

NDB-Artikel

Kühlmann, *Otto* Ritter von (bayerischer Personaladel 1889, erblicher Adel 1892) Eisenbahnorganisator, * 26.11.1834 Landsberg/Lech, † 18.9.1915 München.

Genealogie

V →Albrecht (1794–1879, ev.), bayer. Rat u. Rentbeamter, *S* d. Leonhard, Aktuar u. Notar in Kunreuth, Amtmann in Egloffstein, u. d. Elisabeth Grünwedel;

M Rosa (1796–1877, kath.), *T* d. bayer. Obersten Ascan Gf. Verri u. d. Leopoldine Freiin v. Jungwirth;

⊙ München 1870 Anna Maria (1852–1924), *T* d. →Oscar Frhr. v. Redwitz (1828–91), Prof. d. Rechte u. Schriftsteller in Wien, u. d. Mathilde Hoscher;

3 *S*, 1 *T*, u. a. →Richard (s. 2), Margita (⊙ →Alfred v. Heymel, † 1914, Schriftsteller, s. NDB IX).

Leben

Nach dem Jurastudium war K. Staatsanwalt, dann Justitiar bei der Bayer. Ostbahn. Zugleich vertrat er die Stadt München in der II. Kammer des bayer. Landtags. 1871 wurde er Berater des Eisenbahnunternehmers Moritz v. Hirsch und war seitdem in der Türkei tätig. Hirsch hatte 1868 die Konzession für den Bau von Eisenbahnlinien im europ. Teil der Türkei erhalten, mit denen vor allem Konstantinopel an das mitteleurop. Netz angeschlossen werden sollte. K. wurde Direktor von Hirschs „Orientalischen Eisenbahnen“. 1888 konnte das Unternehmen die konzessionierte Strecke von 1 180 km fertigstellen. Kurze Zeit später gingen die meisten Aktien von Hirsch auf die Deutsche Bank und den Wiener Bankverein über.

Im selben Jahr 1888 bemühte sich die Deutsche Bank um eine Konzession für den vom Sultan ausgeschriebenen Bau einer Eisenbahnlinie nach Ankara. Durch Konzessionsvertrag vom 4.10.1888 erhielt ein Konsortium, zu dem sich deutsche und österr. Finanzinstitute unter Führung der Deutschen Bank zusammengeschlossen hatten, unter Zusicherung einer staatlich garantierten Mindestbruttoeinnahme den Auftrag, ein von der Türkei selbst bis Ismid errichtetes Teilstück (91 km) bis Ankara zu verlängern. Für den Bau und den Betrieb der Strecke gründete das Konsortium am 4.3.1889 die Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie – Anatol. Eisenbahngesellschaft (AEBG) als Aktiengesellschaft türk. Rechts mit Sitz in Konstantinopel. K. wurde aufgrund seiner langjährigen Erfahrungen zu ihrem Generaldirektor ernannt. Termingemäß konnten die mit dem Bau beauftragten deutschen und franz. Unternehmen die Strecke am 31.12.1892 fertigstellen. Nach dem

Kauf des ersten Teilstücks von Haidar Pascha (gegenüber Konstantinopel) nach Ismid verfügte die AEBG über ein Streckennetz von 577 km. In den seit 1891 geführten Verhandlungen über die Erweiterung des Netzes beharrten die türk. Behörden auf der Fortführung der Linie von Ankara über Kayseri in Richtung Bagdad. Die AEBG und ihre Finanziers scheuten jedoch die technischen Schwierigkeiten und versprachen sich wenig Gewinn von einer Streckenführung durch das dünn besiedelte, wirtschaftlich unterentwickelte Gebiet. Sie bestanden auf einer Linie ausgehend von Eskisehir auf der Strecke Haidar Pascha-Ankara über Afyon nach Konya und setzten sich damit durch. Die Konzession vom 15.2.1893 verpflichtete die AEBG zum Bau und Betrieb der Konya-Linie und gab ihr zugleich ein Recht auf die Kayseri-Linie, wovon die Gesellschaft aber nie Gebrauch machte. 1893-96 wurde unter der Direktion von K. die Strecke nach Konva (435 km) fertiggestellt, das dann 1903 zum Ausgangspunkt d. Bagdadbahn wurde. Das normalspurige, allerdings eingleisige Netz der Anatolischen Eisenbahn hatte schließlich 1896 eine Gesamtlänge von 1 020 km. Seit 1891 war K. zugleich Generaldirektor der Société du Chemin de Fer Ottoman Salonique-Monastir. Die Konzession für diese Strecke von Saloniki nach Bitola (219 km) im europ. Teil der damaligen Türkei hatte im Okt. 1890 ebenfalls die Deutsche-Bank-Gruppe erhalten. Nachdem der Bau der Anatolischen Eisenbahn vollendet und der Betrieb aufgenommen worden war, zog sich K. im Juni 1897 aus dem Vorstand beider Gesellschaften zurück, gehörte jedoch dem Verwaltungsrat der Saloniki-Monastir-Gesellschaft noch bis 1912 und dem der AEBG bis zu seinem Tode an, anfangs als Generaldirektor a. D., seit 1905 als Vertreter der Bayer. Vereinsbank.

Literatur

M. Hecker, Die Eisenbahnen d. asiat. Türkei, in: Archiv f. Eisenbahnwesen 36, 1914, S. 744 ff.;

K. Helfferich, Gg. v. Siemens III, 1923;

H. Holborn, Dtlid. u. d. Türkei 1878-90, 1926;

B. Sitki, Das Bagdad-Bahn-Problem 1890-1903, 1935;

G. W. Hallgarten, Imperialismus vor 1914, 1963;

F. Seidenzahl, 100 J. Dt. Bank 1870-1970, 1970.

Portraits

Gem. v. Ph. A. Lászlo, Abb. in: Hdb. d. in Bayern immatr. Adels VI, 1957.

Autor

Ralf Berg

Empfohlene Zitierweise

, „Kühlmann, Otto Ritter von“, in: Neue Deutsche Biographie 13 (1982), S. 188-189 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
