

Die Bagdad-Bahn

von Erna Subklew

Das 19. Jahrhundert war das Jahrhundert der großen Eisenbahnprojekte. Während in Europa das Schienennetz für die Orient-Expresszüge entstand, plante man in Vorderasien den Bahnausbau von Konya bis Bagdad und Mekka. Die Strecken waren dem Osmanischen Reich militärisch wichtig und verkürzten den Pilgerweg um Wochen.

Das Bahnprojekt

Als man endlich das Ziel der Bahn - Bagdad - erreichte, war die Bahntrasse 2500 Kilometer lang und man hatte mit Unterbrechungen 38 Jahre daran gebaut. Das Riesenunternehmen, das 1903 begonnen und für das Osmanische und das Deutsche Kaiserreich ein Prestige-Objekt gewesen ist, wurde erst 1940 beendet. Beide Reiche bestanden nicht mehr, beide waren zu Republiken geworden.

Seit Ende des 19. Jahrhunderts bestand bereits eine Bahnverbindung zwischen Berlin und Konstantinopel. Im Jahre 1898 verlängerte man die Schienenstrecke bis nach Konya, das im Landesinneren, in Anatolien, liegt.

Die zu dieser Zeit sich zuspitzende politische Lage zwischen England und Deutschland, das Verlangen neue Einfluss-Sphären zu erhalten, führte Deutschland Ende des 19. Jahrhunderts an die Seite des Sultans. Eine Eisenbahnverbindung bis zum Persischen Golf würde nicht nur der wirtschaftlichen Erschließung des Landes dienen, sondern hatte hohes politisches Potential.

Das Vorgehen

Die Finanzierung sollte die Deutsche Bank übernehmen. Diese war von der Aufgabe keineswegs angetan, da sie das Projekt für unrentabel hielt. Erst als ihr von der osmanischen und später türkischen Regierung eine Einnahmegarantie für jeden Schienenkilometer zugesichert wurde, gleich ob er gefahren wurde oder nicht, sagte sie zu.

Der osmanische Staat sorgte auch für die Arbeitskräfte. Er besorgte für den Eisenbahnbau Zwangsarbeiter. Diese kosteten wenig. Wenn sie starben, hatte man nicht einmal hohe Beerdigungskosten, denn sie wurden längs der Bahnlinie begraben.

Als während des ersten Weltkrieges der Bedarf an Arbeitern stieg, sollen auch in großer Zahl Armenier eingesetzt worden sein.

1915 hatte die osmanische Regierung durch ein Dekret beschlossen, die Armenier, aufgrund angeblicher Kollaboration mit dem Feind, aus ihrem Siedlungsgebiet in Anatolien abzusiedeln. Durch diese Maßnahme kamen auch Armenier zum Bahnbau. Die meisten von ihnen verloren dabei ebenso ihr Leben wie die vielen anderen Angehörigen dieses Volkes auf dem Marsch durch die Wüste.

Die Verantwortung des Kaiserreichs

Viele Armenier versuchten durch den Kauf von Fahrkarten dem Marsch durch die Wüste zu entgehen. Durch den Transport, der unter menschenunwürdigen Umständen vollzogen wurde, starben die meisten von ihnen. Die Reisenden wurden in die Waggons, in denen sonst Ziegen und Schafe befördert wurden und die nur die halbe Höhe des normalen Waggons hatten, gepfercht.

Als Chef der Logistik hat ein deutscher Oberstleutnant die Deportationsbefehle für die am Bau eingesetzten Armenier unterschrieben. Der militärischen und politischen Führung kam es nur auf die Einhaltung des Paktes zwischen der Türkei und Deutschland an. So war auch das Deutsche Reich an den Untaten gegen die Armenier beteiligt. (A. Kieser, Rheinisches Journalistenbüro, Köln)

Die Streckenführung

Der größte Teil der Strecke der Bagdad-Bahn verläuft durch Anatolien, dem Kerngebiet der Türkei, das eine sehr unterschiedliche Topographie hat. Es mussten unzählige Schluchten und Flüsse überwunden werden. Der Taurus mit seinen Dreitausendern stellte große Anforderungen an die Bautrupps. Auf einer Strecke von nur 64 Kilometern mussten 44 Tunnel gegraben werden. An ihrer höchsten Stelle fährt die Bahn in einer Höhe von 1478 Metern.

Am Ende des Ersten Weltkrieges hatte man 2000 Kilometer Gleise verlegt, aber vom Endpunkt Bagdad war man noch weit entfernt. Die Schienen endeten an der heutigen syrisch-türkischen Grenze in Nasiria. Dort sollte die durch Anatolien geführte Linie mit der aus Bagdad kommenden vereinigt werden. Diese war aber bis dahin nur bis Samarra fertig gestellt, so dass noch ein ganzes Stück fehlte. Erst 1940 gelang es der irakischen Regierung die restlichen fehlenden 280 Kilometer in Betrieb zu nehmen.

Richtung Mekka

Gleichzeitig mit der Bagdad-Bahn ließ der Sultan die Hedschas-Bahn bauen. Sie wurde vorwiegend aus Geldern der Gläubigen erstellt. Selbst hohe moslemische Herrscher gaben ihren Obolus, wie der Schah von Persien, der anderthalb Millionen Golddukatens spendete.

Die Strecke begann an einer Seitenlinie der Bagdad-Bahn in Damaskus. Die 1300 Kilometer lange Strecke wurde bereits 1906 beendet. Die wunderschöne Bahnhofshalle zeugt noch heute vom Schönheitsempfinden des Orients.

Während sonst die Karawanen zwei Monate brauchten, um an die heiligen Orte zu kommen, erreichte man sie mit der Bahn in drei bis vier Tagen.

Die Hedschas-Bahn durchfährt eine riesige wasserlose Wüste mit Temperaturen bis zu 50 Grad.

Meißner Pascha

Der Bau von Bagdad- und Hedschas-Bahn ist eine Meisterleistung deutscher Ingenieurkunst. Als hervorragender Name sei Heinrich August Meißner genannt.

Heute ist er, im Gegensatz zu seinem Widersacher Lawrence von Arabien, der einen großen Teil der Bagdad-Bahn zerstörte, kaum noch bekannt.

Meißner Pascha, oder wie sein eigentlicher Name lautete: Heinrich August Meißner dürften heute nur noch die Schüler der Deutschen Schule in Istanbul kennen. An deren Mauern befindet sich eine Tafel mit seinem Namen, dies allerdings nicht, um ihn als Erbauer der Bagdad-Bahn zu ehren, sondern weil er auch an den Plänen für die Schule beteiligt war.

Er wurde am 3.1.1862 in Leipzig geboren. Nach dem frühen Tod seines Vaters zog seine Mutter nach Dresden, wo Meißner das Annenrealgymnasium besuchte und 1881 das Ingenieurstudium begann.

Dabei interessierte er sich vor allem für den Eisenbahnbau. Als er hörte, dass das Osmanische Reich Eisenbahningenieure suchte, begann er gleichzeitig auch das Studium der osmanischen Sprache.

Meißners Wirken

Nach einigen Arbeitsstellen in Deutschland, erhielt er im Jahre 1887 eine Anstellung bei der osmanischen Eisenbahn. 1897 wurde ihm die wissenschaftliche Leitung des Eisenbahnbaus übertragen.

Ende 1890, als die Planung der Hedschas-Bahn begann, wurde er mit deren Leitung beauftragt. Das Deutsche Reich, das dabei der drittgrößte Gläubiger war, hatte großes Interesse an diesem Projekt, weil es hoffte, damit einen größeren Einfluss auf die Türkei gewinnen zu können und weil es sich große Aufträge für die deutsche Industrie erhoffte. Da Meißner aus Sachsen stammte, hat die sächsische Industrie davon profitiert. Die Loks lieferte die Fa. Richard Reimann aus Chemnitz, die Waggons die Gothaer Maschinen- und Waggonfabrik, aus Halle kamen die Kessel und Pumpen.

1910 übernahm Meißner, nun bei der Anatolischen Bahnbaugesellschaft, die Leitung beim Bau der Bagdadbahn. Unter Beteiligung der Frankfurter Firma Philipp Holzmann und der Deutschen Bank entstanden noch während des Krieges 365 Kilometer Eisenbahn zwischen Syrien und Ägypten.

Nach dem Ersten Weltkrieg

Meißner war aufgrund seiner bescheidenen Art und natürlich auch wegen seines guten Türkischs sehr beliebt. Seiner Verdienste wegen erhielt er 1904 den Pascha-Titel.

1918 musste Meißner Pascha, wie andere Deutsche auch, die Türkei verlassen. Aber schon 1924 rief ihn die junge Türkische Republik unter Mustafa Kemal Pascha wieder zurück. Sie setzte ihn als Berater für „Bau- und Bahnunterhaltung“ ein.

Nach seiner Pensionierung erhielt er einen Lehrstuhl für Eisenbahnbau an der Technischen Hochschule von Istanbul.

Heinrich A. Meißner hat Istanbul nicht mehr verlassen. Mit seiner Familie blieb er bis über den Tod hinaus dem Land treu. Am 14.1.1940 starb er und wurde auf dem deutschen protestantischen Friedhof in Feriköy, einem Stadtteil Istanbuls, begraben. Außer seinen Angehörigen und der deutschen Kolonie gaben ihm auch zahlreiche türkische Würdenträger das Geleit: Militärs, Staatsbeamte, Ingenieure und Techniker.

Hier erfahren Sie mehr über das Thema:

[Meißner Pascha](#)

[Bagdad-Bahn](#)

[Video über Orient-Express und Bagdad-Bahn](#)

Kommentare