Zeitschrift: Werdenberger Jahrbuch : Beiträge zu Geschichte und Kultur der Gemeinden Wartau, Sevelen, Buchs, Grabs, Gams und Sennwald

Herausgeber: Historischer Verein der Region Werdenberg

Band: 5 (1992)

Artikel: Eine Werdenberger Familie im Orient : Fritz Sigrist-Hilty als Bahningenieur der Bagdadbahn

Autor: Sigrist-Clalüna, Rudolf

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-893286

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

EA: *Amtliche Sammlung der älteren Eidgenössischen Abschiede.* Hg. Bundesbehörden. Bearbeiter. 8 Bde. in 17 Abteilungen. 1856–1886.

HBLS: *Historisch-biographisches Lexikon der Schweiz.* Hg. Allgemeine Geschichtsforschende Gesellschaft der Schweiz. 7 Bde. und 1 Supplement. Neuenburg 1921–1934.

Heider: HEIDER, *Genealogia Lindaviensis* (Manuskript).

IVS: *Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz.* Bibliographie IVS 1982. Hg. Bundesamt für Forstwesen, Bearb. Geographisches Institut der Universität Bern. Bern 1983.

Jb. Adler: *Jahrbuch der k. k. heraldischen Gesellschaft «Adler».* Neue Folge. Wien. 1891 ff.

JSG: *Jahrbuch für Schweizerische Geschichte.* Hg. Allgemeine Geschichtsforschende Gesellschaft der Schweiz. 45 Bde. Zürich 1876–1920.

Kessler 1988: N. KESSLER, *«Item von Gämpler Boden und Gadöl wegen . . .»* – In: *Werdenberger Jahrbuch 1989.* Buchs 1988.

Lexer 1872: M. LEXER, *Mittelhochdeutsches Handwörterbuch.* 3 Bde. Leipzig 1872–1878.

MVG: *Mitteilungen zur Vaterländischen Geschichte.* Hg. Historischer Verein des Kantons St.Gallen. 51 Bde. (bis 1983), St.Gallen 1862 ff.

Njbl. SG: *Neujahrsblatt des Historischen Vereins des Kantons St.Gallen.* 130 Bde. (bis 1991). St.Gallen 1861 ff.

QSG: *Quellen zur Schweizer Geschichte.* Hg. Allgemeine Geschichtsforschende Gesellschaft der Schweiz. Erste Folge 25 Bde. 1877–1906. Neue Folge in 4 Abt. 1910 ff.

Sandermann 1956: W. SANDERMANN, *Die Herren von Hewen und ihre Herrschaft.* – In: *Forschungen zur oberrheinischen Landesgeschichte,* Bd. 3. Freiburg i. Br. 1956.

Schedler 1919: R. SCHEDLER, *Die Freiherren von Sax zu Hohensax.* – In: Njbl. SG Bd. 59/1919. St.Gallen 1919.

Senn 1860: N. SENN, *Die Werdenberger Chronik.* Chur 1860. Neudruck Buchs 1983.

SLM: Schweizerisches Landesmuseum Zürich.

UbASG: *Urkundenbuch der Abtei St.Gallen.* Hg. Antiquarische Gesellschaft in Zürich und Historischer Verein des Kantons St.Gallen, Bearb. H. Wartmann, P. Bütler, T. Schiess. 6 Bde. Zürich und St.Gallen 1863–1955.

UbSSG: *Urkundenbuch der südlichen Teile des Kantons St.Gallen (Gaster, Sargans, Werdenberg).* 2 Bde. Hg. Staats- und Stiftsarchiv St.Gallen, Bearb. Franz Perret. Rorschach 1951–1982.

USGöA: *Urkunden zur Schweizer Geschichte aus österreichischen Archiven.* Hg. Allgemeine Geschichtsforschende Gesellschaft der Schweiz, Bearb. R. Thommen. 5 Bde. Basel 1899–1935.

Watt 1877: J. VON WATT (Vadian), *Deutsche historische Schriften.* Hg. Historischer Verein des Kantons St.Gallen, Bearb. E. Götzinger. 3 Bde. St.Gallen 1877–1879).

Wegelin 1850: K. WEGELIN, *Regesten der Benediktinerabtei Pfäfers und der Landschaft Sargans.* Chur 1850.

Zeller-Werdmüller 1878: H. ZELLER-WERDMÜLLER, *Johann Philipp, Freiherr von Hohensax, Herr zu Sax und Forstegk.* – In: JSG Bd. 3/1878, S. 49.

Zellweger 1831: J. C. ZELLWEGER, *Urkunden zur Geschichte des appenzellischen Volkes.* 3 Bde. Trogen 1831–1838.

Eine Werdenberger Familie im Orient

Fritz Sigrist-Hilty als Bahningenieur der Bagdadbahn

Rudolf Sigrist-Clalüna, Werdenberg

II. Teil: Aus Tagebüchern und Briefen meines Vaters 1910–1914

Einleitung: Zur Geschichte und Bedeutung der Bagdadbahn

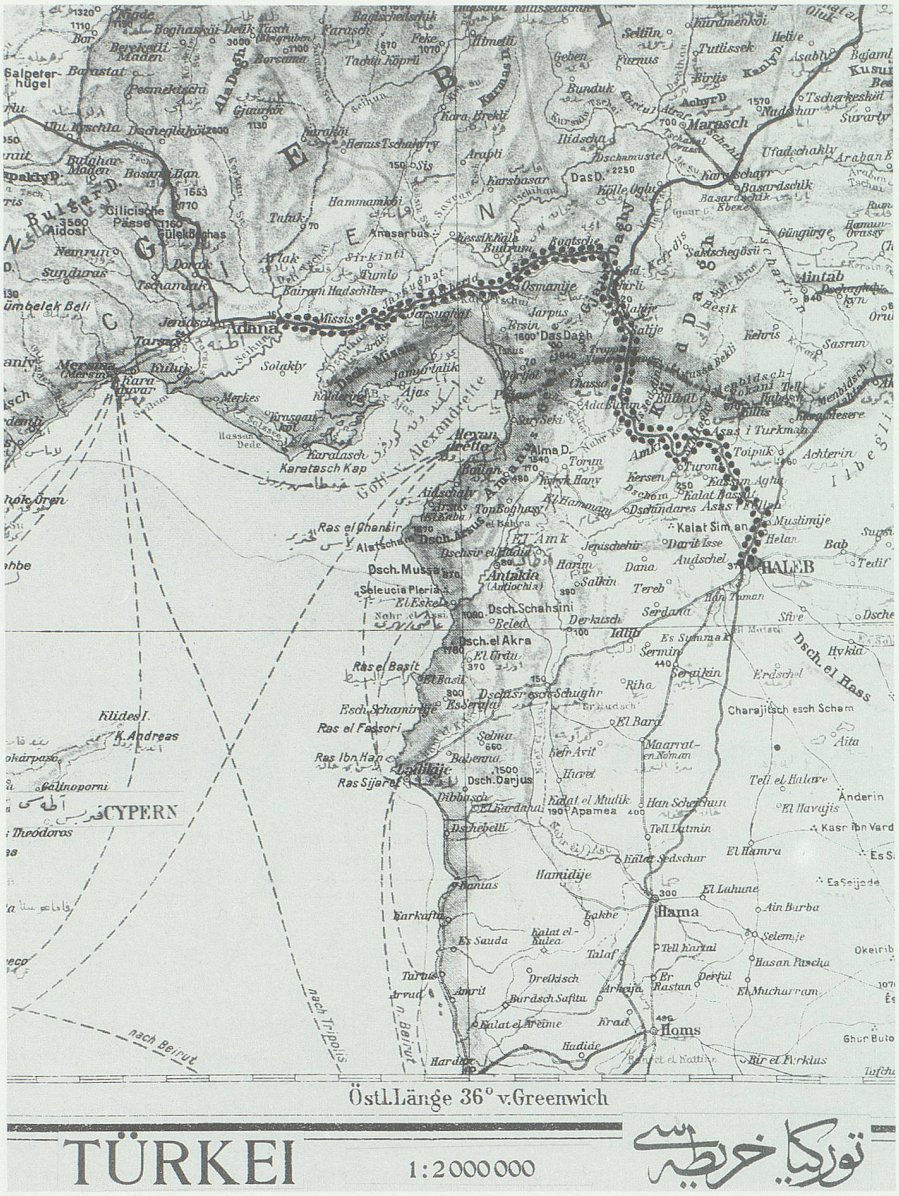
Unter dem Titel «Eine Werdenberger Familie im Orient» hat Rudolf Sigrist-Clalüna im Werdenberger Jahrbuch 1991 in einem ersten Teil anhand von Briefen und Tagebuchaufzeichnungen seiner Mutter Clara Sigrist-Hilty deren Reise in den Orient bis in die östliche Türkei im Jahr 1915 geschildert. Ihr Mann, Fritz Sigrist, der Vater des Autors, wirkte dort als Ingenieur am Bau der Bagdadbahn mit. In diesem Beitrag beschreibt Rudolf Sigrist wiederum anhand von Tagebucheintragungen und -notizen sowie nach den Erzählungen seines Vaters dessen Reise und Arbeitsbeginn bei der Bagdadbahn im Jahr 1910.

Fritz Sigrist war 1881 in Beirut als viertes Kind des Glarner Kaufmanns Kaspar Rudolf Sigrist-Weber geboren worden und verbrachte seine Jugendjahre in Beirut und im Libanon. Mit 13 Jahren kam er in die Schweiz, um hier Mittelschule und ein Studium an der ETH zu absolvieren. Anschliessend war er am Ausbau verschiedener Bahnlinien im Glarnerland, im Misox GR und Wallis beteiligt. Von 1910 bis 1918 arbeitete er mit Unterbrüchen in der Gegend von Aleppo und des Amanusgebirges als Sektionsingenieur am Bau der Bagdadbahn. Mit dem Ende des Ersten Weltkriegs kehrte er in die Schweiz zurück, wo er bei der Elektrifizierung der Gotthardbahn Arbeit fand und als Ingenieur beim Bau der Wägitaler Staumauer mitarbeitete. Bereits 1926 reiste er erneut in den Orient, wo er im Dienste einer dänisch-schwedischen Firma den Bau der 500 km langen Linie Fevzipascha–Diyarbekir und ab 1933 der ebensolangen Linie Irmak–Filyos als Oberingenieur leitete und fertigstellte. 1927 liess er seine Familie nach Istanbul nachkommen.

1936, nach der Beendigung seiner Arbeit in der Türkei, lehnte er ein erneutes Engagement der schwedischen Firma für den Bau einer Eisenbahn in Persien aus gesundheitlichen Gründen ab und kehrte in die Schweiz zurück. 1939 zog er mit seiner Familie ins elterliche Haus auf Egeten bei Schloss Werdenberg, wo er bis zu seinem Tod im Jahr 1963 wohnte.

Fritz Sigrist äussert sich selber nur ganz zurückhaltend zu politischen Fragen. Dazu mag neben dem Charakter seiner Tagebuchnotizen auch die Rücksichtnahme auf die Zensur und politische Verfolgung eine Rolle gespielt haben. Trotzdem helfen einige allgemeine Kenntnisse über die grösseren Zusammenhänge, die Notizen und Schriften von Fritz Sigrist besser zu verstehen.

Der Bau der Bagdadbahn war mehr als eine technische Meisterleistung in schwieriger Zeit. Er war ein Teil der europäischen Grossmachtpolitik. Diese Bahnlinie rückte Indien unter Umgehung des Suezkanals näher an Europa und war deshalb für die Kolonialmacht England von grösster Bedeutung. Sodann sollte sie das Rückgrat des Eisenbahnbaus im Nahen Osten werden und damit den Zugang öffnen zu einem ganzen, noch völlig unentwickelten Wirtschaftsraum. Aber auch strategisch war sie von grösster Wichtigkeit. Im türkisch-russischen Krieg von 1877/78 hatte sich das Fehlen leistungsfähiger Eisenbahnen für die Türkei schwer gerächt.[1] Be-



Zeitgenössische Karte des Amanus-Gebirges zwischen der Türkei und Syrien. Der Verlauf der Bahnlinie ist hervorgehoben.

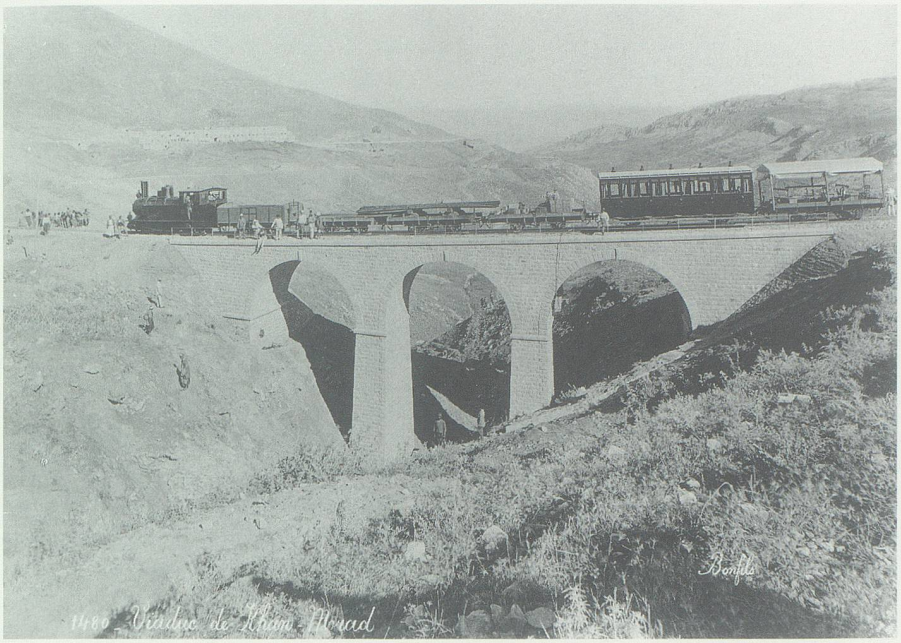
strebungen zum Aufbau eines anatolischen Eisenbahnnetzes mit deutscher Unterstützung und deutschem Kapital gingen deshalb bis ins Jahr 1887 zurück, und in einer unglaublich kurzen Bauzeit von zwei Jahren konnte 1890 die Linie Haidar Pascha (Istanbul) – Ankara eröffnet werden. Der zügigen Fortsetzung stellten sich allerdings bald finanzielle und vor allem politische Schwierigkeiten entgegen. Eine Reise des deutschen Kaiserpaars war das Signal für ein starkes Engagement des Deutschen Reiches in der Türkei.[2] Als daher 1903 nach zähen Verhandlungen die Konzession zum Bau der insgesamt 3200 km langen Bagdadbahn erteilt wurde, rief dies den politischen Widerstand der Gegner Deutschlands auf den Plan. Weil der deutsche Kapitalmarkt niemals ausreichte, die erforderliche Summe von 550 bis 600 Millionen Franken aufzubringen, war man deshalb auf englische, französische und österreichisch-schweizerische Beteiligung angewiesen.[3] Russland befürchtete eine Stärkung der Türkei an seiner Südflanke. Noch direkter betroffen waren die strategischen und wirtschaftlichen Interessen Englands sowohl wegen Indien als auch wegen Mesopotamien, wo der Abbau der Erdölvorkommen gerade begann.[4] Das politische Ringen, an dem sich auch Frankreich beteiligte, hatte zum Ziel, «eine völlige, die ganze Bahnstrecke umfassende Internationalisierung Deutschland abzutrotzen».[5] Daraus entstand der Kampf um die Bagdadbahn und ihre Verlängerung bis zum persischen Golf als zehnjähriges, zähes politisches Ringen, vor einem sich zusehends verdüsternden europäischen Horizont. Vor allem seit etwa 1910 wurde die Bagadbahn zu einer Spielfigur neben vielen anderen auf dem machtpolitischen Schachfeld der europäischen Grossmächte.[6]

Am 21. März 1911 konnte Deutschland eine Konvention mit der Türkei abschliessen, nachdem ein deutsch-österreichisches Konsortium im November 1910 eine grosse Anleihe zustande gebracht hatte.[7] Damit setzte auch der energische Ausbau der Bagdadbahnlinie ein, an dem sich Fritz Sigrist beteiligte. Trotzdem war aber die politische Frage noch längst nicht vom Tisch, konzentrierte sich jedoch auf den Schlussabschnitt und Anschluss zum Persischen Golf, auf den zu verzichten Deutschland seit 1912 bereit war.[8] Kurz vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs einigten sich Deutschland und England auf Basra als Endpunkt der Bagdadbahn und verzichteten auf die Weiterführung der Bahn bis Kuweit.[9]

Heinrich August Meissner-Pascha – der Oberingenieur der Bagdadbahn

Fritz Sigrists Aufzeichnungen sehen fast vollständig ab von den politischen Verwicklungen im Zusammenhang mit dem Bau der Bagdadbahn, lenken jedoch den Blick auf die Arbeit der Ingenieure und Techniker, die unter den damaligen Bedingungen im Orient Erstaunliches geleistet haben. Mit einem gewissen Respekt spricht er vom Oberbauleiter Meissner-Pascha, der zu seinen Lebzeiten schon einen legendären Ruhm erlangt hatte. Bereits mit 23 Jahren war er in die Türkei gereist und arbeitete seit 1885 am Ausbau der türkischen Eisenbahnen. Als 1900 Sultan Abdul Hamit den Bau der Pilgerlinie von Damaskus nach Mekka anordnete, wurde er leitender Ingenieur. Bereits 1908 war die gesamte Bahn bis Medina in einer Gesamtlänge von 1308 km fertig; pro Jahr hatte man durchschnittlich 150 km bewältigt![10] Zeitweise waren über 7000 türkische Soldaten daran beteiligt, allein schon die Wasserversorgung in der Wüste war ein grosses Problem.

Im Frühling 1910 trat Meissner-Pascha zur



Transportzug mit Brücken-Teilen für die Bagdadbahn auf dem Viadukt von Khan Murad im Libanon.

Anatolischen Bahnbaugesellschaft über. Die Bauarbeiten führte die «Philipp Holzmann GmbH, Gesellschaft für den Bau der Eisenbahnen in der Türkei» mit Sitz in Frankfurt am Main, welche mit Ausnahme der Lieferungen von Zement, Holz und Nahrungsmitteln für die Ernährung von etwa 30 000 Menschen und Tausenden von Tragtieren alle Baustoffe und Baugeräte lieferte.[11]

Die folgende Schilderung des Baubeginns 1911 gibt einen erhellenden Hintergrund zu den Berichten von Fritz Sigrist, der im Mai 1910 seine Tätigkeit in Aleppo aufnahm:

«1911 begann der Bahnbau der dritten Bauabteilung an mehreren Punkten. Die gesamte Strecke wurde in vier Sektionen eingeteilt; jede Sektion unterstand einem selbständigen Bauleiter. Leiter der schwierigen Bauabteilung Bagdad wurde Meissner-Pascha. Am 12. April 1911 erhielt er diesen Auftrag. Bis dahin nahm Meissner-Pascha seinen Dienstsitz in Aleppo und war Leiter der Bauabteilung Aleppo vom 12. April 1910 an, um die Vorarbeiten eines Bahnbaues zwischen Aleppo und Islahiye in die Wege zu leiten. Ursprünglich hatte die türkische Regierung nicht die Absicht gehabt, die Bahnlinie über Aleppo zu führen; denn sie stiess bei der Bevölkerung auf grossen Widerstand. Sogar Aufstände brachen in Aleppo aus. [...] Meissner, der sich für eine Linienführung über diese Stadt einsetzte, wirkte durch seine Anwesenheit dort beruhigend auf die Massen, so dass es zu keinen grösseren Störungen mehr kam.»[12]

Von dem ihm persönlich übertragenen Abschnitt Diyarbekir–Bagdad gibt es ausführliche geographische und wirtschaftliche Beschreibungen der Landschaften, und auch der unwiderrufliche Eingriff in das traditionelle Stammesgefüge von sesshafter und nomadischer Bevölkerung war ihm bewusst: «Wenn auch das Vertrautsein Meissners mit den Gebräuchen der Beduinen zu der Gastfreundschaft erheblich beitrug, so zeigte sich, dass die Bewohner Land und Ansiedelungsmöglichkeiten brauchten. In einzelnen Fällen zahlten sie nicht unerhebliche Summen, um Siedlungsland zu erwerben. Meissner meinte, dass es einer gesunden und ehrlichen Verwaltung durchaus möglich sein müsse, die Beduinen längs der Bahn sesshaft zu machen, wie es in Ägypten ja auch geglückt sei.»[13]

Meissner-Pascha (links aussen), der berühmte Pionier des Bahnbaus im Orient und Leiter des Bagdadbahnbaus in Aleppo um 1910.

Nach Kriegsende musste Meissner Pascha die Türkei verlassen, kehrte jedoch 1924 zurück und arbeitete weiterhin für die türkischen Eisenbahnen. Gleichzeitig hatte er einen Lehrstuhl für Eisenbahnbauten an der Technischen Hochschule Istanbul bis zu seinem Tode im Jahre 1940 inne. O.A.

«Wie ich zur Bagdadbahn kam[13a]»

«Im Jahre 1908 hörte ich zum ersten Male, dass Ingenieure für die definitiven Studien der Bagdadbahn ausgesandt wurden und dass bald mit dem Bau begonnen werden sollte. Aber mitten in der Bauzeit und der interessantesten Arbeit beim Baue der Wasserkraftanlage an der Rhone in Chippis konnte ich mich nicht entschliessen, vor deren Beendigung fortzugehen, so sehr mich «Glust» packte, wieder in den sonni-

1 Bode 1941, S. 1.

2 Bode 1941, S. 8, betont, dass Deutschland mit der Bagdadbahn ausschliesslich wirtschaftliche Ziele verfolgte. Freilich waren diese langfristig nicht zu trennen von kolonialen, politischen oder gar strategischen Überlegungen.

3 Bode 1941, S. 8.

4 Englands Interesse konzentrierte sich vor allem darauf, den Endabschnitt der Bahn bis Kuweit und damit den Zugang zum Persischen Golf in seine Gewalt zu bekommen.

5 Bode 1941, S. 10.

6 Entsprechend gross ist darum auch die Zahl der politischen und geschichtlichen Untersuchungen zu diesem Thema; auf sie kann nicht weiter eingegangen werden.

7 Bode 1941, S. 56.

8 Bode 1941, S. 96.

9 England behielt so die Kontrolle über die Flussschiffahrt in Mesopotamien. Bode 1941, S. 107.

10 Pönicke 1958, S. 6.

11 Pönicke 1958, S. 16.

12 Pönicke 1958, S. 16.

13 Pönicke 1958, S. 23f.

13a Unter dem Titel «Meine Erinnerungen aus der Zeit der Bagdadbahn» hat Fritz Sigrist 1919 handschriftlich einen Bericht zu den Jahren 1910–1918 begonnen, der aber nur die Anstellung und Reise bis Beirut ausformuliert enthält.

gen Orient zu gehen. Aber der Gedanke wurzelte sich immer tiefer in mir ein, und als 1910 nach erfolgten definitiven Studien der Bagdadbahnbau II von Eregli nach Tell Helif[14] beginnen sollte, war es für mich gegeben, nicht mehr länger zu warten. Der arabischen Landessprache mächtig sowie Kenner von Land und Leuten und Sitten, hatte ich mit meiner Bewerbung Erfolg, und bald hatte ich den Vertrag mit der Gesellschaft für den Bau von Eisenbahnen in der Türkei, einer Tochtergesellschaft der AG Philip Holzmann & Co., geschlossen, und mein Dienstantritt wurde auf den 1. Mai 1910 in Aleppo festgesetzt. Nun folgten bis zu der Lösung des Dienstverhältnisses mit der AZ AG, Neuhausen, die Vorbereitungen für die Reise, Ausstaffierung mit Waffen, Kleidern etc. Speziell bei Beschaffung der Waffen (Browning und Drilling) wurde der Abenteuergeist rege, denn der Aufenthalt in den unwirtlichen Gegenden versprach interessant zu werden. Die Reit-, Touristen- und Waffenausrüstung war nun komplett, und ausser dem Reisegepäck ging eine Kiste als Frachtgut von Danzas & Co. spediert zirka drei Wochen vor der Abreise ab. Die Eltern in Beirut waren schnell mit meiner Betätigung bei der Bagdadbahn einverstanden, war damit doch die Gelegenheit geboten, dass ich öfters zu ihnen nach Beirut kommen konnte. In bester Stimmung, voll der guten Hoffnung auf eine erfolgreiche Tätigkeit, reiste ich im April von Siders ab.»

Einladungskarte zu einem Ingenieurfest zu Ehren des Oberingenieurs Meissner-Pascha.

Fritz Sigrist mit dem umfangreichen Expeditionsgepäck.

Die Reise in den Orient

Fritz Sigrist fuhr mit der Bahn nach Marseille, wo er noch Besuche machte:

«Vor der Abreise besuchte ich noch die Verwandten in Marseille, Fritz und Berta Wüst-Weber und die Familie Jacques Sigrist, Strohhutfabrikant in der Avenue de la Madeleine. Am Tage der Abreise begleiteten mich Cousine Bertha Wüst und Cousine Bertha Sigrist auf das Schiff. Am Tage vorher hatte ich Marseille angeschaut. Mittags mit Cousin und Cousine Wüst am alten Hafen die Bujabès (Bouillabaisse/Fischsuppe) gegessen. Die kannte ich aus all den Erzählungen von den Verwandten, die jeweilen wohl auch im selben Restaurant die Spezialität von Marseille kosteten. Abends imponierte mir das rege Nachtleben in der Cannebière. Trotz aller Freude und dem Gefühl, den richtigen Weg eingeschlagen zu haben, machte mir der Abschied von Europa doch grossen Eindruck, und vielleicht gerade deswegen, weil ich durch das Beisein der jungen hübschen Cousinen daran erinnert wurde, dass ich im wilden Leben in der Wüste auch viel preiszugeben hatte. Wir hatten zusammen das Schiff besichtigt, die N.D.L. Gneisenau. Immer näher rückte die Zeit der Abfahrt, und schon tönte der dumpfe Ton der Dampfpfeife. Eilig verliessen die Nichtreisenden das Schiff, und der Perron füllte sich mit den Passagieren. Bald hatte der Dampfer vom Quai abgedreht, so dass er in engem Bogen und mit Volldampf die Ausfahrt aus dem Hafen nehmen konnte. Damit verschwand auch das Bild am Quai, das mich noch lange beschäftigte, der Abschied von Europa und den jungen Mädchen. Aber kaum waren wir ausserhalb des Hafens und am Leuchtturm vorbei, setzte ein scharfer Wind ein, und das Meer wurde ganz dunkel und bewegt. Anderntags, bei schöner See, vereinigten sich dann die Passagiere zum Mittagessen, und schnell fing ein lebhaftes Gespräch an. Es wurde an kleinen Tischen zu sechs Gedecken serviert. Das Essen war tadellos, und der gute Appetit, genährt von der frischen Seeluft, fehlte nie und auch nicht die animierende Unterhaltung. Zu der hat in erster Linie die Madame Marquise beigetragen, die die buntgemischte Tischgesellschaft bald zu einer Familie zusammenschweisste. Es waren Monsieur le Marquis de ...[15], ein ehemaliger französischer Offizier, Madame la Marquise de ...[15], ein ägyptischer Arzt, der seine Studien in Paris beendigt hatte, eine spanische Tänzerin, von Rio de Janeiro kommend, ein junges französisches Landpomeränzli aus dem Süden Frankreichs und ich. Am wenigsten gesprächig war der Marquis. Wir hatten es bald heraus, dass er aus Angst vor seiner Gattin oder 'Herrin' schwieg. Schon nach der [ersten Promenade] auf Deck zog sie jeden ins Vertrauen und erzählte, dass sie ihre Affaires in Alexandrien, wo sie Häuser und Land hätten, regeln müsse, ihrem Manne fehle der praktische Blick etc. Im übrigen war er ganz ein Marquis, eine hagere, lange Gestalt mit scharf geschnittenen Zügen und Hakennase, gut gekleidet. Sie sah aus wie die robusteste Marketen-

derin, die dem Kürassierregiment ihres Mannes gefolgt war zu Manöverzeiten, schwerbeladen mit Schmuck wie eine Levantinerin, ein rechtes Pflaster; nur das Mundwerk lebendig wie ein Bachstelzenschwänzli.

Ein nie versiegendes Gespräch war der Halleysche Komet.[16] Er vereinte mit Ausnahme der Marquise die gesamte Tischgesellschaft nachts um zwei Uhr auf Deck. Es waren herrliche Stunden, die man verbrachte im Betrachten des Sternenhimmels und des Meeres mit seinen glitzernden Seetierlein. Zu dem mir von früheren Seereisen her bekannten Schauspiel kam diesmal das des grossen Kometen hinzu.

In Neapel gingen wir an Land. Das Schiff hielt nur wenige Stunden, und doch wollten wir versuchen, nach Pompeji zu kommen. Mit der Gürtelbahn fuhren wir hin, konnten jedoch nicht einmal einen Blick in den Eingang zu den Ruinen tun, als schon das Tram ansauste, das wir benutzen mussten, um zeitig aufs Schiff zu gelangen. Pompeji haben wir nicht gesehen, aber dafür die schöne Fahrt durch all die Gärten durch und an Lavaströmen vorbei. Am Quai kauften wir noch Orangen und hörten einer Sänger- und Guitarrengruppe zu, unterbrochen vom lauten Schiffspfeifenton, und dann ging's dem Schiffe zu, wo uns der Kapitän mit Vorwürfen empfing, wir hätten uns um zirka eine halbe Stunde verspätet, darum auch seines Schiffes dumpfer, grollender Ton. Auch die Marquise war ziemlich erbost. Armer Marquis, was hat er alleine dann zu hören bekommen!

Vor Alexandrien gab es noch zirka zehn Stunden Schaukeln, in der Früh langten wir dann aber bei prächtiger See an. Der gelbe Landstreifen mit Palmen und den einfachen weissen Häusern, mit ihren platten, geraden Erddächern vor dem dunkelblauen Himmel war mir ein lieber Anblick. Jetzt kam der richtige Orient. Trotzdem ich ja Port Said und Alexandria von früher her kannte, war mir das bunte und laute Getriebe, das Gemisch von Farben, Trachten etc. doch wieder eine Überraschung. Unsere spanische Tänzerin, die stets etwas schweigsam war, erschien nun in grosser Toilette mit mächtigem Federhut und wurde von einer langen Nachtkaffeegestalt abgeholt; sie war sichtlich etwas munterer. Mich holte Herr Carasso, ein Angestellter von Rudolf Cairo[17] ab. Der Zoll ging glatt vonstatten, nur hörte ich einen Reisenden ganz energisch auf arabisch schimpfen: Es war unser ägyptischer junger Arzt, dem die unverschämten Zollbeamten noch Geld abnehmen wollten für seine privaten und gebrauchten Instrumente, die gut gepflegt waren und wie neu aussahen. Der Beamte meinte, wenn sie alt wären, würden sie nicht so glänzen.

Nach dem Mittagessen ging es gleich zur Bahn, und um sieben Uhr langte ich in Kairo an, wo mich Rudolf an der Bahn abholte.»

Fritz Sigrist verbrachte den Landaufenthalt bei Verwandten. Am zweiten Tag besuchte er mit Rudolf Cairo dessen Landgut in Bilbeis, das nilaufwärts südlich von Kairo lag:

«Ruedi zeigte mir sein Landgut, das er durch Bewässerung (Pumpanlage) gegen die Wüste zu ausdehnte. Er hoffte, es in einigen Jahren aus dem Wüstenland zu einer Baumwollplantage zu gestalten. Das dem alten Grossen Kanal nahe gelegene Landstück war schon früher fruchtbar und war ein herrlicher üppiger Garten mit Orangen, Blumen, Rosen etc. Dort stand auch ein Landhaus, gut eingerichtet und mit gutem Keller, der uns einige gute Tropfen spendete.

Es war sehr heiss, mir fast zuviel.

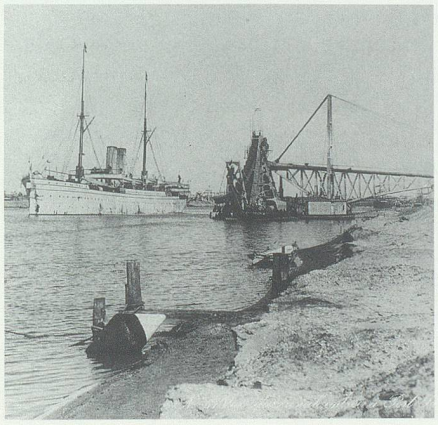
[...] Vom Landgut zur Bahn fuhren wir in einem kleinen Wagen und konnten Fellachendörflein, die Kanäle, die primitiven Pumpanlagen, die sogenannten Sachié, Wasserräder, die von Ochsen angetrieben wurden, sehen, dann die modernen Einrichtungen der Bewässerungsschleusen sowie die Klappbrücken über die Kanäle, die den Dahabije[18] mit den langen Segelstangen den Weg öffnen müssen. Abends langten wir in Kairo wieder an.

Anderntags ging's nochmals zur Stadt und nach dem neuen Vergnügungsort Heliopolis, wo ich einige der grossen Hotels mit den grossen Konzertsälen besuchte. Heliopolis ist durch eine tadellose elektrische Schnellbahn mit Kairo verbunden. Rudolf entschloss sich, seinen Frühjahrsausflug mit mir zusammen zu machen und für einige Tage nach Beirut zu kommen, und so fuhren wir dann nächstentags zusammen nach Port Said, ab Ismailia meist längs dem Suezkanal, auf dem wir einige durchfahrende Schiffe kreuzten und auch die Riesenbagger, die dem Kanalunterhalt dienen, im Betriebe sahen und durchfahrende Schiffe.

Mittags langten wir in Port Said an und konnten noch am gleichen Abend mit dem Messageries-Maritimes-Dampfer «Jarrah» nach Beirut abdampfen. Morgens ging die Dampferfahrt längs der syrischen Küste, gegen Mittag bogen wir um Ras Beirut und hatten bei glänzendem Wetter den herrlichen Ausblick auf den schneebedeckten Libanon, die von Pinien bewaldeten Vorberge und die terrassenförmig ansteigende, bunte Stadt, die zu den schönsten der Mittelmeerstädte gehört. Papa und Caspar holten uns ab, und bald sassen wir zu Hause in der grossen Halle.

Am folgenden Tage ging's zur Douane, um meine Kiste auszudouanieren. Da hatte ich erstmalig die Gelegenheit, mit Bakschisch zu operieren, um mein verbotenes Kugel-

Die Einfahrt zum Suezkanal bei Port Said um 1911: Grosse Bagger halten die Fahrrinne frei.



14 Die 840 Kilometer lange Linie mit der Durchquerung des Taurus- und des Amanusgebirges bis ins obere Mesopotamien war 1908 beschlossen worden und hatte die Konzession bekommen. Dazu gehörte auch die Abzweigung nach Aleppo. Der Baubeginn verzögerte sich jedoch bis 1910. Am 1. Dezember 1909 war die «Gesellschaft für den Bau von Eisenbahnen in der Türkei» gegründet worden. Ihr Geschäftssitz wurde in die neutrale Schweiz nach Glarus verlegt. Ob die aus Glarus (Netstal) stammenden Familien Sigrist, die in Ägypten und Beirut tätig waren, dabei eine Rolle gespielt haben, entzieht sich unserer Kenntnis. Die Baugesellschaft mit Sitz in Glarus trat Anfang 1918 in Liquidation bzw. wurde in eine Auffanggesellschaft unter der Führung der Deutschen Bank und der Philipp Holzmann übergeführt (nach Lodemann 1988, S. 64, S. 70f.). Das Amanus-Gebirge stellte einen technisch äusserst schwierigen Abschnitt dar und erforderte viele Kunstbauten, Brücken, Tunnels. Der fünf Kilometer lange Scheiteltunnel ist der längste Tunnel der ganzen Bahnlinie. Die Brücke über den Heridere ist 276 Meter lang.

15 Die Namen fehlen im Manuskript.

16 Der Halley-Komet als bekanntester der periodischen Kometen hat eine Umlaufbahn von 76 Jahren und hatte 1910 sowie 1986 seine Annäherung an die Erde.

17 So wurde offenbar Rudolf Sigrist, ein in Kairo wohnhaftes Familienmitglied, genannt zur Unterscheidung des Beiruter Zweiges der Familie.

18 Dahabije, arabisch «die Goldene», ist der übliche Name für die langen Schiffe mit Segel, Verdeck und Kajüte.

gewehr sowie scharfe Munition durchzubekommen. Es ging aber recht gut. Es war ein Medjid (Fr. 4.50), der dem Zollwärter in die Hand gedrückt wurde. Später, im Jahr 1918, musste ich für analoge Gelegenheiten bis zu 300 Franken in die Hand drücken.

Neben den schönen Stunden mit den Eltern, die ich da verbrachte, wieder all die Jugenderinnerungen auffrischend, trübte uns allen die Freude der Umstand, dass eine gründliche Revision im Geschäft ergab, dass dessen Stand ein sehr prekärer war.[...]

Mit Arbeiten auf dem Büro und bei einem Ritt über Broumana nach Beit Merry, dem lieblichen Sommerfrischeort an den Hängen des Libanon, einem Garten Eden gleich, ging mir zum Abschied vom Lande meiner unbeschwerten Jugendzeit mein Herz in Fröhlichkeit auf.

Die Reise von Beirut nach Aleppo im April 1910

Am Abend fahre ich mit der Eisenbahn in Beirut mit meinem Expeditionsgepäck ab. Es herrscht im Coupé eine ungeheure Hitze von 42 Grad Celsius. Mir gegenüber sitzt ein Türke, in seinen Mantel gehüllt, und lacht mich aus, da ich in meiner dünnen, leinenen Khakikleidung vor Schweiss triefend schmachte. Im gleichen Zuge sitzen Lachach Köpner, der später im Krieg Dolmetscher war, und Dr. Schütz, ein Elsässer Arzt.

Am 1. Mai 1910 stelle ich mich bei Meissner-Pascha in Aleppo zu meinem Dienstantritt vor. Die Vermessungsbrigade wird von Meissner-Pascha organisiert, der die Chargen an uns Ingenieure und Geometer verteilt. Wir justieren die Instrumente, was mit einer Jagd nach Spinnfäden[19] beginnt. Ich freue mich, mich von dem langweiligen Tabellenschreiben drücken zu können, da mir als mit dem im Orient üblichen Feilschen und Handeln Vertrautem der Kauf der Pferde zugewiesen wird. Um die struppigen, zähen Pferde auszuprobieren, unternehme ich mit Schüepp, Flechsig, Zollinger und Streiff, das Nützliche mit dem Lustigen verbindend, weite Ritte, die wir als lustige «Sonntagsritte» bezeichnen.

Der Sammelplatz der Bagdadbahn-Ingenieure ist das Hotel 'Du Parc', von uns respektlos 'Du Porc' genannt. Die Besitzer, zwei armenische Brüder Baron sind die Gründer der Hotelierdynastie Baron, die im vorderen Orient die renommiertesten Hotels führen.[20] Mit einigen anderen Herren werde ich im Hotel Azisieh einquartiert, da wir nicht alle im 'Du Parc' Platz finden. Die alte Garde von der Hedschasbahn, die Ingenieure Schröder, Miloschewic, Zablowski und andere finden sich da ein.

Als Ausgleich zu der strengen Arbeit in der Hitze der Strecke suchen wir Entspannung im arabischen Theater 'Zirkus', bei Eis mit Sängerinnen, gemütlich die Nargileh[21] schmauchend. Auch Kegelabende waren eine willkommene Abwechslung.

Im August 1910, nach der ersten Absteckung der Brigade Katma-Aleppo, nehme ich den Magaziner mit nach Damaskus und von da aus nach Beirut, um Einkäufe für das Büro zu machen. Ich muss auch die Ausstattung des Zeltlagers beschaffen und Munition und weitere Camping-Utensilien bereitstellen.

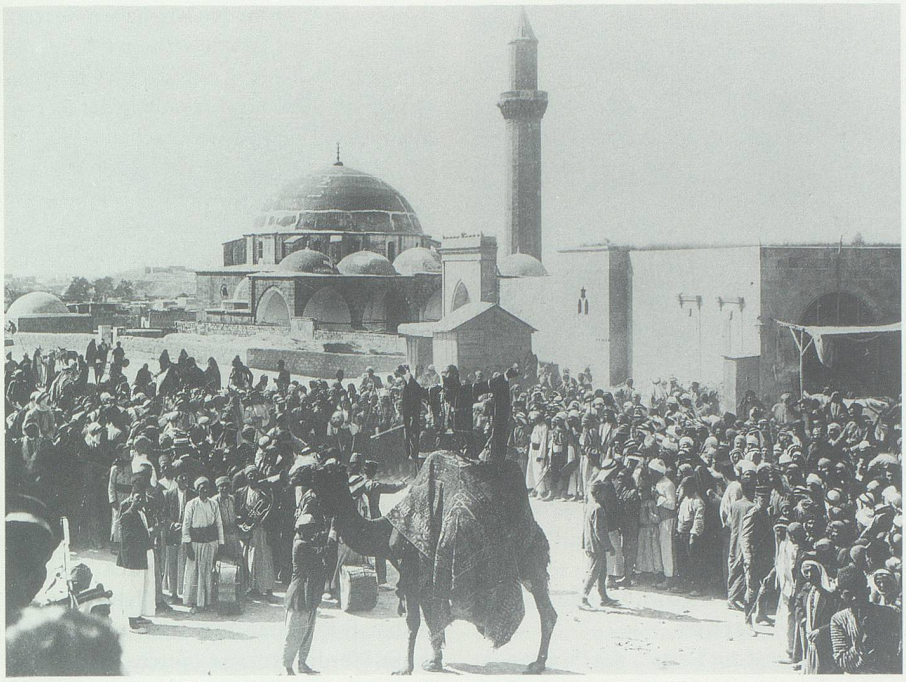
Beim Feilschen mit den Scheiks um den Preis der Kamele und beim Abwägen der Lasten am letzten Tage vor der Abreise, kommen mir meine guten Arabischkenntnisse sehr zustatten. Ich reise im Wagen von Pittoria bis Tell Azaz. Mittags rasten wir in Kefr Autoun in einem alten halb verlassenen Han.[22] Zur Zeit, als Aleppos Verkehr durch die Strasse Alexandrette (türk. Iskenderun)–Belan–Katma–Haleb bewerkstelligt wurde, stand dieser Han mit mehreren anderen längs der Karawanenstrasse in hoher Blüte. Heute sind diese Karawansereien fast alle ganz zerfallen und verlassen, nur wenig noch sind bezogen und nehmen den spärlichen Verkehr auf. Die Wände sind mit den Namen vieler Besucher 'verziert'. Man ist nicht einmal so erbost darüber, denn so viele verschiedene Schriften sieht man selten nebeneinander, arabische, türkische, griechische, armenische und lateinische. Die Zeichnungen sind meist sehr grotesk und naiv, ähneln den Hieroglyphen. Einzelne Säulenreste und Kapitelle weisen darauf hin, dass hier schon zu römischer Zeit wohl eine Siedlung gestanden haben mag.

Freude bereiten mir die Turmfalken, die hier in grosser Zahl hausen und recht Leben in das öde Gebäude bringen. Ein Hanci[23], der neben diesem wenig einträglichen Geschäft noch Landwirtschaft betreibt, hat sich mit seiner Familie in Zelten ausserhalb des grossen Han festgesetzt. Er bringt herrlich frisches Wasser aus der Zisterne und braute in seinem Cesve (kleines Kaffeekännchen) etliche schwarze Kaffees. Bevor wir wieder in das Lager zurückkehren, nehmen wir in Aleppo ein türkisches Bad und lassen uns so richtig durchwalken und fühlen uns danach wie neugeboren.

Neben Kamel und Pferd setzten die Ingenieure auch Automobile ein, was nicht immer ungefährlich war.

Der Bazar in Aleppo

Im Bazar bieten uns Teppichhändler prächtig geknüpfte Teppiche und robuste, schön verzierte Satteltaschen an. In diesem Bazar sind viele kleine überwölbte Kammern, wo in ganzen 'Strassen', Gewölbe neben Gewölbe, nur Gewürze angeboten



Eine Menschenmenge lauscht dem Erzähler auf dem Kamel vor der Moschee in Aleppo.

werden: Pfeffer, Majoran, Koriander, Harze und Weihrauch. Die Luft ist ganz geschwängert von dem Duft der vielen Gewürze. In anderen Winkeln dieses Labyrinths von Gässchen und Winkeln dröhnt das Hämmern der Kupfer- und Messingschmiede, die Arabesken in die Tepsi (Tablett) einpunzen und Silberfäden einhämmern. In einem anderen Trakt sind lauter schöne Waffen zu haben, prächtige Dolche mit beinernem Knauf, edelsteinverziert, die Damaszenerklinge fein ziseliert. Schön geschnitzte Meerschaumpfeifen, die Mundstücke aus echtem Bernstein, die ich jeweils ganz sachte anrauche, um mit der braunen Patina auf dem schneeweissen Pfeifenkopf die Schnitzereien noch plastischer hervorzuzaubern.

Vor dem Bau der Bagdadbahn war die Kamelkarawane das effizienteste Transportmittel.

In grösseren Gewölben sehen wir schöne Möbel aus Ebenholz, Steineiche, Schatullen mit Sandelholz und Perlmutter und Elfenbein eingelegt sowie Hocker, die unsere spartanisch einfach ausgestatteten Zelte des Camps in Traumvillen hätten verwandeln können.

Nach der Besichtigung der Omar-Moschee kehren wir in unser Zeltlager zurück.

In dieser Gegend gibt es viel Getreidebau. Die armseligen Dörfer werden bei der Ernte umlagert von den Getreidepatrons, Agas, die die Erntearbeiten beaufsichtigen und kontrollieren, den Versand organisieren. Pferde, Esel und Kamelkarawanen werden für den Transport bereitgestellt. Es herrscht ein emsiges Treiben und Wesen. Gurgelnd legen sich die Kamele nieder, werden beladen von den bereitliegenden Stapeln. Alles liegt in der sengenden Sonne unter freiem Himmel. 'Yallah!' (Los!) brüllt der Karawanenführer, das Leiteselein setzt sich in Trab, die Kamele folgen, und bald verschwindet wieder eine Karawane im Wadi, eine gelbe Staubfahne in der flimmernden Luft zurücklassend.

Die Werkzeuge und das Ackergerät sind sehr primitiv. Wie in biblischen Zeiten zerfurchen Holzpflüge, manchmal mit einem eisenverstärkten Sporn, die trockene Erde. Zum Dreschen wird das Korn samt den Halmen auf einen grossen Haufen getan, und ein Esel oder ein schwarzer Wasserbüffel zieht mit verbundenen Augen im Kreise herum einen mit Eisenrädchen, oder auch nur mit Feuersteinen besohlten Schlitten darüber hin. Ein alter Mann oder ein Kind leitet das Zugtier. Später bei Wind trennen die Frauen mit Worfelschaufeln das Korn von der Spreue.

19 Damals wurden die Fadenkreuze für die Vermessungsinstrumente mit Spinnfäden neu bespannt.

20 «Baron» wird armenisch auch für Herr gesagt. Hier sind Gründer einer Hotelierdynastie gemeint, die im Orient die besten Hotels gründeten und sehr renommiert waren. Noch 1990 wurden im Österreichischen Fernsehen Herr Baron und sein Hotel in Aleppo vorgestellt.

21 Nargileh ist eine Wasserpfeife. Der Tabak wird unter einer glühenden Kohle entzündet und der Rauch durch das Wasser gesogen, so bleibt er kühl. An einer Pfeifen-Wasserflasche können mehrere Raucher mit ihren Mundstücken über Schläuche angeschlossen sein.

22 Han ist eine Herberge, ein grosses Gasthaus oder Bürohaus.

23 Hanci ist der Mann, der den Han betreut.

Das Leben in den Zelten

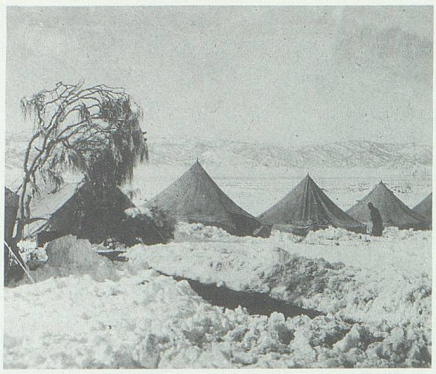
Morgens um fünf Uhr ist Tagwache, wir werden geweckt, trinken eine Tasse würzigen Kaffee, dann machen wir rasch Toilette, und nach gemeinsamem Frühstück geht es ab zur Arbeit um sechs Uhr.

Zwischen Katma und Helan steht kein Baum und kein Strauch bis zum Ain Nahum, dem Brunnen in Tell Refaat. Wir erwachen ganz rot, die rote, sandige Erde war uns ins verschwitzte Gesicht geweht worden.

Das ganze Dorfleben spielt sich beim Brunnen, einer Zisterne mit mehr oder weniger sauberem Wasser, ab. In der Zisterne von Ain Nahum wimmelte es von roten kleinen Würmlein. Wenn man durch das Taschentuch trinkt, gibt es einen rotbraunen Fleck. Wenn möglich haben wir immer gekochtes Wasser getrunken.

Die Frauen staunen über unsere weisse Hautfarbe, und ich höre im Vorbeigehen eine sagen: 'Pfui, welch schlechten Geruch diese haben.' Na, es war gegenseitig: uns schockierte der Knoblauchgeruch.

Die Nächte sind sehr heiss. Vor Helan bekommt Stöppner vor Überarbeitung einen Weinkrampf und ich eine Diarrhoe, jedenfalls auch von der Anstrengung. Wir schlafen unter hochgeschürztem Zelt und sehen mit dem 'Zeiss' in eine offene Türkenwohnung hinein. Er ist ein Besitzer von Feldern, der über die Erntezeit mit seiner Familie aufs Land geht. Sie können den Schlaf auch nicht finden, und schemenhaft huschen die schäkernden, schlanken jungen Mädchen umher, eine alte Frau sitzt lethargisch da.



Neben der Hitze im Sommer konnten die Schneefälle im Winter das Leben in den Zelten mühsam machen.

Vorbereitungen zum Empfang Meissner-Paschas

Auf Sonntag ist der Besuch des Paschas angesagt. Ich gehe am Vorabend auf die Jagd und schiesse mit einem Schuss sieben drosselartige Vögel. Es fliegen auch Wachteln. Nachts gehen wir mit der Laterne im nahen Bach auf Krebsfang. Am Sonntag wird der Pascha und die grosse Korona der leitenden Ingenieure mit einem fein zubereiteten Mahle empfangen. Nach Inspektion und Weiterplanung geben wir zu Ehren Meissner-Paschas vor seiner Abreise einen Bierabend.

Andern Abends fahre ich vom Camp zum ersten Male nach sechs Wochen strengster Feldarbeit nach Aleppo. Von Helan nach Aleppo, entlang an den herrlichen Gärten, erfreut sich mein Auge an dem prächtigen Paradies. Welcher Kontrast zur steinigen Dürre auf der Strecke, wo wir die letzten Kilometer vermessen haben!

In Aleppo begegnen wir den neu angekommenen Ingenieuren. Wir bilden uns etwas ein auf unsere braune Farbe, die wir bei unserer Arbeit in der sengenden Sonne bekommen haben. Die 'Neuen' staunen, denn sie stehen unter dem Eindruck, bei dieser Hitze könne man nicht arbeiten. Wir zeigen ihnen zuerst die Befestigungen der Stadt und danach die Querprofile.

Am 7. September 1910 breche ich mit einer Karawane von dreissig schwer beladenen Kamelen auf, um ein neues Lager in der Ebene von Rajou in der Nähe des Dorfbrunnens zu errichten, wo ich Hüsmez Scheik Moussa begrüsse. Schütz und Dr. Altonian kommen mir entgegen, die auf ihren Pferden vorausgeritten waren. Am Bach scheucht die Karawane eine Gruppe badender Frauen und Mädchen auf. Wir machen Mittagsrast bei einer Mutter und erreichen gegen Abend die Deuti-Installation auf dem Hügel, von wo aus uns ein herrlicher Fernblick auf die Ebene nach der Mühe des langen Rittes belohnt. Die Zelte sind bald aufgestellt, und die Nacht senkt sich über das provisorische Lager.

Hundegebell als Antwort auf das Heulen der Schakale weckt mich auf. Am Morgen geht es über Holuk am Kloster Akbez vorbei weiter nach Katranlyk zum Hügel von Karababa, den das Trassé zerschneiden wird.

Mehr als ein halbes Jahr danach, im April 1911, bin ich in der Installation von Missaka eingezogen.

Mit Schwester Paula[24] reite ich bei Regen von Rajou bis zum Han Afrin und übernachte in der Installation der Sektion XV, dann geht der Ritt weiter nach Aleppo, wo ich bei Doktor Mankievic fein untergebracht bin und das kühle Bad geniesse. Zum Mittagessen bin ich bei Schwester Paula eingeladen und lasse mich verwöhnen.

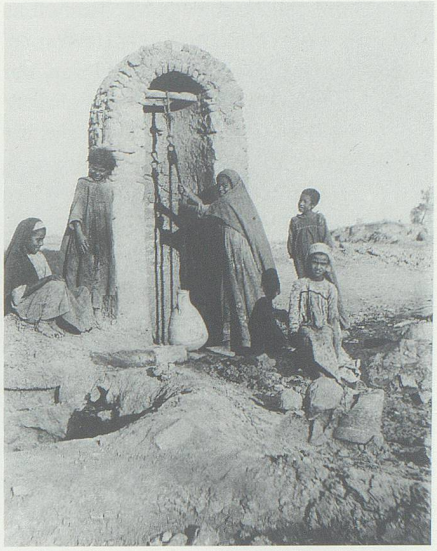
Kurdenfrauen besuchen unsere Installation im Festtagsgewand, ihr silberner Schmuck auf dem Kopfe glänzt in der Sonne, und die schön ziselierten Armreifen an den schlanken Armen klingeln leise. Sie sind fröhlich, und als wir unseren Phonographen spielen lassen, singen sie ihre Lieder.

Im ersten Sommer schon gibt es grosse Aufregung bei der eingeborenen Bevölke-

Gruppe von Ingenieuren der Bagdadbahn mit ihren Frauen

Für die Mitarbeiter musste ein eigener Gesundheitsdienst aufgebaut werden. Zwischen 1910 und 1918 wirkte Schwester Paula mit ihrem Pferd auch ausserhalb des kleinen Spitals segensreich.

Kurdenfrauen beim Bade.



Die Wasserversorgung der Bevölkerung erfolgte mittels altertümlicher Ziehbrunnen. Die Anwesenheit der vielen hundert Bahnarbeiter führte zu Wassermangel und Streit und machte die Erschliessung neuer Brunnen notwendig.

rung, da die Brunnen nicht mehr genug Wasser liefern für all die neu herzugekommenen Ingenieure, Arbeiter und Reittiere der Installation. Es wird 'brenzlig', und ich verhandle zäh mit den Scheiks um das so begehrte Wasser. Wir müssen neue Brunnen graben in der trockenen Ebene. – Es ist gar nicht gewiss, ob wir auf vermehrtes Grundwasser stossen werden. – Inschallah!

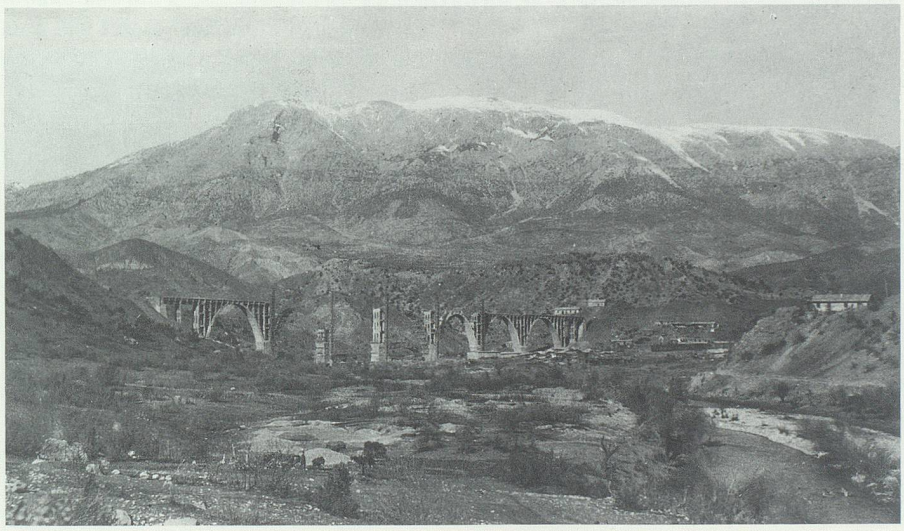
Zwischen Italien und der Türkei bricht ein Krieg aus.[25] Alle Italiener werden ausgewiesen. Ich übernehme die Sektion, und Uvovic' Kroaten können an Stelle der Italiener eingestellt werden.

Mit den Schwestern feiern wir im Spital Weihnachten. An Neujahr droht das baufällige Gebäude zusammenzustürzen und wird gestützt. Später wird es von aussen mit Zement verfugt und mit Wellblech abgedeckt. Die Schwestern Frederike, Liesel und Emmy, die Braut von Herrn Neff, leben auf und verwöhnen uns oft in dieser Zeit der Regenperiode. Bei Lampenlicht sitzen wir zusammen in ihren heimeligen Spitallogis und geniessen recht die Häuslichkeit nach dem langen Leben in Zelten und Baracken. Hier kriechen keine Skorpione auf dem Fussboden herum, und ein zahmer Gecko macht an den Wänden und der Decke Jagd nach Fliegen und Stechmücken.

Über Heridere wird unter der Leitung eines Brückenbauingenieurs eine Brücke gebaut. Mir obliegt neben der Leitung der Sektion die Bereitstellung des nötigen Baumaterials, des Schalungsholzes, von Eisen und der Transport der Steinquader, dazu die Stellung der Arbeitsbrigade. Mit Herrn Neff fahre ich nach Tripolis[26] und weiter nach Beirut, um Eisenteile aufzutreiben und neues Ersatzeisen zu kaufen. Ein Extrazug nach Tripolis wird gestellt.

Die Differenz zwischen dem Preis der ersten Klasse und dem der dritten Klasse wird uns herausbezahlt. Wegen eines Unterbruchs im Eisenbahnbetrieb wird die Reise auf einem österreichischen Dampfer längs der Küste des Libanons fortgesetzt. Der Blick nach Tripolishorn erinnert mich an ein Libanon-Reislein, als ich vor sieben Jahren mit Huber-Pascha durch die schöne Gegend geritten war. Die Heimreise können wir ganz per Bahn machen und müssen so die schweren Eisenteile nicht umladen.[26b]

Die grosse Brücke bei Heri-Deri in der Nähe von Rajou im Bau



24 Schwester Paula war Krankenschwester im nahen Spital. Von 1910 bis 1918 war sie mit den Eltern bekannt und befreundet. Sie wirkte, immer zu Pferd unterwegs, sehr segensreich, überall, wo es zu helfen gab. Sie stand auch meiner Mutter bei der Niederkunft ihres ersten Sohnes in Fevzipascha, am 26. Januar 1917, bei. An der Etappenstrasse, wo mit Cholera, Flecktyphus, Ruhr etc. verseuchte Soldaten und Muhacirs vorbeizogen, half sie unermüdlich.

25 Im Italienisch-Türkischen Krieg griffen die Italiener am 26. September 1911 nach schroffem, äusserst kurzfristigem Ultimatum Tripolis an. Dieser Krieg schweisste die muslimischen Türken des Osmanischen Reiches und die von ihnen unterjochten Araber in Syrien und Libanon wieder mehr zusammen, und die Aufstände der Araber hörten eine Zeitlang auf.

26 Tripolis oder Tarabulus ist eine Hafenstadt an der Küste des Libanons, nicht zu verwechseln mit Tripolis in Libyen.

26 b Nach einer Notiz auf einer Fotografie fiel 1914 beim Umladen in Tripolis eine ganze Eisenladung ins Meer.

Ramponi beaufsichtigt beim Tunnelbau die kurdischen Mineure. 'Schotterfrauen' räumen den Aushub weg, und Aziz, der schwarze Messgehilfe, stellt mir die Messlatten, während Bahri Abd ul Kerim die Jalonstäbe im Senkel hält, die in dem felsigen Gelände schlecht gesteckt werden können. Ingenieur Kubelik leitet alle diese Arbeiten auf diesem Abschnitt.
Um die langen Aufenthalte in der Wildnis ohne jeden kulturellen Anlass etwas aufzulockern, unternehmen wir allerlei. Ein Besuch beim Derwisch Hassan Aga, mit dem ich mich lange unterhalte, eröffnet mir weitere Einsicht in das Leben dieser Orientalen.

Die Vermessungsarbeiten in den baumlosen Gebieten gestalteten sich wegen der Hitze äusserst anstrengend.

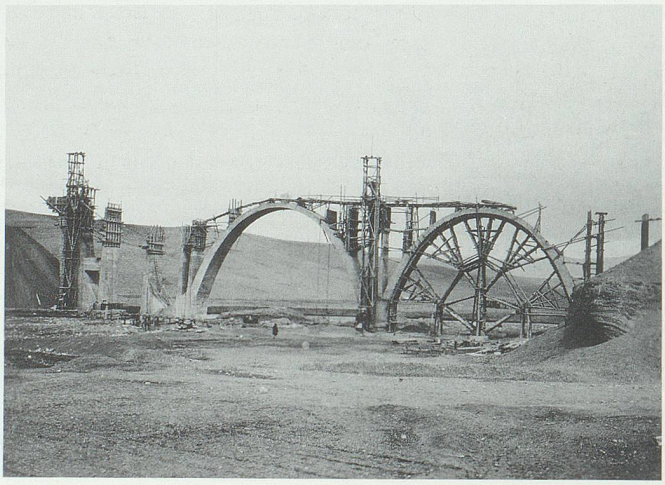
Scharmützel mit Räubern

Trotz der in der nahen Kaserne stationierten Soldaten kommen häufig Räubereien vor. Im Ok-Öre, einer wilden felsigen, von tiefen Schluchten durchfurchten Gegend, wird unsere Installation in der Nacht von Räubern angegriffen. Nur mit Mühe kann der zweite Angriff mit Gewehren und selbstgebastelten Handgranaten aus Konservenbüchsen, die mit Steinen und Chedditpatronen gefüllt sind, abgewehrt werden. Wir sind froh, dass diese Scharmützel keine Toten gefordert haben und auf unserer Seite nur einige Leichtverwundete zu beklagen sind.

Begegnungen mit den Mönchen des Trappistenklosters Chekle[27]

Wer heute Bruder Bergmanns sieht, wenn er seine Felle anpreist, der würde nicht ahnen, dass er einen früheren Trappistenbruder vor sich hat. Wissen Sie, was ein Trappist ist? Das ist ein Mönch, und zwar aus einem der strengsten Mönchsorden. Ich hatte Gelegenheit, in ein Trappistenkloster hineinzuschauen. Es war dies in Kleinasien, nahe der syrischen Grenze, im Kloster Chekle. Das war zu der Zeit, als ich als junger Ingenieur bei der Bagdadbahn arbeitete. Unsere Bahnlinie führte nahe an dem Trappistenkloster vorbei. Zur Zeit der Studien und beim Bau selber waren wir ebenfalls ganz in der Nähe. So habe ich dann mehrfach dieses Kloster besucht und auch verschiedentlich den Besuch der Mönche in unserer Installation bekommen. Der Prior des Klosters, Père Etienne, war eine ganz hervorragende Persönlichkeit. Er war der Gründer dieses Klosters. Vor 40 Jahren war er als junger Mönch in die Türkei gekommen und hatte da aus nichts dieses grosse und schön gebaute Kloster geschaffen. Eine Arbeit, die von ausserordentlicher Energie, Kraft und Gewandtheit zeugt.
Die Erscheinung von Père Etienne ist ebenso wuchtig wie sein Werk. Das erste Zusammentreffen mit Père Etienne werde ich nie vergessen. An einem Abend, als ich verspätet alleine dem Zeltlager zuritt, kamen zwei Gestalten auf mich zugeritten. Vorab auf einem schweren Maultier in weisser Trappistenkutte die Hünengestalt

Die grosse Brücke über den Tschöl Oghlu während des Baus und nach ihrer Fertigstellung.



eines alten Mönches, umwallt von einem grossen weissen Bart. Aus den Satteltaschen schauten zwei grosse Pistolengriffe heraus, in der Hand hielt er eine Reitpeitsche, das ehrwürdige Haupt war bedeckt von einem breitrandigen Filzhut. Diesen Mann lernte ich dann später als Père Etienne kennen. Seitlich von ihm, einige Schritte zurück, auf einem feingliedrigen Pferde mit stolzer Kopfhaltung, sass ein junger, ganz in Schwarz gekleideter schlanker Priester, um das feine Gesicht einen schwarzen Bart. Auch er war gut bewaffnet, sein Pferd folgte tänzelnd dem stark ausschreitenden schweren Reittier des alten Mönches. Ich war von dieser plötzlich wie aus dem Mittelalter auftauchenden Erscheinung so benommen, dass ich mit stummem Gruss die beiden an mir vorbeireiten liess. Im Zeltlager sagten mir die des Landes kundigen Messgehilfen, dass die beiden aus dem Kloster Checkle sein müssten. Von dem Tage an hatte ich den Wunsch, so rasch wie möglich einmal das Kloster zu besuchen. Am nächsten freien Tage ritten wir Ingenieure zu viert in vierstündigem Ritt über das breite Karasu-Tal[28] zum entgegengesetzten Berghang, dem Westabhang des Amanus. Da lag in einem Seitental, dessen Vegetation die zielbewusste Arbeit der Mönche erkennen liess, das Kloster: zwei grosse, mit Ziegeln aus Marseille eingedeckte Klosterbauten, darum herum einige kleinere Ökonomiebauten, das ganze von Mauern und Lebhecken umzäunt. Am Eingang mussten wir auf den Bruder Pförtner warten und ihm unser Anliegen, den Prior des Klosters zu sehen, vorbringen. Er führte uns in ein kleines Wartezimmer und liess uns allein. Es dauerte lange, bis sich endlich die Türe öffnete und die grosse breitschultrige Gestalt des Priors erschien. Freundlich war die Begrüssung des Riesen, auf seinem Gesicht lag die Würde eines selbstbewussten, energischen Kirchenmannes. Unser Höflichkeitsbesuch freute ihn, er hatte schon vor unserer kurzen Begegnung in der Nähe unseres Lagers von unserem Kommen gehört und sich gefreut, dass nun bald die Eisenbahn diese Landesgegend erschliessen würde. Er erzählte uns aus der Entstehungsgeschichte des Klosters; mit Stolz wies er auf die grossen Schwierigkeiten, die er zu überwinden hatte, bis das Kloster in seiner Pracht endlich stand. Dann zeigte er uns das ganze Kloster. Wohl sahen wir bei diesem Besuch noch einige Mönche, aber sie gingen gesenkten Hauptes und stumm einher. Der Prior erklärte uns, dass den Mönchen ein absolutes Schweigegebot auferlegt sei. Bei der Begegnung der Mönche untereinander ist ihr Gruss 'memento mori'.[29] Wir kamen gerade dazu, wie die Mönche sich in der Klosterkapelle zum gemeinsamen Gebet zusammenfanden. Es waren ihrer zwölf, jeder trat vor seinen geschnitzten Betstuhl, den Kopf gesenkt, und die Lippen murmelten ein Gebet. Der Prior trat nur kurz vor den Altar, um zu beten, dann kam er wieder zu uns. An seiner Stelle leitete der Subprior die Andacht. Durch die kleinen gotischen Bogenfenster fielen die Sonnenstrahlen schräg auf das schöne Schnitzwerk von Altar und Bestuhlung und auf die tief in Andacht versunkenen Mönche, deren weisse Kutten unter dem Sonnenlichte hell aufleuchteten. Auffallend schön waren die Gesichter dieser meist im besten Mannesalter stehenden Mönche. Besonders die Figur und das Gesicht des zelebrierenden Subpriors fielen auf. Auch er war ein Riese von Wuchs; in strammer Haltung trug er sein feingeschnittenes Gesicht, das von einem rötlichbraunen Bart umrahmt war. Man ahnte hinter diesem Manne eine ungewöhnliche Persönlichkeit. Erst später erfuhren wir, dass dieser Mönch, der Bruder ...[30] hiess, aus einem hochadeligen Grafengeschlecht von Belgien stammte. Der Erstgeborene dieser grossen Familie lebte auf seinen Gütern, andere waren hohe Offiziere, er und noch einige Schwestern sind in den geistlichen Stand getreten; sie sind alle in hohen Ämtern. Eine seiner Schwestern ist Äbtissin der Dominikanerinnen. Ich habe später

Gerne besuchten die Ingenieure die Klöster der Umgebung.

Das häufigste und beste Transportmittel war das Pferd.

27 Den folgenden Text hat F. Sigrist am 12. Juli 1938 unter dem Titel «Bruder Bergmanns als Pelzhändler» als Übungstext für eine Maschinenschreibstunde verfasst. Er belegt, wie die Erlebnisse in der Türkei wie ein grosses Bilderbuch in der Erinnerung bereitlagen.

28 türkisch: Schwarzwassertal.

29 lateinisch: Denk daran, dass du (jederzeit) sterben kannst.

30 Der Name fehlt im Manuskript, der Autor hat vergessen, ihn nachzutragen.

in Abwesenheit des Priors Gelegenheit gehabt, mit diesem Subprior, dessen weltlicher Name de Hemptine war, zu sprechen. Sein Auftreten und sein Wesen zeugten von dem edlen Geschlecht, aus dem er stammte. Diesen Mönch konnte man sich ebensogut als Offizier oder als Diplomaten vorstellen. Aber auch die meisten der übrigen Mönche waren schöne Erscheinungen, auf allen lag die Ruhe und Würde der von der Welt abgeschiedenen Diener Gottes.

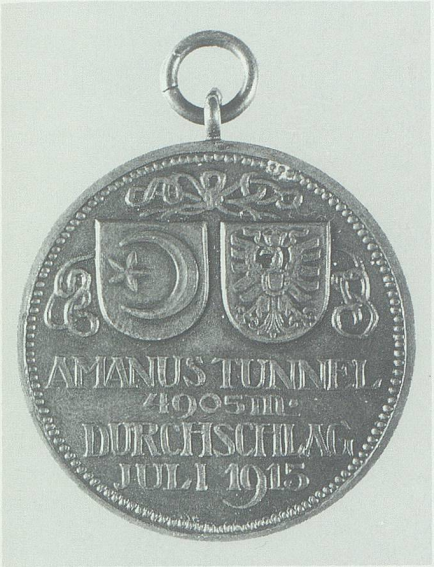
Noch hörten wir den Gesang der Mönche und die Klänge des Harmoniums, als wir schon unter dem Dachstuhl der Kirche waren, wo uns der Prior mit ganz besonderem Stolze den eisernen Dachstuhl zeigte, den er von Frankreich hatte kommen lassen und den er mit den Mönchen selbst montiert hatte. Er fand bei uns das richtige Verständnis für seine technischen Leistungen, und das machte ihn ganz glücklich. Er sagte, wenn er uns junge Ingenieure sehe, die jetzt, wie er damals, in das Land gekommen waren, um hier in unwirtlicher Gegend Grosses zu leisten, so müsse er immer an seine Jugendjahre denken, wo er hier gearbeitet habe, und er möchte am liebsten nochmals jung sein, um den Kampf wieder aufzunehmen. Mir machte dieser alte Mönch, der, ungebeugt vom grossen Lebenswerk, stolz das Geschaffene vor sich sah, einen grossen Eindruck.

Nach Besichtigung des eigentlichen Klosters führte uns Père Etienne in die Ökonomiegebäude und in das Gebäude, wo Bruder Bergmanns seine Sammlungen hatte. Bruder Bergmanns, einer der jüngsten Mönche, war mir schon in der Kapelle aufgefallen, eine schmale Gestalt, das bleiche Gesicht von einem braunen Bart eingerahmt. Der Prior erteilte dem jungen Mönch die Erlaubnis zu sprechen, damit er uns Auskunft geben konnte über seine Arbeit und seine Sammlungen. Vor allem als er uns die auf den Bäumen der Umgebung gezüchteten exotischen Schmetterlinge zeigte, leuchtete sein Gesicht. Er hatte unzählige Schubladen voll dieser grossen und farbigen Pracht. Es folgten Käfer und Reptilien aus dem Lande, alles fein und sachgemäss aufbewahrt. An der Decke hingen unzählige Felle zum Trocknen und schön ausgestopfte Tiere, und grosse Vögel standen in Mengen auf Kästen und Regalen. Angebaut an dieses naturwissenschaftliche Laboratorium war eine Schreinerei, in der Bruder Bergmanns aus den rohen Stämmen der Tannen, Kiefern, Zedern und Pappeln sich alles selbst zurechtzimmerte, was er für diese Sammlung und für deren Versand nach Europa brauchte. Bruder Bergmanns erzählte mit Stolz, dass er mit seinen Sammlungen dem Kloster jährlich einen Nettoverdienst von 6000 Franken einbringe.

Genauso wie Bruder Bergmanns sich seiner bestimmten Arbeit widmete, so hatte jeder Mönch ein bestimmtes Arbeitsfeld. Die meisten waren in der Landwirtschaft und der daran angegliederten Weinbereitung beschäftigt.

Inzwischen war es Mittag geworden, und Père Etienne lud uns zum Mittagessen ein, das im Pförtnerhäuschen eingenommen wurde. Père Etienne sass mit zu Tisch, und der Bruder Pförtner, der den Gästen gegenüber nicht unter Redeverbot steht, servierte, unterstützt von einem jungen Armenier. Es war ein reichliches Mahl, bei dem der gute, selbstgekelterte Wein in verschiedenen Sorten aufgetragen wurde. Auch der von den Mönchen selbstgemachte Nuss-Sirup und der Cognac mundeten ganz vorzüglich. Père Etienne mit seiner reichen Erfahrung erzählte sehr viel über Land und Leute, das uns Neulingen im Lande dann zugute kam. Wir erfuhren auch, dass etwas weiter im Süden, in einer Entfernung von nur einer halben Stunde französische Lazaristen auch ein grosses Kloster hätten. Die Lazaristen hätten die Seelsorge und Mission, während sie ein nach aussen ganz abgeschiedenes Leben führten. Nach dem Essen machten wir noch einen Rundgang durch die Felder und die Weinberge. Alles war in schönster Weise bebaut und zeugte von ausserordentlichem Fleisse und Sachkenntnis und stach gegenüber den umliegenden Feldern stark ab. Hier hatte man ein Beispiel, wie fruchtbar das Land ist, wenn es gut bebaut ist. Aber gerade diese Fruchtbarkeit ist es, die den Türken faul macht. In seiner Genügsamkeit hat er mit wenig Arbeit sich den nötigsten Lebensunterhalt gesichert. An Sträuchern und Bäumen sah man, bis weit in die Berge hinaus, die weissen Gaze-Netze, in denen Bruder Bergmanns seine Schmetterlingsraupen und -puppen schützte. Es wurde spät am Nachmittag, als wir uns auf die Pferde setzten, und nach scharfem Ritt trafen wir erst bei Nacht wieder in unserem Zeltlager ein. Wir alle waren stark beeindruckt von dem Stückchen Zivilisation und von der Ruhe und dem Frieden, der an jener Stätte der Arbeit herrschte und so sehr abstach gegenüber der landesüblichen Schlamperei. Müde legten wir uns an diesem Freitag, der uns acht Stunden Ritt im glühenden Sonnenschein gebracht hatte, zu Bett, um für die kommenden zwei Arbeitswochen wieder Kraft zu sammeln.

Bruder Bergmanns empfängt die Ingenieure vor dem Weinkeller des Trappistenklosters Chekle.



Zur Erinnerung an den Durchschlag des Amanus-Tunnels – er war mit fast 5 km Länge der längste Tunnel der ganzen Bagdadbahn – wurde eine Erinnerungsmedaille geprägt.

Dies war meine erste Begegnung mit Bruder Bergmanns, es war dies im Jahre 1910, als wir die Absteckungsarbeiten für die Bagdadbahn auf dem Teilstück Islahiye-Rajou[31] ausführten. Bis 1914 blieb ich in derselben Gegend, und zwar in Missaka, stationiert, wo ich als Baulosführer den Bau des fünften Loses leitete und zugleich Stellvertreter des Sektionsingenieurs war. In diesen vier Jahren habe ich Chekle oft besucht und auch den Gegenbesuch der Mönche erhalten.

Das Kloster im 1. Weltkrieg

Als ich im Frühjahr 1915, als die Türkei bereits in den Weltkrieg eingetreten war, wieder in das Land kam, hatte ich ein Baulos zur Bauausführung bekommen, das ganz in der Nähe von Chekle lag. Es war dies das erste Los von Islahiye gegen den Amanustunnel zu. Um möglichst bald den Schienenstrang in den Dienst der Truppentransporte für die Fronten im Irak und in Palästina stellen zu können, mussten wir in fieberhaftem Tempo arbeiten.[32] Es blieb wenig Zeit für anderes als die Tagesarbeit. Aber bald setzten die Armenier-Ausweisungen ein, und da hörten wir dann von den durchkommenden Armeniern, was seit Beginn des Eintritts der Türkei in den Krieg aus den beiden Klöstern in der Nähe von Chekle geworden war. Das Trappisten- und das Lazaristenkloster waren geschlossen und die Mönche ausgewiesen worden. Bruder Bergmanns durfte als Deutscher im Lande bleiben. Man offerierte ihm eine Stelle an der Landwirtschaftsschule, die im ehemaligen Kloster der Trappisten eröffnet wurde. Er nahm die Stelle an in der Meinung, auf diese Weise dem Klostergut nützlich sein zu können. Die Sache dauerte nicht lange, da ihm die grössten Schwierigkeiten gemacht wurden. So blieb denn das Kloster in den Händen der Türken und dient bis jetzt immer noch als Schule.

Niemand konnte mir sagen, wie nun jenes kleine Paradies aussieht, aber man darf annehmen, dass der Musterbetrieb von früher verschwunden ist. Bruder Bergmanns, bereits während Monaten aus dem Klosterleben herausgerissen, glaubte immer noch, dem Kloster einen Dienst zu tun, wenn er in der Nähe bliebe. Ganz auf sich selbst angewiesen, ohne jegliche Hilfsmittel, musste er arbeiten, um seinen Lebensunterhalt zu verdienen. So fing er dann einen Holzhandel auf der Station Akbes-Meydan an. Er hatte mit der Direktion der Bagdadbahn einen Vertrag abgeschlossen zur Lieferung von Brennholz für die Lokomotiven. (Die Leitung der Bagdadbahn in Aleppo hatte damals Dr. Schwendener von Buchs.) Der Erfolg dieses Handels war gut, und bald sah man den früheren Trappisten in modischer Kleidung, tipptopp mit Krawattennadel und Pochettli, wirklich elegant herumgehen.»

Die Schilderung des Klosterbesuches und des Schicksals von Bruder Bergmanns greift über die Berichtszeit von 1910 bis 1914 hinaus. 1914 ging Fritz Sigrist in den Urlaub; der Ausbruch der Malaria zwang ihn zu einem Besuch des Tropeninstituts in Frankfurt a. M. und anschliessender Pflege.
In einem dritten Beitrag möchte der Autor Rudolf Sigrist einige Ereignisse aus der Kriegszeit und die Geburt seines Bruders Karl Fritz (1917) in Keller, dem nachmaligen Fevzipascha, an der Etappenstrasse inmitten der Kriegswirren sowie die Reise seiner Eltern mit dem Büblein und Ibrahim Çavuş (Tschausch) nach Istanbul Ende 1918 schildern.

31 Ort östlich des Amanus-Gebirges, an der heutigen Grenze zu Syrien an der Linie Fevzipascha–Aleppo.

32 Mit dem Eintritt der Türkei in den Ersten Weltkrieg verschärfte sich die Lage: Die erforderlichen Arbeitskräfte waren immer schwerer zu bekommen, und nach der Vertreibung der Armenier aus dem Lande standen nur noch die «Heeresuntauglichen» zur Verfügung. Trotzdem wuchs die Arbeiterzahl zeitweise auf über 35 000 Menschen an, für welche die Baugesellschaft auch die Verpflegung zu organisieren hatte. Aber auch eine Knappheit der Finanzmittel machte sich bemerkbar. Nach Lodemann 1988, S. 71.

Literatur

Bode 1941: F. H. Bode, *Der Kampf um die Bagdadbahn 1903–1914. Ein Beitrag zur Geschichte der deutsch-englischen Beziehungen.* Breslau 1941. Neudruck Aalen 1982.

Lodemann 1988: J. Lodemann / M. Pohl, *Die Bagdad-Bahn, Geschichte und Gegenwart einer berühmten Eisenbahnlinie.* Mainz 1988.

Pönicke 1958: H. Pönicke, *Die Hedschas- und Bagdadbahn, erbaut von Heinrich August Meissner-Pascha.* Düsseldorf 1958.

Bilder

Die Bilder stammen aus den Familienalben des Verfassers, Rudolf Sigrist-Clalüna, Werdenberg.