

## NDB-Artikel

**Meißner**, *Heinrich August* Eisenbahnbauer, \* 3.1.1862 Leipzig, † 14.1.1940 Istanbul. (evangelisch)

### Genealogie

V → Heinrich August († 1862), Dr. iur., Rechtsanwalt u. Notar in L.;

M Eulalia Tridon aus L.;

Om Victor Tridon, Ing. in e. Glasfabrik in Konstantinopel;

- ♂ Konstantinopel Lucy Tinghir (1868–1945).

### Leben

M. verbrachte seine Schulzeit in Leipzig und Dresden, wo er 1881 am Annen-Realgymnasium die Reifeprüfung ablegte. 1881-85 studierte er an der TH Dresden, wobei er sich besonders den Fächern Eisenbahn-Oberbau, Telegraphie sowie Erd-, Tunnel- und Wasserbau widmete; nebenbei lernte er Türkisch. Nach dem Examen als Bauingenieur ging er Ende 1885 nach Konstantinopel, wo ein Onkel als Ingenieur tätig war. Er arbeitete kurze Zeit im türk. Eisenbahnbau, war 1886 einige Monate lang Assistent am Lehrstuhl für Eisenbahnbau am Polytechnikum in Prag und wanderte 1887 endgültig in die Türkei aus. Dort wurde er bald Sektionschef beim Bau der Strecke Izmir-Ankara der Anatolischen Eisenbahn, danach leitete er 1892-94 als Chefingenieur den Bau eines Teils der Strecke Saloniki-Monastir und 1894-96 den eines Abschnitts der Strecke Saloniki-Dedeagatsch. Seit Ende 1896 war M wissenschaftlicher Berater für Eisenbahnbau in Konstantinopel. Als im Dezember 1900 Sultan Abdul Hamid den Bau einer Pilgerbahn von Damaskus nach Medina und Mekka befahl, die durch Spenden frommer Moslems in aller Welt finanziert werden sollte, wurde M. als leitender Ingenieur für dieses Projekt berufen.

Der Bau der „Hedschas-Bahn“ wurde 1901 von Damaskus aus in Angriff genommen. Für die Trassierung entlang der traditionellen Pilgerstraße mußte sich M. in der 2. Bauphase mohammedanischer Ingenieure bedienen, da er selbst das Gebiet südöstlich von Maan, dem letzten größeren Ort vor Medina, aus religiösen Gründen nicht betreten durfte. Die technischen Schwierigkeiten des Baus durch wasserlose, teilweise felsige Wüstengegenden mit Höhenunterschieden von mehr als 1000 m waren beträchtlich. M. baute die eingleisige Schmalspurbahn (1,05 m) in mehreren Etappen vorwiegend mit Hilfe von türk. Soldaten. Im ersten Baujahr 1901/02 wurden 2600 Mann eingesetzt, 1907, als auch in Gegenrichtung von Medina aus gebaut wurde, 9300 Mann. 1904 wurde die Teilstrecke Damaskus-Amman-Maan eröffnet, bis 1908 war die ganze Strecke bis Medina mit mehr als 1500

Brücken und Durchlässen sowie 96 Haltepunkten in einer Länge von 1308 km fertiggestellt. Fast das gesamte Eisenbahnmaterial (Schienen, Schwellen, Wagen, Lokomotiven mit großem Wasserfassungsvermögen) wurde auf M.s Vorschlag aus Deutschland bezogen. 1903-05 baute M. zusätzlich als Stichbahn zum Mittelmeer die Linie Dêrat-Haifa mit einer großen Zahl schwierig auszuführender Kunstbauten. Die Hedschas-Bahn, die auch große militärische Bedeutung hatte, wurde 1911 dem türk. Kriegsministerium unterstellt.

M., dem 1904 in Anerkennung seiner Verdienste der Pascha-Titel verliehen worden war, trat 1910 zur Anatol. Bahnbau-Gesellschaft über, die den von der Deutschen Bank finanzierten Ausbau der Bagdad-Bahn übernommen hatte. Alle Baumaterialien und Geräte für dieses Vorhaben lieferte die Firma Philipp Holzmann in Frankfurt. M. leitete zunächst die Bauabteilung Aleppo, dann seit April 1911 die schwierige Abteilung Bagdad. Seine wichtigste Aufgabe war hier die Trassierung. Nach der Genehmigung der Baupläne durch die türk. Regierung wurde im Juli 1912 mit dem Bau begonnen. In etwa drei Jahren sollte Mossul, in vier Jahren der Anschluß nach Aleppo erreicht werden. Die schwierigen Bauarbeiten durch z. T. felsiges Gelände erforderten die Anlage zahlreicher Tunnels, darunter des 870 m langen Bagtsche-Tunnels im Amanus-Gebirge. Die zunächst eingleisige Bahn mit 1,435 m Spurweite sollte später zweigleisig ausgebaut werden. Bei Ausbruch des 1. Weltkriegs waren knapp 1000 km der über 1700 km langen Strecke gebaut. Die gänzliche Fertigstellung der Bagdad-Bahn erfolgte erst 1940, wenige Monate nach M.s Tod.

Während des Krieges baute M. 1914/15 für die türk. Regierung die Bahnlinie von Afule an der Haifa-Linie über Ludd bis Bir el Seba nahe der ägypt. Grenze mit einer Länge von 365 km. 1918 mußte er die Türkei verlassen und kehrte nach Deutschland zurück. 1923 war M. Berater des alban. Bauministeriums in Tirana. Seit 1924 weilte er wieder in der Türkei und widmete sich dem Wiederaufbau der teilweise zerstörten Bahnlinien. 1927-33 gehörte er dem technischen Beirat der Anatolischen Eisenbahn-Gesellschaft an. Bis zu seinem Tode hatte er an der TH Istanbul einen Lehrstuhl für Eisenbahnbau inne.

M., dessen technische und organisatorische Fähigkeiten von seinen Mitarbeitern ebenso gerühmt wurden wie sein durch die perfekte Beherrschung der türk. Sprache erleichtertes Anpassungsvermögen an die Lebens- und Arbeitsbedingungen eines ihm zunächst fremden Kulturkreises, kommt ein bedeutendes persönliches Verdienst am Gelingen der von ihm mit bemerkenswerter Schnelligkeit ausgeführten Bahnbauten zu.]

### **Auszeichnungen**

Dr.-Ing. E.h. (TH Dresden 1924).

### **Literatur**

H. Pönicke. H. A. M.-Pascha u. d. Bau d. Hedschas- u. Bagdadbahn, in: Die Welt als Gesch. 16, 1956, S. 196-210;

ders., Die Hedschas- u. Bagdad-Bahn, erbaut v. H. A. M.-Pascha, 1958 (P);

Archiv f. Eisenbahnwesen 1904, 1908, 1913 f., 1916, 1927;

Auler-Pascha, Die Hedschasbahn, in: Petermanns Geogr. Mitt. 154, 1906;

Blankenhorn, Die Hedschasbahn, 1907;

Guthe, Die Hedschasbahn, 1913;

R. Hüber, Die Bagdadbahn, 1943, S. 20;

Annenschulbote, Mitt.bl. d. Ver. ehem. Annenschüler, 23. Jg., Nr. 1, 1940;

Sächs. Heimat, Mai 1958, S. 16 f. (P)

### **Autor**

Herbert Pönicke

### **Empfohlene Zitierweise**

, „Meißner, Heinrich August“, in: Neue Deutsche Biographie 16 (1990), S. 699-700 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>



---

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften

---