmanen im Vorfeld ausgeführt wurden, die den Kolonien zugutekamen. Die Anlage des Kaiserstadens, die Ausbesserung der Nazarethstraße und die Entstehung der Kaiserstraße von Jaffa nach Haifa gehörten mit zu den wichtigsten Entwicklungen der zweiten Phase und lassen sich klar auf die Palästina-reise des deutschen Kaisers zurückführen.

Für die dritte Phase war es allerdings die gesteigerte Aufmerksamkeit in Deutschland, von der die Kolonisten in Palästina am meisten profitierten. Die mediale Unterstützung durch

⁷²⁷ Warte des Tempels, 1900, (Jg. 55), Nr. 10, S. 74.

⁷²⁸ Warte des Tempels, 1889, (Jg. 45), Nr. 47, S. 370.

deutsche Kolonialgesellschaften und die finanzielle Hilfe durch neu gefundene Gönner führten dazu, dass die Kolonien in der dritten Phase über genug Mittel verfügten, um neue Grundstücke für die Anlage neuer Ansiedlungen anzukaufen. Diese neuen Kolonien führten in der dritten Phase zu einer teilweisen Wiederbelebung des Fuhrwesens und zum Ausbau des Infrastrukturnetzes der Tempelkolonien.

3.3 Die dritte Phase (1902–1914): Neue Siedlungen, die Milch und eine kleine Renaissance des Fuhrwerks

Nach der Niederlage Russlands gegen Japan 1905 erstarbte die bereits in der zweiten Phase aufgekommene Bewegung der Jungtürken im Osmanischen Reich. Der Sieg der Japaner hatte einerseits gezeigt, dass von der Herrschaft der Europäer bedrohte Reiche sich durch eine schnelle Modernisierung und Europäisierung in eine Lage versetzen konnten, den europäischen Mächten effektiv entgegenzutreten. Dies verhalf den Jungtürken und ihrem nationalistischen Programm zu einem Aufschwung, welchen diese im Jahr 1908 benutzten, um mittels eines Militäraufstandes den Sultan zur Rücknahme der als zu schwach empfundenen Reformen seit 1876 zu bewegen. Diese Schwäche des Sultans fachte jedoch auch Konflikte in den Provinzen an, denn in dieser Zeit erklärten Kreta und Bulgarien ihre Loslösung vom Osmanenreich. Daraufhin erodierte die Autorität der Osmanen auf dem Balkan regelrecht und Österreich-Ungarn verleihte seinem Reich Bosnien und Herzegowina ein. Nach dem darauffolgenden Machtkampf in der Hauptstadt Konstantinopel wurde mit Mehmet V. schließlich 1909 ein Sultan von Gnaden der Jungtürken eingesetzt.⁷²⁹

Im Zuge der Jungtürken-Revolution in Konstantinopel gab es 1909 ebenfalls vermehrt Unruhen an der syrischen Küste. Mehrere Kampfschiffe der europäischen Mächte besuchten daher die Küstenstädte Palästinas, um ihre Staatsangehörigen und Schutzbefohlenen in der aufgeheizten Lage zu schützen, ähnlich wie 1877. Hierbei waren auch deutsche Kreuzer vertreten. So ankerte das Kampfschiff „Hamburg“ demonstrativ vor Haifa und die Mannschaft besuchte die dortige Kolonie sowie die neue Kolonie Betlehem.⁷³⁰

In den Jahren 1912 und 1913 kam es zudem zum Ausbruch der Balkankriege, welche laut Leonhard „in ihrer Bedeutung für die Vorgeschichte des Weltkrieges kaum überschätzt werden“ können.⁷³¹ Im Zuge dieser militärischen Konflikte zwischen einem Bündnis aus verschiedenen Balkanstaaten auf der einen und dem Osmanischen Reich auf der anderen Seite kam es

⁷²⁹ Matuz, S. 251.

⁷³⁰ Warte des Tempels, 1909, (Jg. 65), Nr. 30, S. 237.

⁷³¹ Leonhard, Jörn: Die Büchse der Pandora. Geschichte des Ersten Weltkriegs, München 2014, S. 59.

zu einer schweren Niederlage des letzteren. Die Balkankriege waren historisch betrachtet „der faktische Zusammenbruch der osmanischen Herrschaft auf dem Balkan“ und schwächten am Vorabend des Ersten Weltkrieges das Reich weiter durch finanzielle und territoriale Verluste.⁷³²

Bereits vor der Machtübernahme durch die Jungtürken hatte sich das deutsch-osmanische Verhältnis weiterentwickelt. Man kooperierte auf mehreren Feldern, beispielsweise im Infrastrukturausbau und bei der Militärhilfe, und auch der Besuch des Kaisers 1898 war vielen Osmanen und deren Untertanen in anerkennender Erinnerung geblieben. Die Jungtürken intensivierten die Zusammenarbeit jedoch deutlich und nahmen das Deutsche Reich als politisches und wirtschaftliches Vorbild für eigene Reformprogramme.⁷³³

Im Sinne der stärkeren deutsch-osmanischen Zusammenarbeit stand zudem ab 1902 das Bauprojekt der 1600 km langen Bagdadbahnstrecke zwischen dem türkischen Konya und Bagdad, welches mithilfe deutscher Ingenieure und Unternehmen errichtet werden sollte.⁷³⁴

Nach dem Attentat auf den österreichischen Kronprinzen in Sarajevo am 28. Juni 1914 begann in der „Julikrise“ die Reihe von Ereignissen, die letztendlich zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges führen sollten. Die Kriegserklärung Österreich-Ungarns an Serbien vom 28. Juli 1914 setzte durch die damalige Bündnispolitik eine Folge von Kriegserklärungen in Gang, an deren Ende sich die „Mittelmächte“ um Österreich-Ungarn und Deutschland dem „Entente“-Bündnis aus Frankreich, Russland und Großbritannien gegenüberstanden.⁷³⁵ Das Osmanische Reich schlug sich dabei ab November 1914 auf die Seite der Mittelmächte, da es sich davon letztlich eine Stärkung seiner territorialen Integrität, vor allem gegenüber Russland, versprach.⁷³⁶

Der Norden: Haifa, Betlahem und Waldheim

Erste Entwicklungen in der dritten Phase und die Hedschasbahn

Die zweite Phase hatte für die Kolonie Haifa auf einer guten Note geendet. Nicht nur waren das Fuhrwesen und die begleitenden Gewerbe als Profiteure aus der Kaiserreise hervorgegangen,

⁷³² Leonhard, S. 60.

⁷³³ Matuz, S. 253.

⁷³⁴ Liedtke, Rainer: Geschichte Europas. Von 1815 bis zur Gegenwart, Paderborn 2010, S. 217f.

⁷³⁵ Ebenda, S. 27.

⁷³⁶ Der große Ploetz: S. 1110, Majoros/Rill, S. 340 sowie Carmel, Siedlungen, S. 210.

sondern es gelang der Kolonie Anfang des Jahres 1902 aufgrund des wirtschaftlichen Aufschwungs, den seit Hardegg schwer auf der Kolonie lastenden Schuldenberg vollständig abzutragen.⁷³⁷ Es muss für die Anfangszeit der zweiten Phase jedoch auch konstatiert werden, dass trotz dieser Blüte die Berichterstattung in der *Warte* über die Entwicklungen in der Kolonie Haifa stark zurückging. Dies hing sicherlich mit der neuen, prominent behandelten Siedlungsinitiative im Süden zusammen, wirft aber auch Fragen hinsichtlich der Beziehungen innerhalb der Tempelgesellschaft zu dieser Zeit auf. Die *Warte* thematisierte diesen Umstand der rückläufigen Nachrichten aus Palästina 1905 in ihrer Orientpost-Sparte. Hierbei wurde darauf verwiesen, dass man einerseits mit Christoph Paulus' Tod 1893 einen der wichtigsten Korrespondenten verloren habe und dass andererseits mittlerweile eine wesentlich bessere Informationslage in den verschiedenen Kolonien und unter den Kolonisten in Palästina selbst vorherrschte, was die Notwendigkeit regelmäßiger Berichte über die Lage vor Ort herabsenkte.⁷³⁸ Damit gestand man jedoch auch ein, dass die Templer und Unterstützer außerhalb Palästinas nicht mehr relevant genug waren, um mit solchen regelmäßigen Informationen versorgt zu werden.

Das erste relevante Thema im Bereich der Infrastrukturen zu Beginn der dritten Phase war die Sicherheit auf den Straßen und Wegen im Norden. Ein Überfall auf der Nazarethstraße, von welchem zwei Kolonisten betroffen waren, veranlasste im Jahr 1903 die deutschen Ansiedler dazu, über den deutschen Vize-Konsul Keller eine Eingabe bei der Lokalregierung zu machen und diese zur Herstellung der Sicherheit auf den Verkehrswegen anzumahnen. Dies geschah kurze Zeit später mit der Festsetzung der Diebe.⁷³⁹ Im Oktober des gleichen Jahres wurde außerdem dem Fuhrmann Rudolf Beck bei einer Sesamfuhr von Umm el-Amad nach Haifa das „Handpferd nebst Geschirr vom Wagen weggestohlen.“ Auch hier bezogen die Tempelkolonisten die konsularischen Bediensteten des Deutschen Reiches ein.⁷⁴⁰ Die Kolonisten reagierten in dieser Zeit interessanterweise sehr empfindlich auf solche Störungen des Fuhrgeschäftes und schalteten die in der zweiten Phase ausgebildeten diplomatischen Kanäle bei schwerwiegenderen Störungen oder Bedrohungen ein.

Ende 1903 schränkte zudem eine Choleraepidemie in Haifa den Binnenhandel und die Verkehrsverbindungen empfindlich ein. Im Zuge der Quarantäne wurde sogar die Kolonie selbst vom Verkehr mit der Außenwelt abgesperrt und die Güterfuhren dementsprechend eingestellt.⁷⁴¹ Die zeitgleiche Korrespondenz aus Jerusalem legt nahe, dass die Quarantäneregelun-

⁷³⁷ *Warte des Tempels*, 1902, (Jg. 58), Nr. 46, S. 363.

⁷³⁸ *Warte des Tempels*, 1905, (Jg. 61), Nr. 27, S. 211.

⁷³⁹ *Warte des Tempels*, 1903, (Jg. 59), Nr. 36, S. 284f.

⁷⁴⁰ Brief von Keller (Haifa), in: PA AA, Konsulat Beirut, A X 12, Bd. 2, Nr. 55.

⁷⁴¹ *Warte des Tempels*, 1903, (Jg. 59), Nr. 48, S. 378.

gen die Kolonisten in Palästina zwar wirtschaftlich durchaus belasteten, jedoch nicht wie in den Jahren zuvor. Das Ausbleiben von Beschwerden aus Haifa spricht zudem für eine überschaubare Auswirkung der Krankheitswelle im Norden.⁷⁴² Dennoch wuchs die generelle Unzufriedenheit der Kolonisten in Nord und Süd darüber, wie unnötig streng die Quarantänen durchgeführt wurden und dass man von Seiten der osmanischen Regierungen keine Rücksicht auf wirtschaftliche und verkehrstechnische Einbußen nahm. Vor allem die Meidung Palästinas durch Touristen und die Einstellung des Güterverkehrs infolge der Quarantäneregelungen seien schmerzliche Einbußen für die Wirtschaft der Kolonien.⁷⁴³

Als wesentlich zentraleres Thema galten in diesem Jahr jedoch die Entwicklungen beim Bau der Eisenbahn zwischen Haifa und Damaskus. Seit 1903 gab es eine Änderung in der Bauleitung, wo nun ein deutscher Chefingenieur namens Heinrich Meissner im Auftrag der osmanischen Lokalregierung die Bauarbeiten überwachte. Denn im Laufe des Jahres hatte die Regierung in Konstantinopel die vormals erteilte Konzession für den Bau der Bahn, unter dem Eindruck der Schwierigkeiten am Bau, von der britischen Gesellschaft an sich gezogen und plante nun, statt einer Verbindung nach Damaskus die Bahnlinie bis nach Deraa auszubauen, um das Projekt stärker in die ebenfalls geplante Hedschasbahn zu integrieren.⁷⁴⁴ Da bereits ein Teil der Strecke fertiggestellt war, beschloss man noch im April 1903, Güterzüge auf einem begrenzten Abschnitt der Linie fahren zu lassen und ab Mai auch Personenzüge einzusetzen. Von der neuen Baustelle kamen jedoch ebenfalls Anfang des Jahres 1905 Berichte auf, denen zufolge die Bauarbeiten an der neuen Bahnlinie einmal mehr eingestellt worden waren, ebenso an großen Abschnitten der Hedschaslinie. Dies hatte angeblich damit zu tun, dass die deutschen Ingenieure, welche am Bau der Bahn beteiligt waren, die Arbeitsbedingungen dort als zu schlecht empfanden und Kuraufenthalte in Karmelheim für sich in Anspruch nahmen.⁷⁴⁵ Es ist nicht klar, ob Gottlieb Schumacher noch zu den Ingenieuren gehörte, es ist jedoch durchaus wahrscheinlich und auch der Kuraufenthalt in der „Villenkolonie“ von Haifa scheint dafür zu sprechen. Diese offizielle Begründung war jedoch zum Teil auch vorgeschoben. Denn für die Einstellung der Arbeiten war der einsetzende schwere Winterregen, welcher die Bauarbeiten erschwerte und sogar „einige im Bau begriffene Brücken im Jarmukstal [...] weggeschwemmt“ hatte, sicherlich auch ein bedeutender Faktor.⁷⁴⁶

Im Gegensatz zum erneut stockenden Bau der Eisenbahn ging der Ausbau der Straßeninfrastruktur im Norden 1905 nach dem Ende der erwähnten Winterregen deutlich voran. Vor

⁷⁴² Warte des Tempels, 1903, (Jg. 59), Nr. 38, S. 301.

⁷⁴³ Warte des Tempels, 1905, (Jg. 61), Nr. 10, S. 78.

⁷⁴⁴ Cotterell, S. 22.

⁷⁴⁵ Warte des Tempels, 1905, (Jg. 61), Nr. 4, S. 29.

⁷⁴⁶ Warte des Tempels, 1905, (Jg. 61), Nr. 5, S. 38.

allem wurde nun durch die lokalen Behörden um Schumacher vermehrt daran gearbeitet, die Erweiterung der Nazarethstraße nach Tiberias ordentlich auszubauen und so eine qualitativ hochwertige Fahrstraße von Haifa bis ins Jordantal herzustellen. Es wurde zudem vor dem Hintergrund der letzten Winterregen auf die gut ausgeführte neue Anlage der Nazarethstraße verwiesen, die trotz der schweren Regen immer noch in einem „tadellosen Zustand“ begriffen gewesen sei. Verantwortlich sei dafür vor allem das Umdenken innerhalb der osmanischen Behörden, die seit einigen Jahren, also auch beeinflusst durch Schumacher, „das Wegebauen von modernen Gesichtspunkten aus“ betreiben würden.⁷⁴⁷

Trotz der oben erwähnten Schwierigkeiten Anfang 1905 konnte der Bau der Bahn Haifa-Deraa schnell wieder aufgenommen und vorangetrieben werden. Die Bahn konnte sogar offiziell bereits am 15. Oktober 1905 eröffnet werden, wenn auch ein regelmäßiger Zugverkehr mit geordnetem Fahrplan erst im Jahr 1906 eingeführt wurde.⁷⁴⁸ Somit war neben Jaffa nun auch Haifa per Bahn mit dem Inland und später an das Bahnnetz der „heiligen Eisenbahn“, der Hedschasbahn auf der Pilgerstrecke von Damaskus nach Mekka, verbunden.⁷⁴⁹ Im Fall der Haifa-Deraa-Bahnlinie war die Standortentscheidung für den Bahnhof jedoch nicht im gleichen Maße vorteilhaft für die Kolonisten in Haifa wie in den südlichen Kolonien. Denn der Bahnhof in Haifa war stärker in die Stadt selbst eingebunden und lag daher nicht in unmittelbarer Nachbarschaft zur Kolonie, wie in Jaffa und Jerusalem.⁷⁵⁰

Die Eröffnung der Eisenbahnlinie Haifa-Deraa, die im großen Netz der Hedschasbahn aufging, führte zudem bereits ab 1903 dazu, dass auch der Hafen in Haifa einen gewaltigen Wachstumsschub durchmachte. Dieser musste nun schließlich nicht mehr nur als Exporthafen für den Norden Palästinas agieren, sondern war durch die Einbindung in die überregionale Hedschasbahnlinie zu deren Mittelmeerhafen geworden. Infolge des starken Ausbaus des Hafens ab 1903 verlor dementsprechend der Kaiserstaden massiv an Bedeutung, da er gegenüber dem nun stark aufgewerteten Hafen der Stadt nur noch einen kleinen, unbedeutenden Landungssteg darstellte. Carmel schreibt über diese Vorkriegszeit lediglich: „Der deutsche ‚Kaiserstaden‘ [...] diente nicht dem Schiffsverkehr, sondern lediglich Badezwecken.“⁷⁵¹ Damit hatte die Kolonie durch die Eröffnung der Hedschasbahn in zweierlei Hinsicht an Bedeutung verloren. Erstens war man nun sehr plötzlich nicht mehr der größte Akteur im Infrastrukturalwesen des Nordens, denn die Eisenbahn regelte den Verkehr dort ähnlich wie im Süden ab

⁷⁴⁷ Warte des Tempels, 1905, (Jg. 61), Nr. 6, S. 47.

⁷⁴⁸ Cotterell, S. 25.

⁷⁴⁹ Warte des Tempels, 1906, (Jg. 62), Nr. 22, S. 175.

⁷⁵⁰ Cotterell, S. 22.

⁷⁵¹ Carmel, Geschichte Haifas, S. 116.

1892 wesentlich effizienter. Und zweitens hatte der Ausbau des Hafens die kleinere Anlegestelle an der Kolonie nun vollends aus dem Geschäft gedrängt.

Für die direkte Umgebung blieb das Fuhrwesen der Kolonisten jedoch relevant, zum Beispiel im Umland von Haifa oder auf der Nazarethstraße. So wurden einerseits noch 1906 Anzeigen für die Siedlung Karmelheim in der *Warte* abgedruckt, in denen besonders der „bequeme Wagenverkehr“ zum Luftkurhaus gepriesen wird, welcher von den Kolonisten selbst angeboten wurde.⁷⁵² Und andererseits war das Fuhrwesen für die Verbindung nach Nazareth mindestens in Teilabschnitten immer noch relevant, da die Bahnlinie Haifa-Deraa keinen direkten Stopp in Nazareth, sondern erst im nahe gelegenen Afule besaß.⁷⁵³

Die Gründung von Betlahem und Waldheim

Angespornt von der Kaiserreise, der verstärkten Unterstützung aus Deutschland und der neuen Siedlungsinitiative im Süden Palästinas manifestierte sich auch bei den Kolonisten Haifas der Wunsch, den lange gehegten Expansionsbestrebungen der Kolonie eine neue Chance zu geben. Die junge Generation der Templer in Haifa äußerte schon länger den von Platzmangel getriebenen Wunsch, eine eigene Siedlung in Galiläa zu gründen.⁷⁵⁴ Stellvertretend für die Kolonie gingen Gottlieb Schumacher und Abraham Dück daher auf die Suche nach geeigneten Grundstücken und wurden im Frühjahr 1906 fündig, als sie das Landgut „Bet-Lahem“ (oder Bethlehem in Galiläa⁷⁵⁵, in dieser Arbeit „Betlahem“) besuchten.⁷⁵⁶ Der Wunsch nach einer Ausdehnung der Siedlung war so groß, dass man anscheinend den Kauf nicht einmal der Form halber mit der Zentralleitung der Tempelgesellschaft abklären wollte, woraufhin Schumacher und Dück das Grundstück am 19. Mai 1906 kurzerhand im Namen der Tempelgesellschaft kauften. Diese Vorgehensweise wurde zwar nicht begrüßt, hatte aber letztlich keine konkreten Konsequenzen für die Kolonie Haifa.⁷⁵⁷ Das Grundstück lag äußerst günstig zwischen Haifa und Nazareth in einer grundsätzlich fruchtbaren Gegend. Es lag jedoch auch in der Nähe von Semuneh, wo die ersten Versuche einer Ansiedlung gescheitert waren. Die neue Situation stellte sich jedoch anders dar als in den Jahren 1865–1868, denn das Grundstück befand sich nun in unmittelbarer Nähe zur Nazarethstraße und war dadurch, im Gegensatz zu Semuneh, an das Infrastrukturnetz der

⁷⁵² *Warte des Tempels*, 1906, (Jg. 62), Nr. 17, S. 136.

⁷⁵³ Ersichtlich aus den Karten von Gottlieb Schumacher (DPV).

⁷⁵⁴ Sauer, *Uns rief das Heilige Land*, S. 117.

⁷⁵⁵ Ebenda, S. 120.

⁷⁵⁶ *Warte des Tempels*, 1907, (Jg. 63), Nr. 14, S. 107.

⁷⁵⁷ Ebenda sowie Carmel, *Siedlungen*, S. 73.

Kolonisten angebunden. Der Anschluss an die Straße war einfach herzustellen, und so konnte man beim Aufbau der neuen Kolonie und bei der Etablierung der dortigen Wirtschaft auf diese für den Norden so wichtige Infrastruktur zurückgreifen, eine Entscheidung, die sich auszahlen sollte. Die Vermessung des Grundstückes fand dabei durch Gottlieb Schumacher selbst statt.⁷⁵⁸ Als der Besitz von den Kolonisten am 15. September 1906 übernommen wurde, reisten sogar „250 Gäste aus sämtlichen Tempelkolonien [...] auf 42 dreisitzigen Wagen“ an, um die Gründung der Kolonie zu feiern, was noch einmal zeigt, dass der nicht abgeklärte Ankauf des Grundstückes keine Feindseligkeiten unter den Templern ausgelöst hatte.⁷⁵⁹ Zudem war bereits dadurch die gute Erreichbarkeit des Grundstückes unter Beweis gestellt worden.

Interessanterweise waren die Templer jedoch nicht die Einzigen, welche nun dazu übergingen, eine neue Kolonie im Jesreel-Tal zu gründen. Auch die „Kirchler“, also die zur evangelischen Kirche zurückgekehrten deutschen Kolonisten aus Haifa, begannen zur selben Zeit Verhandlungen zum Erwerb der benachbarten Grundstücke um das Dorf Umm al-Amad. Denn man sah sich auf deren Seite demselben Expansionszwang, ausgehend von den jungen Gemeindemitgliedern, gegenüber und hatte wahrscheinlich aus den gleichen Motiven wie Schumacher und Dück die Gegend als vorteilhaft für eine neue Ansiedlung auserkoren. Hier konnte der Kauf des Gebietes am 6. Oktober 1907 abgeschlossen werden, was bedeutete, dass nun zwei neue Kolonien ausgehend von der Kolonie Haifa aufgebaut wurden, welche so nah aneinander gelegen waren, „daß man gut von einer Kolonie den größeren Teil der andern übersehen“ konnte.⁷⁶⁰ Um die guten nachbarschaftlichen Verbindungen zu bezeugen, kamen auch Angehörige der Templer zur Einweihungsfeier der evangelischen Kolonie „Waldheim“, wie die Kolonie der Kirchler in der Folgezeit genannt wurde.⁷⁶¹

Die beiden Kolonien standen nicht, wie man berechtigterweise annehmen könnte, in einem Konkurrenzverhältnis. Die Stimmung zwischen den beiden Parteien innerhalb der Tempelkolonie Haifa hatte sich im Laufe der vergangenen Jahrzehnte wesentlich gebessert und man kooperierte bereits wieder auf verschiedenen Ebenen. Eisler führt dies darauf zurück, dass „die Kluft zwischen Templern und ‚Kirchlern‘ [...] durch die gemeinsame deutsche Nationalität überbrückt“ wurde und man deshalb wieder verstärkt begonnen hatte, miteinander zu arbeiten.⁷⁶² Dies spiegelt sich auch in der Berichterstattung über die Gründung der Kolonie in der *Warte* wider, wo die Nachricht freudig aufgenommen wurde.⁷⁶³ Diese Kooperation der Kolo-

⁷⁵⁸ Götz, Karl: *Der Deutsche in Palästina. Für Jugend und Volk*, Langensalza/Berlin/Leipzig 1932, S. 41.

⁷⁵⁹ Sauer, *Uns rief das Heilige Land*, S. 121.

⁷⁶⁰ Carmel, *Siedlungen*, S. 74 sowie *Warte des Tempels*, 1907, (Jg. 63), Nr. 45, S. 353.

⁷⁶¹ Eisler, „Kirchler“, S. 97.

⁷⁶² Ebenda, S. 87.

⁷⁶³ *Warte des Tempels*, 1907, (Jg. 63), Nr. 45, S. 353.

nisten kam ebenso beim Aufbau der Kolonien und deren Anbindung an das Infrastrukturnetz im Norden zum Vorschein. Die „Lebensfähigkeit“ der Kolonien wurde vor allem an deren Fähigkeit geknüpft, eine funktionierende Verkehrsverbindung zur Hauptkolonie in Haifa herzustellen, um „den Verkehr nach den Absatzmärkten aufrecht erhalten zu können.“⁷⁶⁴ Dafür war eine Anbindung an die Nazarethstraße und damit an die Stadt und Kolonie Haifa unerlässlich. Hier kann man durchaus beobachten, dass die Tempelkolonisten die nahe gelegene, gescheiterte Ansiedlung bei Semuneh im Hinterkopf hatten, da sie penibel auf eine starke Anbindung an die vorhandenen Infrastrukturen achteten. Um beide neuen Ansiedlungen mit der Straße zu verbinden, bauten die Kolonisten aus Betlahem im Jahr 1908 dementsprechend „gemeinsam mit den Ansiedlern von Waldheim eine Fahrstraße [...] die 8 km westlich von unserer Kolonie die Straße Haifa-Nazareth trifft.“⁷⁶⁵ Ergänzend dazu wurde zudem eine Verbindungsstraße zwischen den beiden Kolonien durch die Kolonisten von Betlahem ausgebaut. Vorrangig war bei diesen beiden Straßen die Verbindung nach Haifa, welche so „um mehrere Kilometer“ und um eine „¾ Stunde“ abgekürzt werden konnte, während der Anschluss an das nahe gelegene Nazareth deutlich wahrnehmbar als weniger kritisch eingeschätzt wurde.⁷⁶⁶ Dies zeigt auch die Struktur der Kolonien auf, in der die Verkehrsinfrastruktur als eine Art Nabelschnur zur Mutterkolonie und zur Stadt Haifa angesehen wurde. Die Verbindungsstraße war zudem auf natürliche Weise regenfest und damit für die Wintersaison geeignet, denn „da sie über hügeliges, felsiges Gelände geht, ist sie auch im Winter fahrbar.“⁷⁶⁷

Die Kolonisten erläuterten Anfang 1909 in der *Warte* noch einmal ausführlich die räumliche Ersparnis durch die Anlegung der neuen Fahrstraße:

„Die Kolonie Betlahem ist nunmehr auf 2 Fahrstraßen zu erreichen; entweder folgt man von Haifa ausgehend der guten Chaussee nach Nazareth bis zum 22. Kilometer beim Dorfe Dscheda und biegt dann alsdann nordöstlich ab, erreicht nach weiteren 850 Metern die Südgrenze des Kolonielandes bei den ajun el abed und nach 3,30 Kilometern von Dscheda die Kolonie, oder man zweigt schon beim 15,5 Kilometer, beim Dorfe el-Hartije von der Nazarether Straße ab und folgt der obengenannten von uns neu angelegten Straße durch ein waldiges Seitental. [...] Die erstgenannte Verbindung hat daher eine Länge von 25,3 Kilometern, die zweite eine solche von nur 22,50 Kilometer von Haifa.“⁷⁶⁸

⁷⁶⁴ Götz, S. 44.

⁷⁶⁵ Ebenda sowie Sauer, *Uns rief das Heilige Land*, S. 123.

⁷⁶⁶ *Warte des Tempels*, 1909, (Jg. 65), Nr. 4, S. 29 sowie „Bericht über den Stand der Kolonie Umm El’Amed Oktober 1907 bis Oktober 1908“, in: *Die Deutsche Kirche im Orient. Evangelisches Gemeindeblatt der Deutschen Orient-Konferenz*, 1908, (Jg. 2), Nr. 8, S. 62.

⁷⁶⁷ Götz, S. 44.

⁷⁶⁸ *Warte des Tempels*, 1909, (Jg. 65), Nr. 5, S. 36.

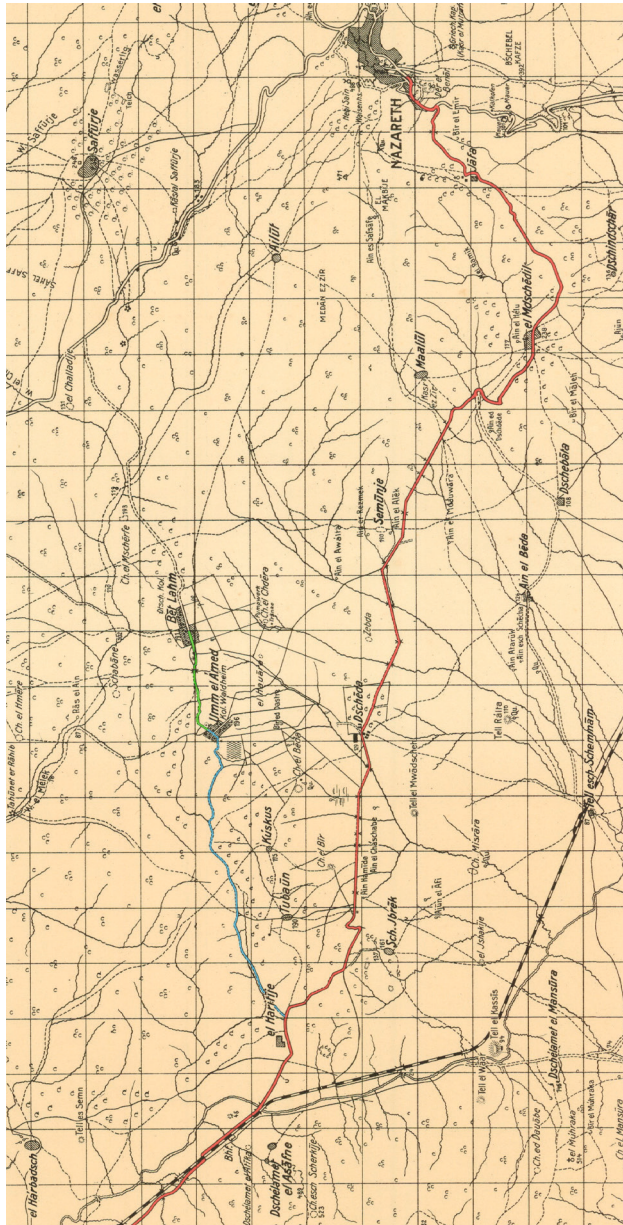


Abb. 23: Die Nazarethstraße (rot) mit der Verbindungsstraße nach Waldheim (blau) und der Verbindung zwischen beiden Kolonien (grün) (Karten von G. Schumacher DPV, datiert auf 1927, Maßstab 1:50 000)

Diese effizientere Anbindung an die Absatzmärkte über die Nazarethstraße wurde vor allem durch das Wirtschaftsmodell der beiden Kolonien notwendig. Neben der klassischen Landwirtschaft war ein Fokus der beiden Kolonien auf die Viehzucht gerichtet, mit welcher man eine stetig wachsende und profitable Milchwirtschaft aufbauen konnte. Bereits 1909 hatten die Kolonisten angefangen, mittels eines „regelmäßigen Verkehrs“ Nazareth und Haifa mit dort gewonnener Milch zu beliefern.⁷⁶⁹ Ab Dezember 1913 wurden die Milchgewinnung und der tägliche Transport und Verkauf in Haifa mittels einer „Milchgenossenschaft“ der beiden Kolonien gemeinsam organisiert.⁷⁷⁰ Entscheidend für den Absatz dieser Milchprodukte war der zeitnahe Transport an Orte mit Nachfrage, in diesem Falle Haifa und Nazareth, also an Orte, die durch die Nazarethstraße über eine gute Anbindung an die Kolonie verfügten und auf der zudem bereits ein reger Güterverkehr via Fuhrwerk stattfand. Dementsprechend gingen die Gründer von Waldheim, ebenso wie die Gründer von Betlahem, von Beginn an zur Planung und Ausführung weiterer Wege und Straßen im direkten Umfeld der Kolonie über.⁷⁷¹

In diesen Zusammenhang fiel scheinbar auch das Vorhaben, die Direktion der Hedschasbahn um den Bau einer Haltestelle „an der Einmündungsstelle erwähnter Straße in den Nazarethweg“ zu ersuchen. Man erhoffte sich davon eine weitere Verbesserung der Einbindung der Kolonien in das Verkehrsnetz und eine Steigerung von „Produktabsatz und [...] Güterbeförderung“ der beiden Kolonien.⁷⁷² Dieses Vorhaben, womit man einen ähnlichen Grad der Anbindung wie die südliche Kolonie Wilhelma erreichen wollte, verlief jedoch für diese Zeit im Sande und die Kolonien blieben von der Nazarethstraße abhängig.

⁷⁶⁹ Warte des Tempels, 1909, (Jg. 65), Nr. 5, S. 36 sowie Sauer, *Uns rief das Heilige Land*, S. 123.

⁷⁷⁰ Eisler, „Kirchler“, S. 98.

⁷⁷¹ Warte des Tempels, 1907, (Jg. 63), Nr. 45, S. 353 sowie Eisler, „Kirchler“, S. 97.

⁷⁷² *Die Deutsche Kirche im Orient*. Evangelisches Gemeindeblatt der Deutschen Orient-Konferenz, 1908, (Jg. 2), Nr. 8, S. 62.



*Abb. 24: Ein Kolonist mit seiner Milchkutsche für die Strecke Haifa-Betlahem
(im Ersten Weltkrieg) (Archive of the Temple Society Australia)*

Die Kolonie Betlahem war zudem vergleichsweise einfach aufgebaut und ebenfalls noch stark auf die Verwendung von Fuhrwerken ausgelegt. Die *Warte* beschreibt den Aufbau der Kolonie folgendermaßen:

„Die Kolonie-Hauptstraße läuft etwa von Ost nach West, sie hat eine Länge von 770 und eine Breite von 12 Metern. Zu beiden Seiten sind Wohnhäuser und Stallungen errichtet worden. Der Hauptstraße laufen vier weitere Straßen parallel; sie haben Längen von 500 (nördlichste) 1625, 1680 und 1440 Metern (südliche) und 10 Meter Breite; die Hauptstraße dehnt sich über die Bauplätze hinaus nach Ost und West in einer Gesamtlänge von 1570 Metern aus. Die Straßen werden allmählich auf dem Frohnwege beschottert, wozu jeder Losinhaber beizusteuern hat.“⁷⁷³

⁷⁷³ Warte des Tempels, 1909, (Jg. 65), Nr. 4, S. 30.

Der Aufbau der Kolonie Betlahem war dabei laut Carmel von Beginn an langfristig angelegt. Dies hing vor allem damit zusammen, dass die finanziellen Möglichkeiten der Tempelgesellschaft bereits durch den Aufbau Wilhelmas im Süden gebunden waren.⁷⁷⁴ Ein weiterer Faktor war zudem, dass die Überschreibung der Grundstücke auf die neuen deutschen Besitzer trotz Einflussnahme der deutschen Botschaft in Konstantinopel durch die Regierungsbehörden hinausgezögert wurde und erst 1911 in offiziellem Rahmen erfolgte. Dies hatte mit der Nähe der Grundstücke zur Zweiglinie Haifa-Deraa zu tun, denn die osmanische Regierung zögerte, die deutschen Besitzungen so nah an der Hedschasbahn zu bewilligen.⁷⁷⁵ Die Kolonisten schreckten daher davor zurück, bereits zu Anfang viel Arbeit in das Unternehmen zu stecken, da das Siedlungsprojekt immer noch am Unwillen der Osmanen scheitern konnte.⁷⁷⁶ Das gelegentliche Aufkommen von Krankheiten wie der Malaria tat sein Übriges, wenn es auch nicht mehr zu einem solch verheerenden Ausbruch wie bei den ersten Kolonisationsversuchen kam. Daran hatte die nun wesentlich verbesserte Erreichbarkeit größerer Zentren mit medizinischer Infrastruktur wie Nazareth und Haifa einen großen Anteil.⁷⁷⁷ Ein Lehrer aus Betlahem, Karl Götz, schrieb hierüber:

„Dort oder bei lieben Freunden in anderen Kolonien und in Nazareth konnten wir wochenlang zur Erholung sein, während die am Platze gebliebenen oder Familienangehörige aus Haifa die Wirtschaft weiterführten.“⁷⁷⁸

Die Tempelkolonisten hatten nicht nur die Erfahrungen von Samunjah noch vor Augen, sondern sie blieben auch bei den Lehren, die sie daraus gezogen hatten, und sorgten für eine ausreichende infrastrukturelle Anbindung ihrer neuen Kolonien an große Knotenpunkte, wo Hilfe verfügbar war. Auch die Kolonie Waldheim bemühte sich scheinbar vermehrt, „aus eigenen Mitteln Verkehrswege zu schaffen“, was man vor allem durch den Verkauf von Holz aus dem Waldbestand der Kolonie finanziell bestritt.⁷⁷⁹ Die evangelische Siedlung wurde dabei, vor allem in ihrer Anfangszeit, stark vom deutsch-evangelischen „Jerusalemverein“ unterstützt.⁷⁸⁰

Die Kolonien Betlahem und Waldheim wuchsen aufgrund dieser verschiedenen Hemmnisse nur langsam. Bis Ende des Jahrzehnts wurden jeweils 16 bis 18 Gebäude dort errichtet, bis der Erste Weltkrieg das Wachstum der Ansiedlungen völlig zum Erliegen brachte, welches auch danach nicht

⁷⁷⁴ Warte des Tempels, 1907, (Jg. 63), Nr. 15, S. 115.

⁷⁷⁵ Carmel, Siedlungen, S. 74.

⁷⁷⁶ Ebenda.

⁷⁷⁷ Sauer, Uns rief das Heilige Land, S. 122.

⁷⁷⁸ Götz, S. 42.

⁷⁷⁹ Jerusalemer Warte, 1914, (Jg. 70), Nr. 25, S. 196.

⁷⁸⁰ Eisler, „Kirchler“, S. 84 sowie 99f.

wieder signifikant an Fahrt gewann.⁷⁸¹ Somit erreichten die beiden neuen Kolonien im Norden nie einen ähnlichen Status wie Wilhelma ihn im Süden einnehmen sollte, sondern verharrten, einzeln betrachtet, bei einer Größe, die mehr an die Zweigkolonie Karmelheim in Haifa erinnerte.⁷⁸²

Gleichzeitig waren die beiden Kolonien im Infrastrukturnetz der Kolonisten durchaus relevant. Vor allem durch den Güterverkehr, welcher sich mit der Zeit immer mehr auf Milchprodukte konzentrierte, blieben Fuhrwerke die Hauptinfrastruktur für diese Kolonien, trotz der Konkurrenz durch die Eisenbahn.

Entwicklung in Haifa

Während Betlahem und Waldheim sich etablierten, gab es zudem Veränderungen in der Kolonie Haifa. Der Besitz des Luftkurhauses bei Karmelheim ging Ende 1909 von Friedrich Keller formal auf die Kolonie über, was diese zum Anlass nahm, den Bau neuer Straßen zur weiteren Erschließung des Berges anzukündigen. Zu diesem Zweck sollte „bis an die südwestliche Grenzecke des Kurhausplatzes ein zwölf Meter breiter Verkehrsraum offen bleiben.“⁷⁸³ Inwieweit die Kolonie Haifa dieses Projekt bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs weiterverfolgt hat, ist jedoch ungewiss und aufgrund der spärlichen Quellenlage nicht näher zu ermitteln.

Ende 1910 zog zudem einer der Kolonisten aus Haifa, der „Baurat [Gottfried] Hardegg“, in der *Warte* eine erste Zwischenbilanz für die Tempelkolonien im Norden Palästinas. Hierbei ging er vor allem auch auf die zahlreichen Infrastrukturprojekte der Ansiedler ein, welche immer noch kritische Komponenten im palästinensischen Infrastrukturnetz seien. So würden „täglich 40 Wagen, davon 20 zwischen Haifa und Akka und gleich viel zwischen Haifa und Nazareth“, verkehren. Der erste Eindruck verleitet dabei zu der Annahme, dass die Strecke zwischen den beiden Küstenstädten Haifa und Akko immer noch von den arabischen Fuhrleuten dominiert wurde und Hardegg hierauf anspielte. Carmel räumt in diesem Zusammenhang jedoch ein, dass diese 20 Wagen zwischen Haifa und Akko zu den deutschen Kolonisten gehört hätten und diese vielmehr auf dieser Strecke „ihre einstige Stellung im Fuhrwesen zurückgewonnen“ hatten.⁷⁸⁴ Weiterhin habe das Fuhrwesen der Kolonie im Jahr 1910 „vorwiegend in den Händen der Familien Suß und Unger“ gelegen, sei also von den gleichen Familien betrieben worden, welche es bereits seit langer Zeit anführten. Hier kann man also auch eine gewisse Kontinuität erkennen, die es so im Süden Palästinas nicht gab. Zwar wurde eingeräumt, dass die

⁷⁸¹ Carmel, Siedlungen, S. 74.

⁷⁸² Ebenda, S. 76

⁷⁸³ *Warte des Tempels*, 1909, (Jg. 65), Nr. 34, S. 266f.

⁷⁸⁴ Carmel, Siedlungen, S. 76.

Einheimischen „gelehrige Schüler“ seien, „das Vertrauen aber besitzen die Deutschen.“⁷⁸⁵ Ein wichtiges Argument für die Beständigkeit des nördlichen Fuhrwesens seien also die Vertrautheit und der gute Ruf der deutschen Fuhrleute gewesen. Hier spielte sicherlich auch die Rolle der deutschen Fuhrleute bei den Besuchen hoher Würdenträger, wie der russischen Zarenfamilie und des deutschen Kaisers, hinein, denn bei beiden Besuchen war es Georg Suß, der die wichtigen Gäste erfolgreich transportieren durfte und sich dadurch offenkundig einen Namen gemacht hatte.

Zudem waren die Kolonisten durch Gottlieb Schumacher an der Planung vieler Infrastrukturprojekte beteiligt gewesen und im „Bahn-, Straßen-, und Brückenbau wurden Deutsche herangezogen“, um die Projekte durchzuführen.⁷⁸⁶ Man schätzte also auch die professionellen Erfahrungen der Kolonie Haifa. Auch in der Vorkriegszeit wurden Tempelkolonisten, wie die Gebrüder Beilharz aus Haifa, noch im Rahmen der Erbauung von Bahnstationen der Hedschasbahn von den Osmanen herangezogen.⁷⁸⁷

Man kann deshalb konstatieren, dass das Fuhrwesen der Kolonisten im Norden nicht nur seine Blütezeit fortführte, sondern sogar einstmals verloren geglaubte Strecken durch seine Fuhrleute zurückgewinnen konnte, was mit dem guten Ruf, aber auch der Qualität des deutschen Angebots erklärt wurde. Dadurch war die Kolonie Haifa am Ende der dritten Phase vor allem auch im Infrastruktursektor immer noch äußerst erfolgreich vertreten. Das Fuhrwesen hatte sich dort nicht nur erhalten, sondern die deutschen Fuhrleute gewannen sogar teilweise wieder an Relevanz hinzu.

Als eines der letzten großen Infrastrukturprojekte im Raum Haifa galt der Bau der Zweiglinie der Hedschasbahn von Haifa nach Akko. Im Jahr 1911 wurden dort die Bauarbeiten aufgenommen, welche jedoch vergleichsweise lange andauerten. Paul Cotterell bemerkt hierzu:

„Obwohl die Zweigstrecke gerade mal 18 Kilometer maß und der Bau durch die Sanddünen an der Küste ein Kinderspiel war, dauerte die Fertigstellung der Strecke nach Akko dennoch zwei Jahre, so dass sie im [sic!] erst im Oktober 1913 eröffnet werden konnte.“⁷⁸⁸

Am 1. Januar 1914, nur wenige Monate vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges, wurde die Zweiglinie Haifa-Akko der Hedschasbahn offiziell dem Verkehr übergeben.⁷⁸⁹ Der späte An-

⁷⁸⁵ Warte des Tempels, 1910, (Jg. 66), Nr. 49, S. 388.

⁷⁸⁶ Ebenda.

⁷⁸⁷ Jerusalemer Warte, 1912, (Jg. 68), Nr. 11, S. 86.

⁷⁸⁸ Cotterell, S. 26f.

⁷⁸⁹ Jerusalemer Warte, 1914, (Jg. 70), Nr. 20, S. 157f.

schluss Akkos an das Eisenbahnnetz und die sich hinziehenden Bauarbeiten spiegelten eine Entwicklung wider, die bereits seit der Ankunft der Tempelkolonisten begonnen hatte, aber spätestens mit der Einbindung Haifas in das Netz der Hedschasbahn offenkundig wurde. Akko hatte gegenüber Haifa immens an Bedeutung verloren und wurde nun von der Hafencity am Fuße des Karmel besonders in infrastruktureller Hinsicht in den Schatten gestellt. An dieser Entwicklung hatte die Tempelkolonie Haifa einen nicht zu unterschätzenden Anteil, da von ihr oftmals Initiativen ausgegangen waren, welche die Kolonie, aber auch die Stadt Haifa als einen immer stärkeren Knotenpunkt im Infrastrukturnetz des Nordens etabliert hatten.

Der Süden: Jaffa, Sarona, Wilhelma und Jerusalem

Im Gegensatz zu den Kolonien im Norden starteten die Kolonisten im Süden die dritte Phase nicht aus einer starken Position im Infrastrukturwesen heraus. Die Eisenbahn und die wiedererstarkten Kamelkarawanen hatten das deutsche Fuhrwesen fast komplett von der Strecke zwischen Jaffa und Jerusalem verdrängt und selbst die wenigen verbliebenen Fuhrwerke hielten sich nur noch mittels eines äußerst niedrigen Fahrpreises im Geschäft. Zudem hatte sich in der letzten Phase der Mittelpunkt der Kolonien noch einmal stärker von Jaffa nach Jerusalem verlagert.

Wilhelma – Anfang der neuen Siedlungsinitiative

Am 23. Juli 1902 konnte von den Kolonisten in der Nähe von Lydda ein größeres Grundstück erworben werden, das sich zum Aufbau einer eigenständigen Siedlung eignete.⁷⁹⁰ Das neue Land war „15 Kilometer östlich von Jaffa und kann von Jaffa oder Sarona aus zu Wagen oder Pferd in schwach 2 Stunden erreicht werden“, war also nach dieser Aussage per Fuhrwerk relativ gut und schnell erreichbar.⁷⁹¹ Der Hauptzweck der neuen Ansiedlung lag erstmals ausdrücklich nicht, wie bisher, in der Integration neuer Einwanderer, sondern vor allem sollte sie die überschüssigen Kräfte aus den Kolonien des Südens, also die neue Generation der Tempelkolonisten, aufnehmen und diesen einen Raum zur Entfaltung bieten.⁷⁹²

Der Kauf der Grundstücke für die Neuanlage einer Kolonie im Süden führte damals interessanterweise zu starken Spannungen zwischen den Kolonien in Nord und Süd, da die Kolonisten in Haifa seit geraumer Zeit um materielle Unterstützung der Tempelgesellschaft zur

⁷⁹⁰ Warte des Tempels, 1902, (Jg. 58), Nr. 32, S. 248.

⁷⁹¹ Warte des Tempels, 1902, (Jg. 58), Nr. 34, S. 266.

⁷⁹² Warte des Tempels, 1902, (Jg. 58), Nr. 33, S. 261.

Gründung einer eigenen neuen Siedlung im Norden gebeten hatten „statt einer zusätzlichen Kolonie (zu Sarona) in der Nähe Jaffas“. Die Verärgerung der Kolonisten aus dem Norden ging so weit, dass sie laut Carmel sogar die Kaufverhandlungen im Süden zu sabotieren versuchten.⁷⁹³ Das Gründen neuer Kolonien war um die Jahrhundertwende zu einem entscheidenden Problem für die Kolonisten geworden. Sie versuchten beinahe verzweifelt, neues Siedlungsland für die überschüssigen Siedler aus den etablierten Kolonien zu erwerben, da viele Tempelkolonisten in dieser Zeit mit dem Gedanken spielten, Palästina den Rücken zu kehren. Die Tempelführung hatte unter diesem Druck mit dem Gedanken gespielt, auch Koloniegründungen außerhalb Palästinas zu dulden, beispielsweise in Zypern, aber vor allem in Deutsch-Ostafrika, wo die Bedingungen auf den ersten Blick vielversprechend waren. Einige Templerfamilien um Karl Knoll wanderten trotz der neuen Siedlungsinitiative ab 1902 – in der dritten Phase in den Jahren 1908 und 1910 – in diesen Teil des deutschen Kolonialreiches aus und warben sogar ab 1908 in der *Warte* für die dortigen Möglichkeiten der Ansiedlung unter der Aufsicht des Deutschen Reiches.⁷⁹⁴ Man entschied sich von Seiten der Tempelführung letztlich aber seit der Kaiserreise dafür, verstärkt mit der neu gewonnenen Unterstützung aus Deutschland nach neuem Siedlungsland in Palästina zu suchen und wurde schließlich auch, wie oben erwähnt, fündig.⁷⁹⁵ Die Finanzierung des Kaufs wurde dabei ebenfalls durch die neugegründete Stuttgarter „Gesellschaft zur Förderung der deutschen Ansiedlungen in Palästina“ durch den württembergischen König möglich, welcher den Kolonisten durch Spenden unter die Arme griff.⁷⁹⁶

Nach dem erfolgten Kauf waren sich die Templer zu Anfang unsicher, welchen Namen die neue Siedlung bekommen sollte. So waren „Mizpa“ [hebräisch für Wachturm] oder *Warte* im Gespräch, bis man sich schlussendlich für die „Gemeinschaft Wilhelma“ entschied.⁷⁹⁷ Es kann nicht abschließend geklärt werden, ob die Namensgebung dem württembergischen König oder dem deutschen Kaiser gewidmet war, jedoch legt die Vorgeschichte der Koloniegründung den schwäbischen Wilhelm nahe, auch wenn es hier keine Einigkeit unter Historikern gibt.⁷⁹⁸ Klar ist jedoch, dass die Namensgebung eine Wendung der Kolonisten hin zu mehr patriotischen Motiven bezeugt, also eine Rückbesinnung auf die Heimat veranschaulicht.

⁷⁹³ Carmel, Siedlungen, S. 72.

⁷⁹⁴ Artikelreihe „Eine Besichtigungsreise nach Usambara – und dem Kilimandscharo – sowie Merugebiet, sowie auch Dar-es-Salam und Morogoro“ von Karl Knoll in: *Warte des Tempels*, 1908, (Jg. 64), Nr. 8, 11, 13, 18 und 19. Auswanderung ab 1910 enthalten in: *Warte des Tempels*, 1911, (Jg. 67), Nr. 5, S. 36.

⁷⁹⁵ *Warte des Tempels*, 1902, (Jg. 58), Nr. 34, S. 265.

⁷⁹⁶ Goldman, S. 296 sowie Sauer, *Uns rief das Heilige Land*, S. 117.

⁷⁹⁷ *Warte des Tempels*, 1902, (Jg. 58), Nr. 33, S. 261 sowie *Warte des Tempels*, 1902, (Jg. 58), Nr. 41, S. 322.

⁷⁹⁸ Goldman, S. 296.

Die Anbindung der Kolonie schien sich jedoch teilweise als ein Problem darzustellen. Per Fuhrwerk war der Weg dorthin durch den Bedeutungsverlust der Jerusalemstraße über die Jahre nach 1892 nicht einfacher geworden. Immerhin konnte man von Jaffa aus bis zum Übergang beim Wadi Miserara relativ gut mit der Kutsche vorankommen, ab dort schien der Weg jedoch eine abenteuerliche Wendung zu nehmen, wie die Kolonisten beschrieben:

„[...] so müssen alle Insassen dort [am Wadi] aussteigen, nur der Kutscher bleibt auf dem Wagen und hat die schwere Aufgabe, denselben durch das zu wirklicher Zeit trockene Flußbett zu führen, wozu einiges Geschick gehört, da der ca. 8–10 Meter tiefe Abstieg und ebenso der Aufstieg auf der entgegengesetzten Seite dachsteil sind, so daß trotz allem Bremsen und Anhalten der Pferde, der Wagen in Schuß kommt und dieser Schwung möglichst benützt werden muß, um die gegenüberliegende ebenso steile Höhe leichter zu erreichen, was um so mehr Fertigkeit verlangt, als die Sole des Wadi ziemlich schmal ist und keine genügende Zeit giebt, die Bremse zu öffnen.“⁷⁹⁹

Von der anderen Seite des Wadis ging es auf einem leicht ausgebauten Fußgängerweg, dem sogenannten „Sultansweg“, weiter zu dem Areal, auf welchem Wilhelma entstehen sollte.⁸⁰⁰ Besonders der oben beschriebene Übergang am Wadi Miserara erregte daher den Unmut der Kolonisten, da dieser den Fuhrverkehr nur auf fähige Fuhrleute einschränkte und selbst für diese ein Problem darstellen konnte.

Der Aufbau der Kolonie erinnert zudem stark an die Kolonie Sarona, vor allem in der kreuzförmigen Straßenanlage, welche beide südlichen Ackerbaukolonien der Tempelkolonisten auszeichnet. Die Hauptstraße Wilhelmas wurde dabei mit „18 Meter“ Breite angelegt und sollte mit insgesamt „1200 Metern Länge“ die Landschaft durchschneiden. Damit wurde vor allem auch die gute Befahrbarkeit der Hauptstraße sichergestellt. Sie wurde zudem von einer ebenso breiten Querstraße gekreuzt.

Wie bei Sarona sollten sich die Häuser entlang der Hauptstraße befinden, während sich zu Anfang vier Gemeindegebäude in der Mitte der Siedlung „am Kreuzungspunkt der Straßen“ befanden. Große Anstrengungen wurden zudem bei der Anlegung des gemeinschaftlichen, 32 Meter tiefen Brunnens und des motorgetriebenen Wasserrohrleitungssystems zur Versorgung der ganzen Kolonie aufgeboten.⁸⁰¹

⁷⁹⁹ Warte des Tempels, 1902, (Jg. 58), Nr. 34, S. 266.

⁸⁰⁰ Ebenda.

⁸⁰¹ Warte des Tempels, 1902, (Jg. 58), Nr. 41, S. 322.



*Abb. 25: Die Kolonie Wilhelma (ca. 1918).
(BayHStA Bildsammlung Palästina 133b)*

Die Anfangszeit des Aufbaus der Kolonie war von verschiedenen Problemen bestimmt. Dazu gehörte auch das erneute Aufkommen einer im Zuge eines Choleraausbruchs ausgesprochenen Quarantäne im Süden des Landes. Der Verkehr wurde erneut stillgelegt und die Eisenbahn durfte beispielsweise ganze zwölf Wochen nicht mehr operieren und fiel damit den Herbst 1902 beinahe komplett aus.⁸⁰² Auf der Jerusalemstraße war zur gleichen Zeit der Verkehr mittels eines „Kordons“, also einer Blockade im Sinne eines Cordon sanitaire, eingestellt. Damit war auch der Verkehr zur Kolonie Wilhelma abgesperrt, was für die Kolonisten in der Bauphase äußerst nachteilig war, denn einige der Kolonisten verblieben während der Zeit der Blockade in Wilhelma, um die Bauarbeiten voranzubringen. Diese konnten zu Anfang wenigstens durch die Blockade hindurch mit Proviant versorgt werden, später wurde von zwei Kolonisten sogar eine Gaststätte in Wilhelma zur Versorgung der Männer eingerichtet. Diese unvorteilhafte Lage konnte man jedoch bald umgehen, wie die *Warte* Anfang 1903 ausführte:

⁸⁰² *Warte des Tempels*, 1903, (Jg. 59), Nr. 5, S. 34.

„Für uns, das heißt für den Verkehr zwischen hier und Wilhelma war der Kordon seit einigen Wochen nicht mehr lästig, Dank des Eingreifens unseres Hrn. Vize.Konsuls Dr. Büge und des Wohlwollens des Kaimakans von Jaffa (der nebenbei gesagt, deutsch redet, auch ein Jahr in Berlin studiert hat); denn wir konnten ungehindert durch den Kordon hin und her fahren, dagegen den jüdischen Kolonisten von Om-Lebbes [alternativ: Mlebbis, bekannt als Petach Tikwa⁸⁰³], sowie allen Eingeborenen war dies verboten.“⁸⁰⁴

Man hatte demnach mittels seines diplomatischen Einflusses und der Vernetzung mit bestimmten Figuren im osmanischen Machtapparat eine Sonderbehandlung erwirkt. Dies ist umso interessanter, als die Kolonisten in den ersten Jahrzehnten ihrer Kolonisation immer sehr empfindlich auf solche Praktiken reagiert hatten, nun sich aber fast damit rühmten. Es wurde sogar darauf verwiesen, dass man alleine diese Sonderbehandlung bekam und jüdischen Einwanderern, wie den Bewohnern des nahen Petach Tikwa, und einheimischen Arabern der Durchgang verwehrt wurde. Dieses Brüten mit der eigenen Sonderbehandlung ist zumindest teilweise auch als Trotzreaktion vor dem Hintergrund der immer erfolgreicher zionistischen Einwanderung zu verstehen, welche von großen Geldgebern unterstützt wurde und daher oftmals schnellere Erfolge aufweisen konnten als die Tempeler. Die Tempelkolonisten konnten jedoch, vor allem auch betreffend gewisser Infrastrukturen, noch auf ihre guten Verbindungen bauen.

Mitte 1903, nach dem Fortschreiten der Bauarbeiten, wurde durch die Vernetzung der Kolonie mit der Kolonie Saron die Infrastrukturbeziehung zwischen beiden Kolonien aufgewertet. So machte man sich bereits während der Blockade Anfang des Jahres Gedanken über die Verkehrsanbindung der neuen Kolonie an die Küstenkolonien und wie diese sich auch zukünftig gestalten könnte. Der Weg von Saron und Jaffa nach Wilhelma nahm laut den Kolonisten circa 1,5 Stunden in Anspruch, wobei dies stark vom eingeschlagenen Weg abhing.⁸⁰⁵ Für die landwirtschaftliche Arbeit vor Ort sowie als Transportmöglichkeit hatte sich die Kolonie zudem „7 Wagen mit Zubehör“, also Ersatzteile und Pferdegeschirr, angeschafft.⁸⁰⁶ Bald jedoch wurde klar, dass die Wege und Straßen in und um Wilhelma den hohen Anforderungen vor Ort nicht standhielten. So wurde von den umliegenden Wegen dort berichtet, dass diese „im Winter [...] grundlos seien“, also nur schwer befahrbar waren und durch die Winterregen schnell verschlammten.⁸⁰⁷ Im Sommer war das Problem jedoch keineswegs durch die Abwe-

⁸⁰³ Karte von Gottlieb Schumacher für den Palästina-Verein (59 Kalkjje)

⁸⁰⁴ Warte des Tempels, 1903, (Jg. 59), Nr. 6, S. 43.

⁸⁰⁵ Warte des Tempels, 1903, (Jg. 59), Nr. 20, S. 155.

⁸⁰⁶ Warte des Tempels, 1905, (Jg. 61), Nr. 4, S. 29.

⁸⁰⁷ Warte des Tempels, 1905, (Jg. 61), Nr. 43, S. 341.

senheit besagter Regen gelöst, denn in dieser Jahreszeit stellte der aufgewirbelte Sand in der Umgebung der Kolonie ein Problem für die Wege dar, da diese stark versandeten und somit ebenfalls schwer befahrbar waren.⁸⁰⁸

Mit der Etablierung von Wilhelma wurden von Seiten der Kolonisten die verschiedenen Rollen der Kolonien im Gesamtnetz reflektiert. Hierbei wurde den Kolonien „an den Hafenplätzen“ eine Schnittstellenfunktion zwischen Übersee und dem Inland von Palästina zugesprochen, da sie vorrangig für „den Empfang und Weiterbeförderung von Übersiedlern, sowie überhaupt den Verkehr und Handel zwischen der alten und neuen Heimat“ bestimmt seien.⁸⁰⁹ Die Tempelkolonisten identifizierten demnach sehr klar und durch die Phasen hindurch die Küstenstädte weiterhin als die infrastrukturellen Hauptknotenpunkte, die einen zentralen Platz im Infrastrukturnetz der Kolonien in Palästina einnahmen. Von dort gingen die jeweiligen Verbindungen ins Ausland und nach dem Inland, wo laut dem ursprünglichen Plan der Tempelgesellschaft nach und nach immer mehr Ackerbaukolonien gegründet werden sollten. Dieser ursprüngliche Plan war jedoch zu dem damaligen Zeitpunkt längst überholt, da der Nachzug von Siedlern über die Jahre stetig abgenommen hatte. Exemplarisch kann das bei der Besiedlung der neuen Kolonien beobachtet werden, da hier vor allem die neuen Generationen der Templer angesiedelt wurden und die Kolonien nicht in der Hauptsache für Neuankömmlinge gedacht waren. Die Kolonie in Jerusalem hatte für die Templer hingegen eine rein religiöse Bedeutung. Hier war das spirituelle Zentrum der Tempelgesellschaft, in unmittelbarer Nähe zum spirituellen Zentrum des Christentums.⁸¹⁰ Vor diesem Hintergrund wurde nun die Frage aufgeworfen, welchen konkreten Zweck eine Kolonie wie Wilhelma, oder später Betlahem, erfüllen sollte, da sie weder am Meer lag noch einen rein geistlichen Zweck erfüllte. Die Kolonisten kamen in der *Warte* zu dem Schluss, dass solche Kolonien im Landesinneren vor allem einen symbolischen Wert für die religiöse Mission der Tempelgesellschaft hatten, da das ursprüngliche Tempelprojekt durch sie weitergeführt wurde, vor allem nach dem Tod der ersten Siedlergeneration und ihrer einstigen Tempelvorsteher.⁸¹¹ Während die Küstenkolonien somit einen praktischen, infrastrukturellen Zweck erfüllten und Rephaim bei Jerusalem den religiösen Aspekt voranstellte, wurde den neuen Kolonien Wilhelma und Betlahem vor allem eine symbolische Kritikalität im Kolonisationsprojekt der Tempelkolonien beigemessen.

⁸⁰⁸ *Warte des Tempels*, 1905, (Jg. 61), Nr. 43, S. 341.

⁸⁰⁹ Engels/Schenk, S. 24 sowie *Warte des Tempels*, 1904, (Jg. 60), Nr. 1, S. 4.

⁸¹⁰ *Warte des Tempels*, 1904, (Jg. 60), Nr. 1, S. 4.

⁸¹¹ *Ebenda*, S. 4f.

Krankheiten in Bezug auf das Verkehrswesen

Der Beginn der dritten Phase war für die Ackerbaukolonie Sarona eine schwierige Zeit. Der Choleraausbruch und die auf ihn folgenden Quarantäneregelungen von 1902 schränkten die Kolonie massiv in ihren Verkehrsverbindungen ein, da durch sie die Kolonie regelrecht von der Außenwelt abgeschnitten wurde. So habe die Leitung der Kolonie Sarona selbstständig entschieden, dass als Sicherheitsmaßnahme gegenüber der Ansteckungsgefahr „der Verkehr mit der Stadt Jaffa [...] verboten“ wurde, was die Lebensumstände der Ansiedler in Sarona empfindlich einschränkte. Die Kolonisten waren in hohem Maße von der Verbindung in die Stadt abhängig, vor allem im Hinblick auf den Einkauf von Lebensmitteln. Zwar konnte der Fuhrverkehr mit der Kolonie Jaffa auf geringem Level fortgeführt werden, da diese wohl ähnliche Maßnahmen eingeführt hatte, jedoch mussten die Siedler in Sarona nun Lebensmittel horten und mehrere Wochen vor Ort ausharren.⁸¹² Auch in Jerusalem schien sich die Situation ähnlich gestaltet zu haben. Von Seiten der Kolonisten wurde berichtet, dass dort ebenfalls Kolonisten und Besucher der Stadt, also Pilger und Touristen, für Wochen an Ort und Stelle festsaßen. Der Verkehr mit der Küste war durch den bereits erwähnten Cordon sanitaire und die Aussetzung der Eisenbahnfahrten unterbrochen worden.⁸¹³ Vor allem Nablus schien ein Brennpunkt der Krankheitswelle zu sein, welchen die Osmanen möglichst effektiv abschirmen wollten und daher den Verkehr auf allen Straßen der Umgebung massiv einschränkten.⁸¹⁴

Trotz des generellen Verständnisses für die Maßnahmen der Regierung waren die Tempelkolonisten äußerst unzufrieden über das Ausmaß und die Implementierung der getroffenen Reisebeschränkungen, wie ein Bericht in der *Warte* nahelegt:

„Gewiß sind Vorsichtsmaßregeln beim Auftreten einer Seuche wie der Cholera am Platze, aber solche Einrichtungen sollten als eine Wohltat empfunden werden können und nicht als ein Druck, der fast noch schwerer zu ertragen ist, als die Seuche selbst.“⁸¹⁵

Der hier beschriebene Druck war dabei, wie auch in den Phasen zuvor, wirtschaftlicher Natur. Durch das effektive Abschneiden des Verkehrs innerhalb Palästinas wurden die Gewerbe, welche auf Handel und Transport ausgelegt waren, massiv eingeschränkt. Neben der Eisenbahn kamen das Fuhrwesen und die Karawanen ebenso zum Erliegen, zumindest auf den kontrollierten Routen. Die Berichte der Jerusalemer Kolonisten behaupten, dass es angeblich der

⁸¹² *Warte des Tempels*, 1903, (Jg. 59), Nr. 8, S. 57.

⁸¹³ *Warte des Tempels*, 1903, (Jg. 59), Nr. 23, S. 177 sowie *Warte des Tempels*, 1903, (Jg. 59), Nr. 5, S. 34.

⁸¹⁴ *Warte des Tempels*, 1903, (Jg. 59), Nr. 5, S. 35.

⁸¹⁵ *Warte des Tempels* 1903, (Jg. 59), Nr. 38, S. 301.

schlimmste wirtschaftliche Einbruch seit Beginn der Kolonisation war.⁸¹⁶ Der generelle Abschwung im Wirtschaftsleben der Kolonisten hatte allerdings auch mit der Konkurrenz durch die nun verstärkt einwandernden Juden zu tun, wie man 1904 teilweise einräumte.⁸¹⁷

Neben den Einschränkungen durch die Quarantäneregelungen 1903 gab es ganz zu Beginn der dritten Phase auch andere Krankheiten, welche insbesondere die Kolonie Sarona trafen und die auch aus infrastruktureller Perspektive beachtenswert sind.

Ende des Jahres 1901 hatte der Wadi Miserara, welcher nahe der Kolonie Sarona liegt, seinen Flusslauf verändert und war bis auf „600 Meter“ an die Kolonie herangerückt. An manchen Stellen hatten sich mit dem Ende der Winterregen einige Wasserstellen erhalten, welche nun teilweise versumpft waren und daher ein Gesundheitsrisiko für die Kolonie darstellten, wo bereits die ersten Kolonisten an „Sumpfrkrankheiten“, also scheinbar der Malaria, erkrankt waren. Daraufhin erinnerten sich viele Kolonisten an die schwierigen, von Krankheit geplagten Anfänge Saronas, welche von zahlreichen Verlusten geprägt gewesen waren, und fürchteten eine Wiederholung der damaligen Zustände. Nun war man auf Seiten der Kolonisten in einer wesentlich gefestigteren Position als am Anfang der Kolonisation und wollte sich dementsprechend der natürlichen Umgebung nicht willenlos ergeben. Die Kolonisten von Sarona beauftragten daher den profilierten Ingenieur Gottlieb Schumacher aus Haifa, sich dieses Problems anzunehmen. Schumacher besichtigte die Stellen und kam zu dem Schluss, dass in der Tat die versumpften Stellen für den Krankheitsausbruch verantwortlich seien. Seine Einschätzung basierte laut eigener Aussage auf der „Erfahrung von der großen Schädlichkeit der Sümpfe [welche] er beim Eisenbahnbau selbst gemacht“ hatte.⁸¹⁸ Die Kolonisten profitierten also auch indirekt von Schumachers Engagement bei der Planung von Infrastrukturen im Norden Palästinas für die dortige Regierung.

Schumacher riet den Kolonisten zu einer Regulierung des Wadis, durch die ein Abfließen des Regenwassers fernab der Kolonie gewährleistet werden sollte. Theodor Sandel und Wilhelm Gohl waren ebenfalls beratend involviert, die Kolonisten hatten also drei der profiliertesten Kolonisten im Infrastrukturbereich für dieses Projekt eingebunden. Während Schumacher die Kosten auf 45 000 Francs schätzte, legte Sandel einen Gegenvorschlag mit 4000 Francs vor, der jedoch nur das Minimum an Baumaßnahmen abdeckte, dafür aber von den Kolonisten Saronas bezahlt werden konnte. Gohl bestand lediglich darauf, dass eine der beiden Maßnahmen durchgeführt werden müsse. Die Kolonie erbat schließlich für den Vorschlag Schumachers die Unterstützung der seit Kurzem eingerichteten Zentralkasse der Tempelgesellschaft und

⁸¹⁶ Warte des Tempels, 1903, (Jg. 59), Nr. 23, S. 177.

⁸¹⁷ Warte des Tempels, 1904, (Jg. 60), Nr. 14, S. 105.

⁸¹⁸ Warte des Tempels, 1902, (Jg. 58), Nr. 50, S. 398f.

die Arbeiten konnten mit deren Unterstützung im April und Mai 1902 durchgeführt werden, wobei Schumacher die Bauaufsicht innehatte.

Das Projekt konnte erfolgreich abgeschlossen werden und hatte die erwünschte Wirkung. Die Sumpfstellen wurden beseitigt, der Wadi begradigt und es kamen keine weiteren Krankheitsfälle in Verbindung mit ihm mehr vor. Die Kolonisten achteten zudem bei der Begrädnung des Wadis darauf, „die Ufer wieder dicht mit Weiden, Bambus, Gras“ sowie Eukalyptus zu bepflanzen, um einem Hochwasser und einer neuen Verlaufsänderung vorzubeugen, was zudem die Flutung der umliegenden Straßen verhinderte.⁸¹⁹

Renaissance des Fuhrwerks durch die Umstellung auf Milchwirtschaft

Die dritte Phase des Infrastrukturnetzes der Tempelkolonien war bestimmt von einer Entwicklung, welche im Falle Betlahem und Waldheim bereits angesprochen wurde. Die Kolonien fanden ein neues, attraktives Wirtschaftsfeld, das gut von den Kolonisten ausgefüllt werden konnte: die Milchwirtschaft. Carmel beschreibt, dass vor allem die verstärkte Einwanderung urbaner Juden nach Palästina den Markt für Milchwaren, wie Milch und Butter, sprunghaft ansteigen ließ. Bei der Bedienung der neuen Nachfrage halfen den Kolonisten dabei logischerweise die in den ersten beiden Phasen etablierten Infrastrukturen wie das Netz von Fahrstraßen und das nun etablierte Fuhrwesen enorm, da man die Märkte so effektiv per Fuhrwerk beliefern konnte. So konnten die deutschen Siedler ein passendes Angebot für die starke Nachfrage anbieten und ihre Produkte für einen guten Preis auf den städtischen Märkten verkaufen.⁸²⁰ Dementsprechend bildeten vor allem die neuen, landwirtschaftlich orientierten Kolonien Wilhelma, Betlahem und Waldheim eine Spezialisierung auf den Milchmarkt aus. Auch Sarona verlegte seine Produktion ab der Jahrhundertwende immer stärker auf die Herstellung von Milch und Butter, welche in Jaffa eine dankbare Kundschaft fanden. Aus diesem Grund kam es auf der Strecke Jaffa-Sarona zu einem deutlichen Anstieg der Güterfuhren.⁸²¹

In diesem Umfeld gründete sich bereits im Oktober 1902, also am Anfang der dritten Phase, in Sarona die erste Milchlieferungsgenossenschaft der Kolonisten. Zuvor hatte man im Rahmen der Milchwirtschaft noch auf die Hilfe von arabischen Eselstreibern gesetzt, welche die Produkte kostengünstig nach Jaffa transportiert hatten. Dies hatte sich jedoch wegen der fehlenden Organisation der Transporte und Zahlungsrückständen der Milchempfänger als nicht wirtschaftlich herausgestellt. Da besonders die Kolonie Sarona aus der zweiten Phase noch

⁸¹⁹ Warte des Tempels, 1902, (Jg. 58), Nr. 50, S. 398f.

⁸²⁰ Carmel, Siedlungen, S. 72.

⁸²¹ Warte des Tempels, 1905, (Jg. 61), Nr. 6, S. 42.

einen geeigneten Fuhrpark sowie Erfahrung im Fuhrwesen aufweisen konnte, entschlossen sich die Kolonisten kurzerhand dazu, den Milchtransport selbst zu organisieren. Hierfür wurde die Milchlieferungsgenossenschaft gegründet. Dies folgte einem in dieser Arbeit bereits öfters thematisierten Muster, nach dem insbesondere die Kolonisten im Süden oft operiert hatten: Auf ein Problem betreffend die Transportinfrastruktur wurde mit einer strafferen Organisation des Verkehrs geantwortet. Die Lieferungsgenossenschaft wurde am 18. Oktober 1902 im „Lokal des Deutschen Vereins“ durch die Zustimmung von 16 Milchbauern der Kolonie gegründet, am 27. Dezember desselben Jahres deren Satzungen bewilligt und die Genossenschaft daraufhin am 1. Januar 1903 offiziell gegründet.⁸²² Man ging dazu über, in Jaffa eine zentrale Verteilstation für die Milch einzurichten, von wo sie in die einzelnen Geschäfte ausgeliefert werden konnte, nachdem sie von den Saroner Bauern angeliefert worden war.⁸²³

Das Lieferunternehmen der Tempelkolonisten kam jedoch schnell in erste Schwierigkeiten, beispielsweise eine „durch die Fastenzeit der Griechen und Lateiner unregelmäßige Abnahme der Milch“ oder Zahlungsschwierigkeiten bei einigen jüdischen Milchhändlern in der Stadt. Generell schien der Bedarf an Milchprodukten jedoch groß genug, um das Geschäft rentabel zu halten. So konnten die Tempelkolonisten mehrere Verträge über die tägliche Lieferung von Milchprodukten abschließen.⁸²⁴ Jedoch zeigte sich auch bei diesem Unternehmen ein bekanntes Muster, denn nun begannen arabische Hirten und Bauern, angespornt von dem Gewinn der Kolonisten in diesem Sektor, ebenfalls verstärkt auf die Produktion von (Ziegen-)Milch umzustellen. Durch die Verdrängung vom Markt bedroht, gingen die deutschen Ansiedler dazu über, ihre Milch in einer deutschen Molkerei in Jerusalem weiterverarbeiten zu lassen. Denn vor allem „Butter und Magermilch fanden Abnahme“ im Land. Es ist jedoch ebenso davon auszugehen, dass zu dieser Zeit für den Transport der Milch nach Jerusalem die Eisenbahn und nicht das vergleichsweise langsame Fuhrwerk genutzt wurde, was mit der Haltbarkeit der Milch erklärt werden kann. Zum Transport an den Bahnhof in Jaffa, unweit der Kolonie, wurde aber weiterhin auf den eigenen Transport der Genossenschaft zurückgegriffen.⁸²⁵

Dies zeigt sich vor allem auch an der Kooperation zwischen verschiedenen Branchen innerhalb der Kolonie. So kooperierte der „Landwirtschaftliche Verein“ (LWV), wie sich die Milchlieferungsgenossenschaft ab dem 17. März 1903 nannte, ab dem selben Jahr dahingehend mit der Weinbaugenossenschaft von Sarona, dass die Weinbaugenossenschaft für den Verkauf der Milchprodukte sorgte und der LWV die Produktion, die Weiterverarbeitung und

⁸²² Warte des Tempels, 1906, (Jg. 62), Nr. 5, S. 34.

⁸²³ Ebenda.

⁸²⁴ Ebenda, S. 34f.

⁸²⁵ Ebenda, S. 35.

den Transport übernahm. Dementsprechend schaffte sich der LWV im Jahr 1904 „einen eigenen, für das Geschäft passenden Wagen und ein Pferd an, denn das Geschäft steigerte sich, weil der Landw. Verein Wilhelma auch seine Produktion an den Sarenaer Verein zum Vertrieb ablieferte.“ Die Kooperation zwischen Weinbauern und Milchproduzenten schien sehr gut zu funktionieren, denn am 17. September 1905 fusionierten der LWV und die Weinbaugenossenschaft Sarona zu einem gemeinsamen Verein, der die wichtigsten Erzeugnisse der Kolonie Sarona zentral verwalten konnte. Durch die so gesteigerte Kooperation waren die Milchwirtschaft und der Weinbau der Kolonien im Süden innerhalb von zwei Jahren stark vernetzt worden, was sich auch in den Infrastrukturen widerspiegelte. Denn nun lieferten die Sarenaer Kolonisten ihre Milch und ihren Wein nach Jaffa oder brachten die Milch gemeinsam mit den Templern aus Wilhelma nach Jerusalem, wo sie weiterverarbeitet und im Land verkauft werden konnte.⁸²⁶ Die Kolonisten in Wilhelma organisierten sich 1907 ähnlich wie in Sarona und gründeten einen eigenen LWV, für den sie ebenfalls ein Fuhrwerk für den Transport von Produkten anschafften. Mit dem Fuhrwerk wurden die Milchprodukte in der Regel zur Bahnstation Lydda gebracht, von wo sie nach Jaffa und Jerusalem weitertransportiert werden konnten. Die Milchbauern in Wilhelma machten sich mit den Jahren unabhängiger von der Molkerei Singer in Jerusalem, indem sich der LWV eine Zentrifuge anschaffte, um selbst in Wilhelma Butter zu produzieren, welche dann aber ebenfalls zu den urbanen Absatzmärkten transportiert werden musste.⁸²⁷

Generell zeigt auch die weitere Entwicklung in diesem Bereich, dass für den Milchtransport noch lange Zeit auf das traditionelle Fuhrwerk zurückgegriffen wurde. Dies ist vor allem für Sarona, Betlahem und Waldheim der Fall, wobei die beiden letzteren Kolonien 1913 eine gemeinsame Genossenschaft zur Produktion und Lieferung ihrer Produkte gründeten, die stark auf das Fuhrwerk zurückgriff.

Doch warum konnte sich das Fuhrwesen in diesem Sektor halten? Zum einen war man durch den Rückgriff auf die eigenen Fuhrwerke deutlich unabhängiger vom sonstigen Transportwesen, was sich besonders hinsichtlich der Verlässlichkeit von Lieferungen mit verderblichen Milchprodukten lohnte. Und zum anderen konnten mittels des Fuhrwerks die Produkte der Kolonien vergleichsweise schnell zu nahen Städten oder an die nächste Bahnstation, wie in Wilhelma, gebracht werden, von wo die Ware an die Absatzmärkte gelangte.

Interessant ist, dass das Fuhrwerk zum Milchtransport im Süden, vor allem im Fall Wilhelmas, vorrangig dazu diente, die Kolonie mit der Eisenbahn zu verbinden, während man im Norden lange den kompletten Transport in die Städte mittels Fuhrwerk bewältigte. Dies galt im Süden jedoch interessanterweise nur für den Weg nach Jerusalem. Um die Versorgung

⁸²⁶ Warte des Tempels, 1906, (Jg. 62), Nr. 5, S. 35.

⁸²⁷ Warte des Tempels, 1907, (Jg. 63), Nr. 7, S. 75.

Jerusalems mit Milch aus Wilhelma zu garantieren, wurde ab dem Jahr 1908 von Seiten der Kolonisten ein Abkommen mit der dort verkehrenden Eisenbahn geschlossen. Das Abkommen ermöglichte den Kolonisten, auch in den Sommermonaten frische Milch in Jerusalem anzubieten. Dazu wurde „die Milch [...] in gut verschlossenen Blechkannen, in nasse Tücher eingehüllt, per Wagen zur Station Lydda gebracht [...] und in einem von der Bahnverwaltung extra dazu hergerichteten luftigen Wagenabteil untergebracht.“⁸²⁸ Durch dieses Abkommen kann der wirtschaftliche Aufschwung der Kolonie erklärt werden, die sich nun immer stärker auf die Produktion von Milch und Milchprodukten spezialisierte.⁸²⁹ Wenn man sich den Transportplan genauer betrachtet, stellt man zudem fest, dass dieses Abkommen nur für den Weg nach Jerusalem, jedoch nicht nach Jaffa galt. So ging, laut der *Warte*, die Milch per Milchwagen „mit drei vorgespannten kräftigen Pferden“ nach Lydda und Jaffa. Es wurde von Seiten der Kolonisten die Regelung eingeführt, dass die „Morgenmilch [...] nach Jaffa, die Mittagsmilch nach Jerusalem“ transportiert wurde.⁸³⁰



Abb. 26: Milchwagen aus Wilhelma (Datierung unbekannt) (ATGD)

Daher scheint es so, dass für die Milchfahren nach Jaffa der Transport via Fuhrwerk dem mit der Eisenbahn vorgezogen wurde, was mehrere Gründe hatte. Zum einen ist davon auszugehen, dass die Jerusalemstraße in ihren vulnerablen Punkten wieder stark beschädigt war. Die Klagen der Kolonisten nach der Einführung der Eisenbahn legen nahe, dass die Straße stark vernachlässigt wurde und gerade an Stellen wie bei Bab el Wad war eine Reparatur oftmals aufwendig. Die Strecke von Ramleh oder Lydda nach Jaffa hingegen war zwar sicherlich auch nicht mehr in dem Zustand der goldenen Jahre des Fuhrwesens, jedoch hatte man hier nicht

⁸²⁸ *Warte des Tempels*, 1910, (Jg. 66), Nr. 6, S. 43.

⁸²⁹ *Ebenda*.

⁸³⁰ *Jerusalemmer Warte*, 1912, (Jg. 68), Nr. 3, S. 20.

mit den Steigungen der judäischen Berge zu kämpfen. Zudem hatten die Kolonisten stets darauf geachtet, dass eine gute Verbindung via Fuhrwerk zwischen Wilhelma und Jaffa/Sarona bestand, wie in der Gründungszeit der Kolonie sichtbar wurde. Eventuell war der Fahrplan der Eisenbahn auch schlicht zu unpraktisch für die Kolonisten und die Auslieferung der Mittagsmilch richtete sich vorrangig danach, dass möglicherweise mittags der Zug durch Lydda gen Jerusalem fuhr. Ein sicherer Grund war allerdings die Preisfrage, denn der Transport von Frachtgut mittels Eisenbahn war für lange Zeit eine teure Angelegenheit gewesen und eine Besserung dieser Lage wurde zumindest nicht thematisiert. Mittels Fuhrwerk konnten die Kolonisten hingegen ihre Fracht in hoher Quantität auf einer vergleichsweise einfach zu befahrenden und kurzen Strecke nach Jaffa transportieren, wo sich besonders in der dritten Phase immer mehr eingewanderte Juden ansiedelten, die den Absatzmarkt für Milchprodukte wachsen ließen.

Diese Anpassung der Kolonie Wilhelma an einen Rhythmus, der von der Eisenbahn und dem Melken der Kühe abhängig war, ist gerade durch die gemischte Nutzung von Eisenbahn und Fuhrwerk sehr interessant.

Natürlich waren die Milchlieferungen durch das Abkommen somit stark von der Infrastruktur Eisenbahn abhängig geworden. Dies zeigte sich vor allem in solchen Zeiten, in denen Quarantänen die Anbindung an Jerusalem per Bahn abschnitten und auch die Milchwirtschaft der Kolonie dementsprechend für Wochen brachliegen konnte.⁸³¹ Doch auch ohne die Eisenbahn war man ebenso bereits behandelten Störfaktoren ausgesetzt. So unterbrach beispielsweise 1912 die Überflutung eines nahen Wadis durch den einsetzenden Winterregen den Milchtransport und die Verbindung nach Lydda. Die Milchbauern von Wilhelma entwickelten allerdings eine Strategie gegen solche Disruptionen, denn bereits bei Anschwellen des Wadis wurde die Milch für Jerusalem ebenfalls morgens gemolken und dann gemeinsam nach Jaffa gebracht, von wo ein Teil der Milch mit dem Zug nach Jerusalem transportiert werden konnte.⁸³² Um die Transporte nach Jaffa in der Regenzeit sicherer zu gestalten, wurde zudem Ende 1912 auf Drängen der Kolonisten aus Jaffa, Sarona und Wilhelma eine Brücke über den Wadi Miserara durch die Osmanen erbaut.⁸³³ Den Auftrag für die Errichtung der Brücke hatten 1913 Tempelkolonisten, die Gebrüder Wagner aus Jaffa, erhalten.⁸³⁴

⁸³¹ Warte des Tempels, 1911, (Jg. 67), Nr. 50, S. 396.

⁸³² Jerusalemer Warte, 1912, (Jg. 68), Nr. 3, S. 20.

⁸³³ Jerusalemer Warte, 1912, (Jg. 68), Nr. 43, S. 343.

⁸³⁴ Jerusalemer Warte, 1913, (Jg. 69), Nr. 26, S. 202.

Die Jerusalemstraße und andere Entwicklungen

Im Jahr 1907 gab es erneut einen kritischen Bericht aus Jerusalem. Dabei ging es den Kolonisten vor allem darum, dass die umliegenden Einwohner der Kolonie die Koloniehauptstraße nutzten, um nach Jerusalem zu reisen. Die Templer reflektierten ihre nun infrastrukturell zentralere Lage und stellten erneut einen Verlust ihrer scheinbar religiös gewünschten Isolation durch den Ausbau der umliegenden Straßeninfrastruktur fest. Einerseits erkannten sie an, dass der Verkehr mit der Stadt und dem Umland glücklicherweise erleichtert wurde, andererseits lässt sich jedoch auch eine gewisse Nostalgie gegenüber den vorangegangenen Jahren herauslesen. So beschwerten sich die Kolonisten über arabische Karawanen, welche die Kolonie sonntags durchquerten und somit den christlichen Ruhetag der Templer störten. Hier wurde zudem ein fast neidisch anmutender Vergleich mit der ehemaligen deutschen Heimat gezogen, wo „des Sonntags um die Kirchzeit sogar die Straßen polizeilich für den Wagenverkehr abgesperrt [werden], die direkt an Kirchen vorbeiführen, damit kein Geräusch die Andächtigen stört.“ Doch nicht nur die Karawanen, auch der lange begrüßte Bahnhof wurde vermehrt als ein sonntäglicher Lärmfaktor genannt.⁸³⁵ Hier zeigte sich wieder das ambivalente Verhältnis eines Teils der Tempelkolonisten in Bezug auf den Infrastrukturausbau in Palästina, wobei die Kolonie Rephaim als geistiges Zentrum eine besondere Rolle in der Welt der Kolonisten einnahm.

Anfänge des Automobils in Palästina

Während des Jahres 1908 berichteten die Kolonisten von einem viel beachteten Ereignis: Der Amerikaner Charles Glidden aus Boston unternahm eine Weltreise per Automobil und reiste zu diesem Zweck auch durch Palästina. Zwar ist seine genaue Route nicht bekannt, jedoch liegt es nahe, dass er für seinen Besuch in Jerusalem die Jerusalemstraße nutzte. Somit kam im Jahr 1908 das erste Automobil nach Palästina.⁸³⁶ Offenbar waren viele Tempelkolonisten beeindruckt von der neuen Technologie. So stellten die Gebrüder Wagner aus Jaffa, welche dort eine erfolgreiche Maschinenfabrik unterhielten, kurz darauf ein eigenes Automobil her. Mit diesem Gefährt, das eine Kutsche mit eingebautem Motor war, fuhren die Wagners hochrangige Besucher, lokale Machthaber und Konsule im Lande spazieren oder verliehen es zu gewissen Anlässen. Zu dieser Zeit war das Automobil der Brüder jedoch mehr ein Statussymbol als eine Geschäftsgrundlage oder eine infrastrukturelle Neuerung im Land. Es wurden keine

⁸³⁵ Warte des Tempels, 1907, (Jg. 63), Nr. 51, S. 450.

⁸³⁶ Warte des Tempels, 1908, (Jg. 64), Nr. 15, S. 115.

regelmäßigen Fahrten angeboten und das Gefährt blieb in Privathand.⁸³⁷ Es stellt jedoch symbolisch noch einmal die Offenheit einiger Tempelkolonisten gegenüber neuen Infrastrukturen dar.

Straßenreparatur und neue Relevanz des Fuhrwesens auf der Jerusalemstraße

Wie bereits im Zusammenhang mit der Milchwirtschaft Wilhelmas erwähnt, hatte die Straßeninfrastruktur im Süden Palästinas nach Einführung der Eisenbahn in Teilen durchaus gelitten. Mitte des Jahres 1913 kam durch das Drängen der Kolonisten bei der osmanischen Lokalregierung eine Initiative auf, um die Landstraßen wieder instand zu setzen. Mittlerweile war das Fuhrwesen jedoch stark zurückgegangen und die Einführung der dritten Klasse bei der Eisenbahnlinie Jaffa-Jerusalem hatte vielen arabischen Fuhrleuten die Geschäftsgrundlage entzogen. Ironischerweise stellten damit die Tempelkolonisten, ebenso wie zu Beginn, „die ausschließlich dort verkehrenden [...] Fuhrwerke“.⁸³⁸ Aus dieser Position heraus ergab sich wieder ein gesteigertes Interesse der Kolonisten an der Straße. Im Vorfeld der Instandsetzung wurde die Jerusalemstraße als in einem schrecklichen Zustand begriffen beschrieben. Man könne sie zu dieser Zeit laut den Kolonisten „richtiger mit Marterweg bezeichnen“, wobei der schlimmste Abschnitt wohl zwischen Jaffa und Ramleh lag. Dieser sollte nun möglichst zu Beginn ausgebessert werden, was aus der Perspektive der Templer durchaus Sinn machte, da die Straße dort wichtig für ihre Milchwirtschaft war.⁸³⁹

Zeitgleich mit der Regierung begannen auch die Kolonisten Wilhelmas die umliegende Straßeninfrastruktur auszubauen:

„Auch auf der Straße Lydda Wilhelma wird wirklich eifrig gearbeitet, aber nicht von der Regierung, sondern vom „Molkereiverein“ Wilhelma's. Im Winter wird diese Straße durch den Regen so durchweicht, daß sie an manchen Stellen unfahrbar wird und, der Milchwagen täglich seine Milchlieferung für Jerusalem zur Bahnstation Lydda bringen muß, zu einem großen ebenfalls schlechten Umweg gezwungen ist. Diesem Uebelstand sucht der Molkereiverein abzuhelpfen, indem er durch anführen von Schotter, die schlimmsten Stellen auch für den Winter fahrbar machen will.“⁸⁴⁰

⁸³⁷ Carmel, Siedlungen, S. 189 sowie Warte des Tempels, 1912, (Jg. 68), Nr. 40, S. 319.

⁸³⁸ Jerusalemer Warte, 1913, (Jg. 69), Nr. 26, S. 202f.

⁸³⁹ Jerusalemer Warte, 1913, (Jg. 69), Nr. 39, S. 310.

⁸⁴⁰ Jerusalemer Warte, 1913, (Jg. 69), Nr. 43, S. 334.

Um den Ausbau der Strecke nach Lydda möglichst effizient und kostenarm zu gestalten, wurde jeder Kolonist in Wilhelma dazu verpflichtet, mindestens zwei Tage Schotter an die Baustellen zu fahren.⁸⁴¹ Interessanterweise ging somit sehr spät in der Entwicklung des Infrastrukturnetzes in Palästina noch einmal eine Privatinitiative von den Kolonisten aus, die stark an ähnliche Projekte der ersten Phase erinnert, auch wenn es sich hierbei um den Anschluss der Kolonie an das Eisenbahnnetz handelte. Diese faszinierende Entwicklung der Rückeroberung des Fuhrwesens wurde leider vom Ersten Weltkrieg unterbrochen. Mit dessen Ausbruch brach die Berichterstattung über solche Infrastrukturprojekten vor Ort stark ein, da nun vor allem kriegsrelevante Nachrichten, wie der Beschuss von deutschen Einrichtungen und Besitzungen in Jaffa und Haifa, abgedruckt wurden.⁸⁴²

Reflexion der dritten Phase

Allein der Umfang dieses Kapitels zeigt, dass das Infrastrukturnetz der Kolonien gegen Ende stark an Relevanz verloren, beziehungsweise nicht mehr so viele eigenständige Projekte aufzuweisen hatte. Aufgrund der abnehmenden Berichterstattung in der *Warte* ist hier allerdings auch die Quellenlage als schwierig zu bezeichnen.

Zu Beginn spielte lediglich im Norden das in den vorigen Phasen etablierte Transportwesen für die Kolonisten noch eine Rolle. Die Einführung der Eisenbahn Haifa-Deraa konnte interessanterweise, im Gegensatz zum Süden, daran nur geringfügig etwas ändern. Vielmehr scheint es sogar so, dass in der dritten Phase die Fuhrleute der Kolonie Haifa sich gegenüber den diversen konkurrierenden Infrastrukturunternehmen immer erfolgreicher durchsetzen konnten. Die Etablierung Betlahems und Waldheims verstärkte diesen Trend sogar noch, da nun viele deutsche Fuhrleute für die sich immer deutlicher durchsetzende Milchwirtschaft eingesetzt werden konnten. Diese Stellung der Kolonie Haifa ist vor allem auf die Gewichtung des Fuhrwesens hinsichtlich des Gütertransports statt des Personenverkehrs zu erklären, welche durch die Milchwirtschaft der beiden neuen Kolonien noch einmal einen weiteren Schub erfahren hatte.

Eine ähnliche Situation ist auch im Süden Palästinas zu beobachten, wo vor allem die Gründung Wilhelmas und die Fokussierung der beiden Ackerbaukolonien auf Milchprodukte zu einer kleinen Renaissance des Fuhrwerks durch die neue Schwerpunktsetzung auf den Güterverkehr führte. Ironischerweise wurde durch die Milchwirtschaft und die Eisenbahn gegen Ende der dritten Phase eine Lage geschaffen, in welcher die Tempelkolonisten erneut die

⁸⁴¹ Jerusalemer *Warte*, 1913, (Jg. 69), Nr. 43, S. 334.

⁸⁴² Jerusalemer *Warte*, 1915, (Jg. 71), Nr. 24, S. 190 sowie Jerusalemer *Warte*, 1916, (Jg. 72), Nr. 3, S. 22.

einzig relevanten Fuhrleute im Süden waren. Ab 1913 starteten zudem erneut öffentliche Straßenbauinitiativen, welche von den Kolonisten forciert wurden, aber auch eigene, kleine Privatinitiativen, wie die Verbindung zwischen Lydda und Wilhelma, wurden durch die Kolonien verfolgt. Damit war eine Situation eingetreten, die sehr an die Anfänge der Tempelansiedlung in der ersten Phase erinnert, wo die Jerusalemstraße noch schlecht ausgebaut war und vor allem kleinere Wege und Straßen noch von den Kolonisten selbst ausgebaut werden mussten. Jedoch war das Ende der dritten Phase durch die nun vorhandene Eisenbahn und die Wirtschaftsstruktur ebenso grundlegend anders.

Im Norden hatte sich mit der Hedschasbahn überdies eine weitere, religiös motivierte Infrastruktur etabliert, welche jedoch im Gegensatz zu den Tempelprojekten von staatlicher Seite ausgebaut wurde und mit der weltweiten Unterstützung der muslimischen Gemeinschaft finanziert werden konnte. Eine tiefere historische Untersuchung dieser höchst interessanten Infrastruktur in der Region, auch unter Verwendung der von KRITIS ausgearbeiteten Konzepte, hätte höchstwahrscheinlich nicht nur einen Mehrwert für die historische Infrastrukturforschung, sondern auch für die Weiterentwicklung des Konzepts der „religiös motivierten Infrastrukturen“.

Zum Thema Religion lässt sich zudem feststellen, dass eine eindeutige Abkehr von den religiösen Aspekten der Kolonisation seitens der Tempelkolonisten zu verzeichnen ist. Entscheidend waren für den Infrastrukturausbau, die Vernetzung mittels Fuhrwerken und die begleitenden Gewerbe nun scheinbar immer weniger die Kontakte mit Besuchern oder andere Projekte im Sinne der *Mission durch Vorbild*. Es fand auch keine stärkere Assoziation des Ausbaus von Infrastrukturen durch die Tempelkolonisten mit einem religiösen Auftrag mehr statt, wie dies beispielsweise noch in den beiden vorigen Kapiteln der Fall gewesen war.

Vielmehr kann man dem Kolonisationswerk nun eine pragmatische Grundrichtung beimessen. Auch die Nationalität der Siedler wurde ab der zweiten Phase, vor allem aber nach dem Kaiserbesuch 1898, immer wichtiger und verdrängte die religiösen Ideale sukzessiv. Man setzte über die Phasen hinweg gesehen immer stärker auf die Unterstützung der deutschen Außenpolitik und erhoffte sich spätestens in der dritten Phase von dieser mehr Hilfe als durch die *Mission durch Vorbild*. Dementsprechend wurden neue Siedlungen auch eher nach deutschen Königen benannt.

4 Ausblick

Die Tempelkolonien nach 1914

Im Ersten Weltkrieg wurden einige der Tempelkolonisten zum Wehrdienst in die deutsche Armee eingezogen. Einige wurden zudem als Fuhrleute in der Armee eingesetzt. Als die Briten im Jahr 1917 Palästina einnahmen, wurden die dortigen Tempelkolonisten als Angehörige eines feindlichen Staates interniert. 1918 wurden die Kolonisten aus dem Süden zudem wegen Spionageverdachts nach Ägypten in Internierungslager verschifft, während die nördlichen Kolonisten unter der britischen Besatzung vor Ort verbleiben durften.¹ Die Tempelkolonisten verblieben zwei Jahre lang in Ägypten, bis ihnen durch die Unterstützung des deutschen Auswärtigen Amtes, des Deutschen Roten Kreuzes, der Quäker und diverser anderer Religionsgemeinschaften von den Briten gestattet wurde, 1921 nach Palästina zurückzukehren.²

Dort angekommen, fanden sie ihre Kolonien in einem vom Krieg teils stark zerstörten Zustand vor. Sie machten sich jedoch umgehend an den Wiederaufbau und konnten innerhalb von zwei Jahren einen Status quo ante bellum herstellen, in welchem die Wirtschaft der Kolonien und deren Versorgung wieder gefestigt schienen.³ Exemplarisch macht Sauer diese Erholung an der Milchwirtschaft der Kolonien fest, welche durch die weiterhin zunehmende Einwanderung von Juden stark im Wachsen begriffen war.⁴ Auch der Orangenanbau der Kolonien im Süden wuchs in der Zwischenkriegszeit noch einmal beträchtlich.⁵ In den folgenden Jahren florierten die Kolonien wirtschaftlich, die Beziehungen zum Deutschen Reich hatten sich jedoch in der Zwischenkriegszeit zunehmend als enttäuschend für die Kolonisten gestaltet. Die Tempelkolonien in Palästina fühlten sich durch die neue deutsche Republik, im Vergleich zum Kaiserreich, „finanziell vernachlässigt“ und diese blieb dementsprechend „einem Großteil der Templer in Palästina fremd.“⁶ Wesentlich empfänglicher zeigten sich die Tempelkolonisten für die nationalsozialistische Bewegung in Deutschland. Der Einfluss der Nazi-Ideologie auf

¹ Sauer, Vom Kirschenhardthof, S. 133.

² Glenk, S. 73f sowie Sauer, Vom Kirschenhardthof, S. 134.

³ Glenk, S. 84.

⁴ Sauer, Uns rief das Heilige Land, S. 179

⁵ Glenk, S. 114ff.

⁶ Sauer, Uns rief das Heilige Land, S. 198.

die Tempelkolonisten ist in der Forschung zwar umstritten, faktisch war bis 1938 jedoch „jeder dritte erwachsene deutsche Siedler in Palästina [...] Mitglied der NSDAP“.⁷ Wie auch in dieser Arbeit gezeigt, hatten sich viele Tempelkolonisten bereits früh mit nationalistischen und sogar völkischen Kreisen (wie den Alldeutschen) eingelassen, worin ein Beitrag zur Erklärung für die Nazifizierung von weiten Teilen der Kolonien gefunden werden kann.



*Abb. 27: Die NSDAP-Ortsgruppe Jerusalem 1939.
(Wikimedia Commons)*

Entsprechend ihrer neuentdeckten politischen Nähe zum Deutschen Reich wurden die Tempelkolonisten nach dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges von den Briten erneut interniert, da man sie als eine Art „fünfte Kolonne“ Nazi-Deutschlands in Palästina ansah. Zu Anfang wurden die Deutschen in einigen ausgewählten Kolonien inhaftiert und durften sogar ihre wirtschaftlichen Tätigkeiten begrenzt fortführen. Mit den ersten Erfolgen der Nordafrika-Offensive 1941 wurden jedoch große Teile der Kolonisten, vor allem die Wehrfähigen, von den Briten zur Sicherheit nach Australien ausgeschifft.⁸

Die Loyalität der Kolonisten gegenüber dem NS-Regime blieb jedoch selbst in dieser für sie schwierigen Zeit erhalten. So hielten die Kolonisten in dem australischen Internierungscamp

⁷ Balke, Ralf: Das Hakenkreuz im Heiligen Land. Die Gleichschaltung der deutschen Siedler, in: Eisler, Jakob (Hg.): Deutsche in Palästina und ihr Anteil an der Modernisierung des Landes, Wiesbaden 2008, S. 175.

⁸ Sauer, Vom Kirschenhardthof, S. 138.

am 6. Mai 1945, nach der Nachricht von Hitlers Tod, einen Trauergottesdienst ab.⁹ Nach dem Ende des Weltkrieges hatte sich die Aussicht der Kolonisten auf eine Rückkehr drastisch verschlechtert. Vor dem Hintergrund der Schoah wurde die Verbindung zum Nationalsozialismus in den Augen der jüdischen Flüchtlinge und eingewanderten Zionisten zu einem Mal der Schande. Nach Kriegsende forderten die zionistischen Vertreter von Großbritannien die ausnahmslose Verbannung der deutschen Siedler aus Palästina.¹⁰ Diesem Gesuch wurde von Seiten der britischen Mandatsregierung letztlich stattgegeben. Den in Australien verbliebenen Kolonisten wurde, ebenso wie anderen Templern, gestattet, sich dort anzusiedeln. Alternativ wurde vorgesehen, die Kolonisten nach Deutschland auszuweisen.¹¹ Im Jahr 1950, nach langen Verhandlungen mit dem noch jungen Staat Israel, verließ Nikolai Schmidt, der damalige Tempelvorsteher, als letzter Templer das Heilige Land.¹² Die Templer als Glaubensgemeinschaft sind jedoch nicht verschwunden, denn sowohl die Tempelgesellschaft in Deutschland (ansässig in Stuttgart-Degerloch) als auch die Temple Society Australia (Melbourne und Sydney) bestehen bis heute.

Heutzutage erfreuen sich zudem die ehemaligen Kolonien in Palästina eines überraschenden Imagewandels. Vor allem Tel Aviv restaurierte in den 2000ern mit erheblichem finanziellem Aufwand einen Teil der ehemaligen Kolonie Sarona und verpachtete die Räumlichkeiten.¹³ Auch die ehemalige Kolonie Haifa wurde teils restauriert und verpachtet. Im Zusammenspiel mit den direkt anschließenden Gärten der Bahai dient sie heute als ein begehrtes Reiseziel im Norden des Landes.

Forschungsausblick

An dieser Stelle soll auf Forschungsthemen eingegangen werden, die im Zuge dieser Arbeit aufgekommen sind und Potential für eine künftige wissenschaftliche Betrachtung besitzen.

Als offensichtlichstes Thema ist dabei die Geschichte des Infrastrukturnetzes der Tempelkolonien nach dem Ersten Weltkrieg zu nennen. Diese Arbeit hat sich bewusst den Zeitraum der osmanischen Herrschaft in Palästina als Rahmen gesetzt, da der Entstehungszeitraum der Kolonien im Fokus lag. Dies bedeutet jedoch nicht, dass nach dem Ersten Weltkrieg und dem Beginn der britischen Mandatszeit das Infrastrukturnetz der Tempelkolonien irrelevant geworden wäre. Vor allem durch die Milchwirtschaft und andere Fokussierungen der

⁹ Wawrzyn, Heidemarie: *Nazis in the Holy Land 1933-1945*, Berlin/Boston 2013, S. 143.

¹⁰ Balke, S. 183.

¹¹ Sauer, *Uns rief das Heilige Land*, S. 310f.

¹² Ebenda, S. 327.

¹³ Frankfurter Allgemeine Zeitung: Ein deutsches Dorf in Tel Aviv: <https://www.faz.net/aktuell/gesellschaft/israels-templer-kolonien-ein-deutsches-dorf-in-tel-aviv-13337614.html> [letzter Zugriff: 11.03.2020].

Tempelkolonien wurden eigene Infrastrukturen im wirtschaftlichen Leben der Kolonisten wieder relevanter. Diese Tendenz ist vor allem vor dem Hintergrund der zunehmenden Motorisierung in der Zwischenkriegszeit interessant. Wie wurde die Motorisierung der Kolonien vorangetrieben und wie war dabei das Verhältnis von Fuhrwerk zu Automobil?



*Abb. 28: Organisierter Fahrradfahrer-Club der Kolonie Sarona
(Datierung unbekannt)¹⁴*

Auch die Einführung von Fahrrädern durch die Kolonisten scheint auf den ersten Blick beachtenswert, vor allem, da die Kolonisten sich hier gemeinschaftlich zu organisieren schienen und über viele Fahrräder verfügten, wie die oben abgebildete Fotografie belegt.

Weiterhin können und sollten auch andere Infrastrukturen mithilfe des Konzepts der religiösen Kritikalität analysiert werden. Beispielsweise ist hier die auch in dieser Arbeit genannte religiös motivierte Eisenbahninfrastruktur der Hedschasbahn zu nennen. Diese Pilgerbahn wurde nicht nur explizit als *muslimische Infrastruktur* angelegt, sondern auch durch

¹⁴ <https://www.israelandyou.com/sarona/>

die muslimischen Gläubigen, beziehungsweise durch deren Spenden, finanziert. Trotz ihrer öffentlich kommunizierten religiösen Bestimmung wurde die Bahn vom Osmanischen Reich jedoch ebenso zur Aufrechterhaltung der militärischen Herrschaft auf der arabischen Halbinsel genutzt. Dies konnte man vor allem für die Zeit des Ersten Weltkriegs beobachten, als die Bahn mehrfach das Ziel von Sabotageakten war, wie man auch dem weltberühmten Kriegsbericht „Die sieben Säulen der Weisheit“ von T. E. Lawrence entnehmen kann.¹⁵

Neben der Hedschasbahn könnten zudem auch Infrastrukturen außerhalb Palästinas mithilfe des Konzeptes analysiert werden, beispielsweise Wallfahrtsstrukturen in Europa. Als ein weiteres gutes Beispiel könnte das Infrastrukturnetz der Mormonen in Utah von dem Konzept der religiös motivierten Infrastrukturen profitieren, vor allem, da die Mormonen die Region um den Salt Lake als eine Art *amerikanisches Palästina* ansahen und in teils engem Kontakt zur Tempelgesellschaft standen.¹⁶

Weiterhin ist bereits vor dem Ausbruch der Coronavirus-Pandemie Anfang 2020 im Zuge dieser Arbeit klar geworden, dass Krankheiten und Quarantänemaßnahmen einen enormen Einfluss auf Infrastruktursysteme und auch kleinere Infrastrukturnetze, wie das der Tempelkolonisten, haben konnten und können. Durch die Unterbindung allen Verkehrs wurden Verkehrsverbindungen empfindlich gestört und Infrastrukturbetreiber teils großen finanziellen Einbußen ausgesetzt, welche auch Einfluss auf das künftige Angebot an Verkehrsverbindungen haben konnten. Dies galt für eine Fuhrgesellschaft im Osmanischen Palästina ebenso, wie es heutzutage beispielsweise für die Flug- oder Kreuzfahrtindustrie gilt.¹⁷ Diese krankheitsbedingten Disruptionen hatten und haben jedoch auch einen starken Einfluss auf das tägliche Leben derer, welche diese Infrastrukturen nutzen. Die berühmte Quarantäne der „Diamond Princess“ vor Japan zeigt dabei durchaus Parallelen zur Situation im Jahr 1902/1903 auf, als Touristen im Heiligen Land monatelang nicht mehr aus Jerusalem abreisen konnten, da der Eisenbahnverkehr unterbunden worden war.¹⁸

Der Zusammenhang von Krankheiten/Epidemien und Infrastrukturen wird sicherlich in den kommenden Jahren vor dem Hintergrund des Coronavirus erforscht werden. Die vorliegende Arbeit zeigt dabei, dass dieses Thema ebenfalls großes Potential für Forschungsvorhaben innerhalb der Infrastrukturgeschichte hat.

¹⁵ Cotterell, S. 20f sowie Lawrence, Thomas Edward: Die sieben Säulen der Weisheit, München 2003.

¹⁶ Siehe hierzu: Süddeutsche Warte, 1873, (Jg. 29), Nr. 13, S. 51; Warte des Tempels, 1877, (Jg. 33), Nr. 14, S. 6.; Warte des Tempels, 1885, (Jg. 41), Nr. 42, S. 13f; Warte des Tempels, 1887, (Jg. 43), Nr. 9, S. 65.

¹⁷ Siehe hierzu: <https://www.iwd.de/artikel/ein-echtes-annus-horribilis-fuer-die-tourismusbranche-505690/> [letzter Zugriff: 10.12.2021].

¹⁸ Vergleiche hierzu: <https://www.welt.de/reise/Fern/article205809939/Coronavirus-Die-Angst-auf-dem-Kreuzfahrtschiff-Diamond-Princess.html> [letzter Zugriff: 14.03.2020] sowie Warte des Tempels, 1903, (Jg. 59), Nr. 23, S. 177.

5 Fazit

In den Jahrzehnten während der Kolonisation durch die Tempelgesellschaft hatte sich Palästina stark gewandelt. Zahlreiche Fahrstraßen waren errichtet worden, auf welchen das Fuhrwesen florieren konnte. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts wurden in den wichtigsten Landesteilen zudem Eisenbahnlinien etabliert. An dieser Entwicklung hatten die Tempelkolonisten vor allem auch durch ihre frühen Initiativen einigen Anteil. Sie forcierten immer wieder die Ausbesserung der vorhandenen Straßennetze – wie im Falle der Jerusalemstraße –, legten für sie als kritisch empfundene Fahrstraßen selbst an – wie beispielsweise im Falle der Nazarethstraße – und führten das Fuhrwesen in beiden Landesteilen ein, welches zudem schnell von den Einheimischen und anderen Einwanderern adaptiert wurde. Um diese Entwicklung abschließend zu analysieren, werden nun die eingangs aufgestellten Forschungsfragen noch einmal beantwortet. Welche Entwicklung durchlief das Infrastrukturnetz der Tempelkolonisten während der osmanischen Zeit? Welche Rolle spielte das Verhältnis von privaten und öffentlichen Infrastrukturen hierbei? Wie prägte die religiöse Motivation den Infrastrukturausbau? Welche äußeren und inneren Ereignisse hatten einen Einfluss auf das Infrastrukturnetz?

Zu den ersten beiden Fragen kann klar konstatiert werden: sehr unterschiedliche Entwicklungen und Rollen.

Zum einen lässt sich beobachten, dass die Einteilung der Arbeit in einen Nord- und einen Südtteil sich ebenso im Infrastrukturnetz der Tempelkolonien widerspiegelte. Die Kolonien blieben, aus infrastruktureller Perspektive gesehen, bis in die dritte Phase weitgehend voneinander isoliert, und selbst die Entwicklungen nach der Kaiserreise und in der dritten Phase änderten daran anscheinend wenig. Es ist aber ebenso klar geworden, dass die Kolonien durchaus unterschiedlich ausgeprägte Infrastrukturnetze aufbauten.

So war das Fuhrwesen im Süden außerordentlich stark vom Personentransport geprägt. Dies lässt sich vor allem auf die Gegebenheiten vor Ort zurückführen. Die Jerusalemstraße von Jaffa nach Jerusalem war vor allem für den Besuch der Heiligen Stadt angelegt worden und wurde in der Folge dementsprechend vorrangig für Besuche Jerusalems genutzt. Denn die wichtigste Ressource Jerusalems war und ist die Vielfalt der dortigen religiösen Stätten. Zahlreiche solcher Pilgerorte von drei Weltreligionen sicherten den Fuhrleuten aus der Kolonie für lange Zeit ein attraktives Einkommen durch den Pilger- und Touristenverkehr auf der Strecke. Dieser Markt war jedoch dementsprechend schnell mit konkurrierenden Unternehmen gefüllt. Um mit der Konkurrenz auf der Jerusalemstraße mithalten zu können, organisierten die

Tempelkolonisten sich selbst und damit auch das Fuhrwesen in immer stärkerem Maße. Am Ende der ersten Phase hatten die deutschen Fuhrleute einen getakteten Fahrplan eingeführt und faktisch eine quasi-institutionelle Verkehrsbehörde für den Raum Jaffa und Jerusalem geschaffen. Die Tempelkolonisten konnten dadurch ihre Vormachtstellung zwar in der ersten Phase behaupten, verfielen in der zweiten Phase jedoch umso schneller in die Bedeutungslosigkeit. Die Etablierung der Bahnstrecke von Jaffa nach Jerusalem beendete dieses Kapitel endgültig. Nur die stärkere Konzentration auf den Güterverkehr, welcher durch die Umstellung der dortigen Ackerbaukolonien Sarona und Wilhelma auf die Milchwarenproduktion bedingt wurde, ermöglichte dem südlichen Fuhrwesen der Kolonien eine kleine Wiederauferstehung, wenn auch auf niedrigem Niveau.

Die Geschichte der Kolonie Haifa war hingegen von teils sehr kostspieligen Privatinitiativen im Infrastrukturbereich geprägt. Dort mussten die Kolonisten, im Gegensatz zum Süden, die Hauptkolonie und die wichtige Straße nach Nazareth selbst aufbauen, auch, da die osmanische Regierung lange Zeit vergleichsweise wenig Interesse an der Entwicklung dieser Region zeigte. Die Nazarethstraße, die Mole an der Kolonie und die Etablierung des Fuhrverkehrs von Haifa nach Akko sowie auf der Straße nach Nazareth waren dabei prägnante Beispiele für die dortigen Infrastrukturen. Vor allem aber verstanden es die Kolonisten aus Haifa anscheinend gut, die Macht von Infrastrukturen zum Vorteil der Kolonie zu nutzen. Die Infrastrukturen dienten dort oft als politisches Druckmittel und konnten den eigenen Status in der Region festigen und ausbauen. Dabei passten die Infrastrukturprojekte im Norden in vielen Fällen besser in das Konzept der *Mission durch Vorbild*, da sie oftmals auf die Konstruktion von Infrastruktur fokussiert waren.

Zudem konnte die Kolonie Haifa einen, im Vergleich zum Süden zwar langsam wachsenden, aber erfolgreichen, Wirtschaftszweig durch das Fuhrwesen aufbauen, an dem vor allem auch die begleitenden Gewerbe einen großen Anteil hatten. Ein wichtiger Faktor dafür scheint die frühe Spezialisierung des Fuhrwesens auf den Gütertransport gewesen zu sein. Dieser stellte sich im fruchtbaren Norden als eine durchaus einträgliche und verlässliche Einnahmequelle heraus, die wesentlich resistenter gegen Konkurrenzangebote von einheimischer Seite schien. Der Personentransport der Kolonie Haifa wurde hingegen nur in Zeiten verfolgt, in denen sich durch zahlreiche Pilger und Touristen auch genug Geld damit verdienen ließ.

Ebenso lässt sich auch eine andere Mentalität in Hinsicht auf Infrastrukturen beobachten. Im Süden gab es beispielsweise während der ersten Phase einen durchaus anderen Zugang zum Thema Infrastrukturausbau, vor allem, da eine für Fuhrwerke geeignete Fahrstraße bereits seit 1867 bestand. Dort waren die Tempelkolonisten viel mehr mit dem Aufbau des Verkehrswesens an sich beschäftigt, während sie die verschiedenen osmanischen Lokalregierungen dazu drängten, die Straße auszubauen oder zu sanieren. Hier schienen Privatinitiativen nicht wirklich in Erwägung gezogen worden zu sein, obwohl man sich oft und lange über den

Zustand der Jerusalemstraße echauffierte. Im Norden hingegen schienen sich die Kolonisten viel stärker dazu genötigt gesehen zu haben, als kritisch empfundene Infrastrukturprojekte selbst auszuführen, da die dortigen Lokalregierungen Investitionen in den Ausbau öffentlicher Infrastruktur scheuten. Dies änderte sich erst ab 1886 mit dem „Straßenbaufieber“. Ab diesem Zeitpunkt bevorzugten auch die Kolonisten im Norden eher die Ausführung solcher Projekte durch die öffentliche Hand, auch, da man mit eigenen Leuten wie Gottlieb Schumacher über Mitbestimmungsmöglichkeiten in einflussreichen Positionen verfügte. Nur unter besonderen Umständen, bei dringend benötigten Reparaturen und der Etablierung neuer Siedlungen, wurden ab 1886 selbst Verkehrswege saniert oder angelegt.

Während die erste Phase somit vor allem durch die „Wiedereinführung des Rades“⁴¹ in Palästina und den Bau von neuen Verkehrsinfrastrukturen in Eigeninitiative geprägt war, so war die zweite Phase wesentlich mehr vom Konflikt um diese Infrastrukturen bestimmt. Dafür standen die starke Konkurrenzsituation mit anderen Fuhrunternehmern und die Einführung der Eisenbahn im Süden sowie der Karmelstreit im Norden. Spätestens mit der dritten Phase erlebte schließlich die Eisenbahn den Durchbruch in beiden Landesteilen. Zeitgleich wurde jedoch durch die neue Fixierung der Kolonien auf den Handel mit Milchprodukten und die Anpassung an die neuen Gegebenheiten eine kleine Wiederbelebung des Fuhrwesens der Kolonien möglich. Das Fuhrwesen der dritten Phase wurde jedoch im Süden ausschließlich für die Wirtschaft der Kolonien selbst genutzt. Im Norden konnte sich das Fuhrwesen der Kolonisten in dieser Zeit nicht nur behaupten, sondern wuchs sogar beständig weiter, auch auf verloren geglaubten Strecken. Die Einführung der Eisenbahn läutete hierbei keinen Abbruch ein, vielmehr scheint das Gegenteil eingetreten zu sein: Die deutschen Fuhrunternehmen nahmen hier teils die Rolle der Kamelkarawanen ein, welche im Süden ab 1892 den Güterverkehr dominierten.

Zudem ist es aufschlussreich, die Rolle der religiösen Motivation im Infrastrukturausbau über die Phasen hinweg zu betrachten. Oftmals waren solche Infrastrukturprojekte direkt durch die *Mission durch Vorbild* motiviert. Diese religiöse Motivation der Kolonisten nahm interessanterweise nicht, wie anfangs vermutet, wegen einer stärkeren Fixierung auf wirtschaftliche Motive ab, sondern lief bereits von Beginn komplementär zu dieser. Infrastrukturprojekte hatten für die Kolonien immer wirtschaftlichen und religiösen Nutzen in einem, was durch das Konzept der *Mission durch Vorbild* möglich wurde, in deren Sinne ein erfolgreiches Infrastrukturprojekt, wie der Bau einer als für die Kolonie kritisch empfundenen Straße, auch immer als ein Vorzeigeprojekt für die Tempelgesellschaft als Ganzes nach außen fungierte. Diese Zuschreibungen wurden erst nach der verstärkten Hinwendung zum deutschen Nationalstaat (beispielsweise nach dem Karmelstreit) merklich schwächer, was beinahe zeitgleich

⁴¹ Kark, *Transportation*, S. 57.

mit dem verstärkten Infrastrukturausbau der Osmanen geschah. Zudem hatte die neue Generation an Kolonisten andere, pragmatischere Vorstellungen von der Kolonisation als die Generation der ersten Ansiedler.

Die religiöse Motivation der Kolonisten spielte somit vor allem in der Etablierungszeit der Kolonien, also der ersten Phase, eine gewichtige Rolle. Man kann zudem auf zwei Ebenen von religiös motivierten Infrastrukturen reden. Einerseits hatte das Kolonisationsunternehmen der Templer insgesamt eine stark glaubensorientierte Motivation, da die „Sammlung des Volkes Gottes“ durch Hoffmann und Hardegg aus religiösen Gründen in Palästina stattfand und in ihrem Verlauf stark von den geistlichen Idealen der Tempelgesellschaft geprägt war. Somit wurden auch die etablierten Infrastrukturen, das Fuhrwesen und die begleitenden Fahrstraßen, durch die Kolonisation selbst indirekt religiös aufgeladen.

Andererseits sorgte auch die *Mission durch Vorbild* vor Ort für eine hohe, direkte religiös geprägte Kritikalität der Unternehmungen im Infrastrukturbereich, da das Fuhrwesen, der Straßenbau, die Errichtung von Hafenanlagen und ähnliches zu Vorzeigebildern wurden, auf welche die Tempelkolonisten verweisen konnten und mit denen sie teils auch gezielt, wie im Falle der Hotels, neue Unterstützer anwarben.

Zudem bleibt festzuhalten, dass die Tempelkolonien über die Zeit immer stärker die Hilfe des Deutschen Reiches und seiner diplomatischen Vertretungen in Anspruch nahmen. Die Mitglieder der Kolonien stellten oftmals die Vize-Konsuln verschiedener Nationen und nutzten diese Position für ihre Streitsachen aus. Ein anschauliches Beispiel hierfür war der Karmelstreit, als die Kolonie über Friedrich Keller stark die Hilfe des Deutschen Reiches in Anspruch nahm, um den Bau der Fahrstraße auf den Karmel zu ermöglichen. Aber auch bei den Problemen im Fall der Hebronstraße war der erste Ansprechpartner der Kolonisten der zuständige deutsche Konsul von Münchhausen.

Die Kolonisten nutzten für Projekte im Infrastrukturbereich jedoch auch ihre Verbindungen in die osmanischen Lokalbehörden. Hier sticht vor allem die Anstellung von Gottlieb Schumacher als Bezirksingenieur von Akko heraus. In dieser Position konnte er zahlreiche Infrastrukturprojekte anstoßen, welche die Kolonie und die Stadt Haifa bevorteilten. Doch auch generelle Beziehungen zu osmanischen Beamten, wie beispielsweise hinsichtlich der Umgehung von Quarantäneregelungen beim Aufbau von Wilhelma, zahlten sich aus.

Neben diesen direkten politischen Einflussnahmen ist hauptsächlich die Kaiserreise als ein starker indirekter Einfluss auf das Infrastrukturnetz Palästinas und der Kolonien zu werten. Durch die Anlage, den Ausbau und die Sanierung zahlreicher Straßen wurde zumindest im Norden das Fuhrwesen der Kolonisten in eine bessere Lage versetzt.

Neben diesen politischen Einflüssen schafften es die Kolonisten zudem durchaus, sich im Zuge ihrer Kolonisation einen Unterstützerkreis auszubauen, der bei einigen Tätigkeiten helfend beisprang. Ein Beispiel hierfür ist die Spende der Witwe Bannwarth, mit der die

Fahrstraße auf den Karmel finanziert werden konnte. Als jedoch wesentlich gewichtiger ist die Unterstützung in der Folge des Kaiserbesuchs zu werten. Durch die stärkere finanzielle Rückendeckung aus der Heimat und durch die Einbeziehung der deutschen Kolonialkreise konnte schließlich die neue Siedlungswelle finanziert werden.

Diese „Tüchtigsten der Tüchtigen“, wie Herzl die Kolonisten beschrieb, haben somit einen zwar kleinen, aber gewichtigen Fußabdruck im Infrastrukturwesen des Landes hinterlassen. Als ein zentrales Erbe der Tempelkolonisten kann wohl die Aufwertung des Küstenstädtchens Haifa gelten, in dessen Umfeld die Kolonie zahlreiche Infrastrukturen forcierte und selbst anlegte. Diese Aufwertung der kleinen Stadt am Karmel führte dementsprechend zu einem erhöhten Handels- und Verkehrsaufkommen und zog die Aufmerksamkeit der Osmanen von Akko verstärkt auf Haifa. Damit trugen die Templer auch dazu bei, dass aus Haifa der heutige Verkehrsknotenpunkt für Palästina werden sollte, den Herzl in „AltNeuland“ entwarf. Dass die Tempelkolonisten nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges und der Etablierung des Staates Israel aufgrund ihrer politischen Nähe zum Nazi-Regime als unerwünschte Personen aus ihrer jahrzehntelangen Heimat verbannt wurden, bleibt hinsichtlich Herzls Bewunderung ihnen gegenüber eine bittere Ironie der Geschichte.

Danksagung

Bei der vorliegenden Arbeit handelt es sich um meine Dissertation, welche im Juli des Jahres 2020 an der Technischen Universität Darmstadt angenommen wurde. Sie wurde erst möglich durch die Hilfe von zahlreichen Menschen, denen mein Dank gebührt und von denen ich an dieser Stelle nur eine Auswahl nennen kann. Mein besonderer Dank gilt Prof. Jens Ivo Engels für die Betreuung dieser Arbeit, in welche er seine von mir unschätzbare wissenschaftliche Expertise einbrachte und mir stets mit einem guten Rat zur Seite stand. Ebenfalls möchte ich Prof. Gerrit Schenk für die Übernahme des Zweitgutachtens danken. Daran angeschlossen ist mein Dank an das von der Deutschen Forschungsgemeinschaft geförderte Graduiertenkolleg KRITIS an der Technischen Universität Darmstadt, in dessen Rahmen diese Arbeit entstehen konnte und das mir eine unschätzbare Grundlage für meine wissenschaftliche Ausbildung bot. Dort hatte ich die Ehre und Freude, mit Kollegen zusammenzuarbeiten, welche mit der Zeit zu guten Freunden und Weggefährten wurden. Im Besonderen möchte ich hierbei Nadja Thiessen erwähnen, mit der ich viele Jahre ein Büro teilen durfte, in dem wir die Hochs und Tiefs der Doktorandenphase zusammen erlebt und überlebt haben. Ebenfalls möchte ich auch meinen späteren Bürokollegen Marcus Dombois und Chris Stahlhut für die gemeinsame Zeit im „GrumpyGrads“-Büro bei KRITIS danken. Mit beiden teilte ich die anstrengenden Monate der finalen Schreibphase und bin daher für das geteilte Leid und manches Bier nach Feierabend unendlich dankbar. Ferner möchte ich insbesondere dem an der Technischen Universität Darmstadt ansässigen „Evenarí-Forum für deutsch-jüdische Studien“ danken, welches mir durch seine Veranstaltungen und zwei Exkursionen ins Heilige Land den entscheidenden Denkanstoß für das Thema dieser Dissertation gab. Ich hoffe aus vollem Herzen, dass das Evenarí-Forum auch in Zukunft Studierende durch seinen fächerübergreifenden Ansatz für das Nachdenken über die Geschichte des Heiligen Landes und die Beziehungen zwischen Israel und Deutschland begeistern kann. Diese Arbeit wurde vor allem auch durch die Unterstützung der heutigen Tempelgesellschaft in Deutschland möglich gemacht. Der dortige Archivar Jörg Klingbeil ermöglichte mir meine Recherchen durch einen vierwöchigen Aufenthalt im Archiv der Tempelgesellschaft in Stuttgart-Degerloch und stellte mir freundlicherweise alle verfügbaren digitalen Ausgaben der *Warte* zur Verfügung, ohne die diese Arbeit unmöglich durchzuführen gewesen wäre. Auch der in Australien ansässigen Tempelgesellschaft möchte ich für die Korrespondenz sowie die vielen Hinweise und Materialien danken, die diese mir über ihre Archivarin Doris Frank zukommen ließ. Dem deutschen Palästina-Verein möchte

ich für die Bereitstellung des in diesem Band genutzten Kartenmaterials von Gottlieb Schumacher danken, welches ich freundlicherweise auch für die Drucklegung nutzen durfte. Zudem möchte ich auch den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Politischen Archivs des Auswärtigen Amtes in Berlin danken, welche mir freundlicherweise und voller Enthusiasmus bei der Sichtung der diplomatischen Korrespondenzen geholfen haben.

Überdies möchte ich Uta Kuhlmann danken, die mir bei der ersten Korrektur meines Manuskripts half und dies auch unter Zeitdruck hervorragend gegengelesen hat.

Schließlich möchte ich meinen Eltern, Friedhelm und Ute Vianden, danken, die mich in meiner wissenschaftlichen Laufbahn stets unterstützt haben und mein Interesse für Geschichte und Kultur früh zu fördern wussten. Und zuletzt möchte ich meiner Frau, Alexandra Vianden, von ganzem Herzen danken, die mir während der anspruchsvollen zweieinhalb Jahre meiner Doktorarbeit stets den Rücken stärkte und ohne die diese Arbeit sicherlich nicht möglich gewesen wäre.

Anhang

Literatur und Quellen

Archivbestände

Archiv der Tempelgesellschaft in Deutschland

Familienakte Gohl.

Familienakte Breisch.

Bayerisches Hauptstaatsarchiv:

Die „Bildsammlung Palästina“, online einsehbar unter: <https://www.gda.bayern.de/findmitteldb/Findbuch/5450/> [letzter Zugriff: 10.12.2019]

Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes der Bundesrepublik Deutschland:

PA AA, Konsulat Beirut, A X 12, Bd. 2.

PA AA, RAV Konstantinopel 1898–1918, Gen 76 K 18d, Bd. 1.

PA AA, RAV Konstantinopel 1868–1918, Spec. 35, Bd. 1.

PA AA, RAV Konstantinopel 1868–1918, Spec. 35, Bd. 2.

Zeitschriften

Die Deutsche Kirche im Orient. Evangelisches Gemeindeblatt der Deutschen Orient-Konferenz, 1908.

Die Süddeutsche Warte. Marbach am Neckar, Hoffmann, Christoph/Paulus, Christoph (Hg.), 1858-1876.

Die Warte des Tempels. Stuttgart, Aberle, Heinrich/Hoffmann, Christoph/Paulus, Christoph (Hg.), 1877-1911.

Die Jerusalemer Warte. Jerusalem, Verein der Tempelgesellschaft, 1912-1917.

Deutsche Kolonialzeitung. Berlin, Deutsche Kolonialgesellschaft, 1898.

Publizierte Quellen

Beer, Georg: Joppe, in: Paulys Realencyclopädie der classischen Altertumswissenschaft (RE). Band IX, 2, Stuttgart 1916, Sp. 1287, online einsehbar unter <https://de.wikisource.org/wiki/RE:Joppe> [letzter Zugriff: 04.12.2019]Brugger, Hans: Die deutschen Siedlungen in Palästina. Ihre Vorgeschichte, Gründung und Entwicklung, Bern 1908.

Dedreux, Rudolf: Der Suezkanal im internationalen Rechte unter Berücksichtigung seiner Vorgeschichte, Tübingen 1918.

Eberhard, Otto: Palästina. Erlebtes und Erlauschtes vom heiligen Lande, Eisleben 1913.

Götel: Eine deutsche Kolonie in Syrien, in: Preußische Jahrbücher, 96, Berlin 1899, S. 230–257.

Götz, Karl: Der Deutsche in Palästina. Für Jugend und Volk, Langensalza/Berlin/Leipzig 1932.

Gruthe, Hermann: Palästina, Bielefeld/Leipzig 1908.

Hardegg, Gottfried: Die Deutschen Siedlungen in Palästina, Stuttgart 1910.

Hoffmann, Christoph: Die Geschichte des Volkes Gottes, als Antwort auf die sociale Frage, Stuttgart 1855.

Hoffmann, Christoph: „Nachricht über die Anfänge der Ansiedlung des Tempels im Heiligen Lande“, Stuttgart 1870.

Hoffmann, Christoph: Occident und Orient. Eine kulturgeschichtliche Betrachtung vom Standpunkt der Tempelgemeinden in Palästina, Stuttgart 1926.

Lange, Friedrich: Die Geschichte des Tempels, Stuttgart 1899.

Paulus, Christoph: Die Tempelcolonien in Palästina, in: Zeitschrift des Deutschen Palästina-Vereins (1878–1945), 6 (1883), S. 31–42.

Tilt, Charles: Das Boot und die Karawane. Eine Familienreise durch Ägypten, Palästina und Syrien, Leipzig 1868.

von Bülow, Bernhard: Rede vor dem Reichstag am 06.12.1897, einsehbar auf: http://www.reichstagsprotokolle.de/Blatt_k9_bsb00002771_00112.html [letzter Zugriff: 15.01.2020]

Literaturliste

Arbel, Yoav: Das osmanische Jaffa, in: Peilstöcker, Martin/Schefzyk, Jürgen/Burke, Aaron: Jaffa. Tor zum Heiligen Land, Mainz 2013, S. 134–145.

- Balke, Ralf: Das Hakenkreuz im Heiligen Land. Die Gleichschaltung der deutschen Siedler, in: Eisler, Jakob (Hg.): Deutsche in Palästina und ihr Anteil an der Modernisierung des Landes, Wiesbaden 2008, S. 168–183.
- Barth, Fritz: Templer und andere Erweckungsbewegungen im nördlichen Schwarzwald und weit darüber hinaus, Deiningen 2004.
- Baumgart, Winfried: Deutschland im Zeitalter des Imperialismus 1890–1914. Grundkräfte, Thesen und Strukturen, Stuttgart 1982.
- Baumgart, Winfried: The Crimean War 1853–1856, London 1999.
- Ben-Artzi, Yossi: Early Jewish Settlement Patterns in Palestine, 1882–1914, Jerusalem 1997.
- Ben-Artzi, Yossi: Religious Ideology and Landscape Formation. The Case of the German Templars in Eretz-Israel, in: Baker, Alan/Biger, Gideon (Hg.): Ideology and Landscape in Historical Perspective. Essays on the Meanings of some Places in the Past, Cambridge 1992, S. 83–106.
- Ben-Artzi, Yossi: Traditional and Modern Rural Settlement Types in Eretz-Israel in the Modern Era, in: Kark, Ruth (Hg.): The Land That Became Israel, Jerusalem 1990, S. 133–146.
- Bengtson, Hermann: Griechische Geschichte. Von den Anfängen bis in die Römische Kaiserzeit, München 1965.
- Carmel, Alex: Der christliche Beitrag zum Wiederaufbau Palästinas im 19. Jahrhundert, in: Carmel, Alex/Eisler, Ejal Jakob (Hg.): Der Kaiser reist ins Heilige Land. Die Palästina-Expedition Wilhelms II. 1898, Stuttgart 1999, S. 9–22.
- Carmel, Alex: Der Kaiser reist ins Heilige Land. Legende und Wirklichkeit, in: van der Heyden, Ulrich/Becker, Jürgen (Hg.): Mission und Gewalt. Der Umgang christlicher Missionen mit Gewalt und die Ausbreitung des Christentums in Afrika und Asien in der Zeit von 1792 bis 1918/1919, Stuttgart 2000, S. 29–42.
- Carmel, Alex: Die Siedlungen der württembergischen Templer in Palästina 1868–1918, Stuttgart 2000.
- Carmel, Alex: Die württembergische Familie Schumacher in Palästina, in: Hübner, Ulrich (Hg.): Palästina exploranda. Studien zur Erforschung Palästinas im 19. und 20. Jahrhundert anlässlich des 125jährigen Bestehens des Deutschen Vereins zur Erforschung Palästinas, Wiesbaden 2006, S. 164–173.
- Carmel, Alex: Geschichte Haifas in der türkischen Zeit 1516–1918, Wiesbaden 1975.
- Carmel, Alex: Palästina-Chronik 1853–1882. Deutsche Zeitungsberichte vom Krimkrieg bis zur ersten jüdischen Einwanderungswelle, Ulm 1978.
- Carmel, Alex: Palästina im 19. Jahrhundert. Zur Vorgeschichte der Gründung des Deutschen Palästina-Vereins, in: Nothnagle, Almuth/Abromeit, Hans-Jürgen/Foerster, Frank (Hg.): Seht, wir gehen hinauf nach Jerusalem! Festschrift zum 150jährigen Jubiläum von Talitha Kumi und des Jerusalemvereins, Leipzig 2000, S. 1–6.
- Conrad, Sebastian: Deutsche Kolonialgeschichte, München 2016.
- Cordes, Hans Hermann: Feinste Jaffa-Orangen. Die Templer in Palästina und ihre Kolonien, Leipzig 2012.
- Cotterel, Paul: Bahnt den Weg. Ein historisches Album der Eisenbahn in Israel, Berlin 2011.
- Dinckal, Noyan: Istanbul und das Wasser. Zur Geschichte der Wasserversorgung und Abwasserentsorgung von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis 1966, München/Oldenburg 2004.

- Dinckal, Noyan: The Universal Mission of Civilisation and Progress. Infrastruktur, Europa und die Osmanische Stadt um 1900, in: Clio-Online. Themenportal Europäische Geschichte (2009), URL: <https://www.europa.clio-online.de/essay/id/fdae-1478> [Letzter Zugriff: 29.11.2019]
- Eisler, Jakob: Der deutsche Beitrag zum Aufstieg Jaffas 1850–1914. Zur Geschichte Palästinas im 19. Jahrhundert, Wiesbaden 1997.
- Eisler, Jakob: Die Erkundungsreise der Templer nach Palästina im Jahre 1858. Aus den Tagebuch-Aufzeichnungen des Weingärtners Joseph Friedrich Bubeck, in: Der besondere Beitrag. Beilage der Warte des Tempels, 11 (2004).
- Eisler, Jakob: „Kirchler“ im Heiligen Land. Die evangelischen Gemeinden in den württembergischen Siedlungen Palästinas (1886–1914), in: Perry, Yaron/Petry, Erik (Hg.): Das Erwachen Palästinas im 19. Jahrhundert. Alex Carmel zum 70. Geburtstag, Stuttgart/Berlin/Köln 2001, S. 77–90.
- Eisler, Jakob/Haag, Norbert/Holtz, Sabine: Kultureller Wandel in Palästina im frühen 20. Jahrhundert. Eine Bilddokumentation, Epfendorf 2003.
- Elan, Shlomo: Deutsche in Jerusalem von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Ersten Weltkrieg, Wertheim am Main 1984.
- Emmett, Chad F.: Beyond the Basilica. Christians and Muslims in Nazareth, Chicago 1995.
- Engels, Jens Ivo: Introduction, in: Engels, Jens Ivo (Hg.): Key Concepts for Critical Infrastructure Research, Wiesbaden 2018, S. 1–10.
- Engels, Jens Ivo (Hg.): Key Concepts for Critical Infrastructure Research, Wiesbaden 2018.
- Engels, Jens Ivo: Relevante Beziehungen. Vom Nutzen des Kritikalitätskonzepts für Geisteswissenschaftler, in: Engels, Jens Ivo/Nordmann, Alfred (Hg.): Was heißt Kritikalität? Zu einem Schlüsselbegriff der Debatte um Kritische Infrastrukturen, Bielefeld 2018, S. 17–46.
- Engels, Jens Ivo/Nordmann, Alfred: Vorwort, in: Engels, Jens Ivo/Nordmann, Alfred (Hg.): Was heißt Kritikalität? Zu einem Schlüsselbegriff der Debatte um Kritische Infrastrukturen, Bielefeld 2018, S. 7–16.
- Engels, Jens Ivo/Obertreis, Julia: Infrastrukturen in der Moderne. Einführungen in ein junges Forschungsfeld, in: Saeculum, 58 (1), 2007, S. 1–12.
- Engels, Jens Ivo/Schenk, Gerrit Jasper: Infrastrukturen der Macht – Macht der Infrastrukturen. Überlegungen zu einem Forschungsfeld, in: Förster, Birte/Bauch, Martin (Hg.): Wasserinfrastrukturen und Macht von der Antike bis zur Gegenwart, Berlin 2015, S. 22–58.
- Fenske, Hans: Imperialistische Tendenzen in Deutschland vor 1866, in: Historisches Jahrbuch, 97/98 (1978), S. 336–383.
- Finley, Moses: Colonies. An Attempt at Typology, in: Transactions of the Royal Historical Society, Bd. 26, Cambridge 1976, S. 167–188.
- Fischer, Robert: Habsburg und das Heilige Land. Grundzüge der österreichischen Palästinapolitik 1840–1918, in: Perry, Yaron/Petry, Erik (Hg.): Das Erwachen Palästinas im 19. Jahrhundert. Alex Carmel zum 70. Geburtstag, Stuttgart 2001, S. 61–70.
- Föll, Renate: Sehnsucht nach Jerusalem. Zur Ostwanderung schwäbischer Pietisten, Tübingen 2002.
- Frutiger, Hans-Hermann/Eisler, Jakob: Johannes Frutiger (1836–1899). Ein Schweizer Bankier in Jerusalem, Köln/Weimar/Wien 2008.

- Glenk, Helmut: *From Desert Sands to Golden Oranges. The History of the German Templar Settlement of Saron in Palestine 1871–1947*, Victoria 2014.
- Goldmann, Dan: *The Architecture of the Templers in their Colonies in Eretz-Israel, 1868–1948, and their Settlements in the United States, 1860–1925*. Cincinnati 2003.
- Goren, Haim: *Der Beitrag der Templer zur Erforschung Palästinas*, in: *Gemeindebrief der deutschen evangelischen Gemeinde an der Erlöserkirche Jerusalem September – Oktober – November*, Jerusalem 2004.
- Goren, Haim: *Erste Siedlungsversuche der deutschen Templer in der Jesreel-Ebene im 19. Jahrhundert*, in: *Jahrbuch des Deutschen Evangelischen Instituts für Altertumswissenschaft des Heiligen Landes*, Jahrgang 1, Fürth 1989, S. 100–130.
- Graichen, Gisela/Gründer, Horst: *Deutsche Kolonien. Traum und Trauma*, Berlin 2007.
- Grossmann, David: *Rural Arab Demography and Early Jewish Settlement in Palestine. Distribution and Population Density during the Late Ottoman and Early Mandate Periods*, Abingdon/New York 2017.
- Gründer, Horst: *„... da und dort ein junges Deutschland gründen“*. Rassismus, Kolonien und kolonialer Gedanke vom 16. bis zum 20. Jahrhundert, München 2006.
- Gründer, Horst/Hiery, Hermann (Hg.): *Die Deutschen und ihre Kolonien. Ein Überblick*, Berlin 2017.
- Gründer, Horst/Hiery, Hermann: *Zur Einführung*, in: Gründer, Horst/Hiery, Hermann (Hg.): *Die Deutschen und ihre Kolonien. Ein Überblick*, Berlin 2017, S. 9–24.
- Hachtmann, Rüdiger: *Tourismus-Geschichte*, Göttingen 2007.
- Halbwachs, Maurice: *Stätten der Verkündigung im Heiligen Land. Eine Studie zum kollektiven Gedächtnis*, Konstanz 2003.
- Headrick, Daniel: *The Tools of Empire, Technology and European Imperialism in the Nineteenth Century*, New York/Oxford 1981.
- Herzl, Theodor: *AltNeuland. Ein utopischer Roman*, Norderstedt 2004.
- Issawi, Charles: *General Introduction: Decline and Revival of the Middle Eastern Economy*, in: Issawi, Charles (Hg.): *The Economic History of the Middle East 1800–1914. A Book of Readings*, Chicago/London 1966, S. 3–13.
- Issawi, Charles: *Syria. Introduction*, in: Issawi, Charles (Hg.): *The Economic History of the Middle East 1800–1914*, Chicago 1966, S. 205–212.
- Kark, Ruth/Thalmann, Naftali: *Die „Hebung des Orients“*. Der Beitrag der Templer zur Landesentwicklung Palästinas in den 80 Jahren ihrer Siedlungstätigkeit, in: *Der besondere Beitrag. Beilage der Warte des Tempels*, 2003, Bd. 10, Jerusalem 2003.
- Kark, Ruth: *Transportation in Nineteenth-Century Palestine. Reintroduction of the Wheel*, in: Kark, Ruth (Hg.): *The Land that became Israel. Studies in historical Geography*, Jerusalem 1990, S. 57–76.
- Kedar, Benjamin Z.: *The Changing Land. Between the Jordan and the Sea: Aerial Photographs from 1917 to the Present*, Detroit 1999.
- Keipert, Maria/Grupp, Peter (Hg.): *Biographisches Handbuch des deutschen Auswärtigen Dienstes 1871–1945*, Paderborn 2000.
- Kuhnen, Hans-Peter: *Das frühislamische Jaffa*, in: Peilstöcker, Martin/Schefzyk, Jürgen/Burke, Aaron (Hg.): *Jaffa. Tor zum Heiligen Land*, Mainz 2013, S. 114–118.

- Kundrus, Birthe: *Moderne Imperialisten. Das Kaiserreich im Spiegel seiner Kolonien*, Köln 2003.
- Kruck, Alfred: *Geschichte des Alldeutschen Verbandes 1890–1939*, Wiesbaden 1954.
- Liedtke, Rainer: *Geschichte Europas. Von 1815 bis zur Gegenwart*, Paderborn 2010.
- Lückhoff, Martin: *Anfänge deutscher evangelischer Palästina-Arbeit*, in: Eisler, Jakob (Hg.): *Deutsche in Palästina und ihr Anteil an der Modernisierung des Landes*, Wiesbaden 2008, S. 1–13.
- Lukitsch, Kristof/Müller, Marcel/Stahlhut, Chris: *Criticality*, in: Engels, Jens Ivo(Hg.): *Key Concepts for Critical Infrastructure Research*, Wiesbaden 2018, S. 11–20.
- Majoros, Ferenc/Rill, Bernd: *Das Osmanische Reich 1300–1922. Die Geschichte einer Großmacht*, Wiesbaden 2004.
- Matuz, Josef: *Das Osmanische Reich. Grundlinien seiner Geschichte*, Darmstadt 1990.
- Mommsen, Wolfgang: *Imperialismustheorien. Ein Überblick über die neueren Imperialismusinterpretationen*, Göttingen 1980.
- Müller, Helmut: *Schlaglichter der deutschen Geschichte*, Bonn 2009.
- Oliphant, Laurence: *Haifa or Life in the Holy Land 1882–1885*, Jerusalem 1976.
- Osterhammel, Jürgen: *Die Entzauberung Asiens. Europa und die asiatischen Reiche im 18. Jahrhundert*, München 2010.
- Osterhammel, Jürgen/Jan C. Jansen (Hg.): *Kolonialismus. Geschichte, Formen, Folgen*, München 2012.
- Peilstöcker, Martin/Schefzyk, Jürgen/Burke, Aaron: *Jaffa, Frankfurt und das Bibelhaus. Zur Idee der Ausstellung*, in: Peilstöcker, Martin/Schefzyk, Jürgen/ Burke, Aaron (Hg.): *Jaffa. Tor zum Heiligen Land*, Mainz 2013, S. 9–11.
- Perry, Yaron: *„Mount Hope“.* Deutsch-Amerikanische Siedlung in Jaffa 1850–1858, Haifa 1995.
- Perry, Yaron: *Schwäbische Kolonisten erobern Berg. Erinnerungen von Fritz Keller, „König des Karmel“ in Palästina*, in: *Beiträge zur Landeskunde von Baden-Württemberg*, 2001, S. 11–18.
- Petry, Erik: *Die „Erste Alija“.* Geschichte und Wirkung der ersten großen jüdischen Einwanderung 1882–1904, in: Perry, Yaron/Petry, Erik (Hg.): *Das Erwachen Palästinas im 19. Jahrhundert. Alex Carmel zum 70. Geburtstag*, Stuttgart 2001, S. 91–100.
- Reinhard, Wolfgang: *Einführung. Bewegung in der Imperialismusforschung*, in: Reinhard, Wolfgang (Hg.): *Imperialistische Kontinuität und nationale Ungeduld im 19. Jahrhundert*, Frankfurt am Main 1991, S. 7–11.
- Ruff, Gottlieb Samuel: *Aus der Jugendzeit eines alten Templers. Erinnerungen von Gottlieb Samuel Ruff (1890–1983) an die Tempelgemeinde Haifa (gegr. 1869)*, in: *Der besondere Beitrag. Beilage der Warte des Tempels*, 2010, (Bd. 17).
- Sauer, Paul: *Uns rief das Heilige Land. Die Tempelgesellschaft im Wandel der Zeit*, Stuttgart 1985.
- Sauer, Paul: *Vom Kirschenhardthof im Namen Gottes nach Palästina und Australien*, in: Eisler, Jakob (Hg.): *Deutsche in Palästina und ihr Anteil an der Modernisierung des Landes*, Wiesbaden 2008, S. 127–139.
- Scheffbuch, Rolf: *Markenzeichen „Karmel“.* Hundert Jahre Evangelische Karmelmission, Stuttgart 2003.
- Shivelbusch, Wolfgang: *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, Frankfurt am Main 2015.

- Schrager, Ami/ Sharon, Moshe: Die arabische Inschrift Friedrich II. aus Jaffa, in: Peilstöcker, Martin/ Schefzyk, Jürgen/Aaron Burke: Jaffa. Tor zum Heiligen Land, Mainz 2013, S. 119–130.
- Schulz-Vobach, Klaus-Dieter: Die Deutschen im Osten. Vom Balkan bis nach Sibirien, Hamburg 1989.
- Seibt, Hans: Moderne Kolonisation in Palästina. Die Kolonisation der deutschen „Templer“, Stuttgart 1933.
- Smilianskaya, Irina: Razlozhenie feodalnikh otnoshenii v Sirii i Livane v seredine XIXv., in: Issawi, Charles (Hg.): The Economic History of the Middle East 1800–1914, Chicago 1966, S. 226–247.
- Speitkamp, Winfried: Die deutschen Kolonien in Afrika, in: Gründer, Horst/Hiery, Hermann (Hg.): Die Deutschen und ihre Kolonien. Ein Überblick, Berlin 2017, S. 65–88.
- Stanislawski, Michael: Zionism. A Very Short Introduction, Oxford 2017.
- Tempelgesellschaft in Deutschland: Damals am Kaukasus. Ein Erzählbuch über Entstehung, Blütezeit und Untergang der deutschen Tempelsiedlungen im Nordkaukasus-Gebiet, Stuttgart 2001.
- Thalmann, Naftali: Introducing Modern Agriculture into Nineteenth-Century Palestien. The German Templers, in: Kark, Ruth (Hg.): The Land that Became Israel. Studies in Historical Geography, Jerusalem 1990, S. 90–104.
- Tipton, Frank: A History of Modern Germany Since 1815, Los Angeles 2003.
- van Laak, Dirk: Alles im Fluss. Die Lebensadern unserer Gesellschaft – Geschichte und Zukunft der Infrastruktur, Frankfurt am Main 2018.
- van Laak, Dirk: Eine kurze (Alltags-)Geschichte der Infrastruktur, in: APuZ „Infrastruktur“ 2017, S. 4–11.
- van Laak, Dirk: Über alles in der Welt. Deutscher Imperialismus im 19. und 20. Jahrhundert, München 2005.
- Veracini, Lorenzo: Settler Colonialism. A Theoretical Overview, New York 2010.
- Volney, Constantin Francois: Travels through Syria and Egypt, in: Issawi, Charles (Hg.): The Economic History of the Middle East 1800–1914, Chicago 1966, S. 213–219.
- Wawrzyn, Heidemarie: Nazis in the Holy Land 1933–1945, Berlin/Boston 2013.
- Wehler, Hans-Ulrich: Bismarck und der Imperialismus, Frankfurt am Main 1985.
- Zäch, Benedikt: Napoléon (Münze), Historisches Lexikon der Schweiz, online abrufbar: <https://hls-dhss.ch/de/articles/030546/2009-07-07/> [letzter Zugriff: 10.12.2019]

Publizistik Online

- Die Angst auf dem Kreuzfahrtschiff „Diamond Princess“, online abrufbar: <https://www.welt.de/reise/Fern/article205809939/Coronavirus-Die-Angst-auf-dem-Kreuzfahrtschiff-Diamond-Princess.html> [letzter Zugriff: 14.03.2020]
- Ein echtes annus horribilis für die Tourismusbranche, online abrufbar: <https://www.iwd.de/artikel/ein-echtes-annus-horribilis-fuer-die-tourismusbranche-505690/> [letzter Zugriff: 10.12.2021]

Eisler, Jakob: Schumacher, Jakob, in: Württembergische Kirchengeschichte, online abrufbar: <https://www.wkgo.de/cms/article/print/40> [letzter Zugriff: 07.01.2020]

Frankfurter Allgemeine Zeitung: Ein deutsches Dorf in Tel Aviv, online abrufbar: <https://www.faz.net/aktuell/gesellschaft/israels-templar-kolonien-ein-deutsches-dorf-in-tel-aviv-13337614.html> [letzter Zugriff: 11.03.2020]

Nagel, Wolfram: Templer im Heiligen Land, online abrufbar: https://www.deutschlandfunk.de/israel-templar-im-heiligen-land.886.de.html?dram:article_id=315239 [letzter Zugriff: 11.03.2020]

Abbildungsverzeichnis

Die in dieser Arbeit genutzten Abbildungen stammen aus folgenden Beständen:

Die Luftaufnahmen aus der „Bildsammlung Palästina“ des Bayerischen Hauptstaatsarchives (BayHStA), S. 88, 217, 219, 249.

Die Bilder und Karten aus der Sammlung des Archivs der Tempelgesellschaft Deutschland (ATGD), S. 55, 81, 93, 218, 257.

Ein Bild aus der Sammlung des Archive of the Temple Society Australia, S. 242.

Die Karten von Gottlieb Schumacher entstammen der Sammlung des Deutschen Vereins zur Erforschung Palästinas (DPV), S. 40, 179, 240. Die Karten können auf der Website des Vereins eingesehen werden unter: <http://www.palaestina-verein.de/wp/wordpress/?portfolio=karten-gottlieb-schumacher> [letzter Zugriff: 15.03.2020].

Die Karte „Originalkarte des Theiles von Palästina zwischen Jaffa und Jerusalem“ von Conrad Schick ist ursprünglich „Petermanns Geographischen Mitteilungen, Gotha 1867“ entnommen und wurde in Form eines hochauflösendem Digitalisats von der Forschungsbibliothek Gotha zur Verfügung gestellt, S. 123, 206.

Verschiedene gemeinfreie Abbildungen von Personen wurden der Digitalen Bibliothek von Wikimedia Commons entnommen, S. 177, 220, 264.

Es wurde mir eine Luftaufnahme, welche von Prof. Benjamin Z. Kedar gefunden wurde und sich in seinem Besitz befindet, freundlicherweise von ebendiesem zur Verfügung gestellt, S. 197.

Ein hochauflösender Scan des Karmelstreits wurde mir freundlicherweise vom Politischen Archiv des Auswärtigen Amtes der Bundesrepublik Deutschland zur Verfügung gestellt, S. 161.

Eine Fotografie aus dem Sarona Museum in Tel Aviv, online einsehbar unter: <https://www.israelandyou.com/sarona/> [letzter Zugriff: 01.04.2022] , S. 266.

Verschiedene Abbildungen von akg images, S. 194, 195, 226.

Ortsnamenregister

Genutzter Hauptbegriff	Ivrit (heute)	Arabisch	Von den Kolonisten (Warte) genutzte Bezeichnung
Haifa	Haifa	Haifa	Caifa/Kaifa
Jaffa	Yafo/Tel Aviv-Jaffa	–	Joppe/Jaffa
Jerusalem	Yeruschalaim	Al-Quds	–
See Merom	Chulasee	–	See Merom
Zikhron Ya'aqov	Zikhron Ya'aqov	–	Samarin
Akko	–	Akka	Akka, Acco, Acre
Ramleh	Ramla	Ramla/Ramleh	Ramle, Ramleh
Lydda	Lod	Al-Ludd	Lydda
Kison (Fluss)	Kischon	–	–
Belus (Fluss)	Nahal Naaman	Nahr Namein	Belus
Beisan	Beit She'an	Bisan	Beisan
Colonia	–	Qalunya	Colonia, Kolonieh, Kolonie, Kolonije, Kalonje ¹ , Kulonieh
Dilb	<i>Bei</i> Kiryat Anavim	–	–
Petach Tikwa	Petach Tikwa	–	Om-Lebbes, Mlebbis ²
Betlahem	Bet Lehem Ha-Glilit, (Bethlehem in Galiläa)	Bayt Laḥm	Bet Lahem, Betlahem

¹ Karte des West- und Ostjordanlandes von Gottlieb Schumacher, circa 1908, gefertigt für und einsehbar bei dem Deutschen Verein zur Erforschung Palästinas.

² Ebenda.

Mitte des 19. Jahrhunderts, als die Eisenbahn in Europa ihren Siegeszug einläutete, waren Kamele und Pferde die unangefochtenen Transportmittel im Heiligen Land. Mit der Ansiedlung der „Tempelgesellschaft“ sollte sich das jedoch ändern. Getrieben von pietistischen Idealen leistete diese Glaubensbewegung einen entscheidenden Beitrag zum Aufbau eines modernen Infrastrukturnetzes in Palästina. Die Studie zeigt dabei eine einzigartige Perspektive auf diese Zeit und Region.

Benedikt F. Vianden, geboren 1990, studierte Geschichte und Politik in Darmstadt und promovierte 2020 im Rahmen des dort ansässigen Graduiertenkollegs KRITIS.

www.wbg-wissenverbindet.de
ISBN 978-3-534-40678-4



wbg Academic