

Becker-Camp in der Wüste: Deutsche Ingenieure sollen wiederherstellen...

## NAHOST

### HEDSCHAS-BAHN

#### Im Namen Allahs

Aus dem Wüstensand ragen verbogene Eisenbahnschienen, ihr Unterbau ist an vielen Stellen ausgehöhlt, und über weite Streckenabschnitte türmen sich die bis zu sechs Meter hohen Wanderdünen Arabiens.

Auf mehreren verlassenen Bahnhöfen stehen ausgebrannte Lokomotiven und Waggonen — einst von Henschel in Kassel, Krauss-Maffei in München oder der Gothaer Maschinen- und Waggonfabrik hergestellt.

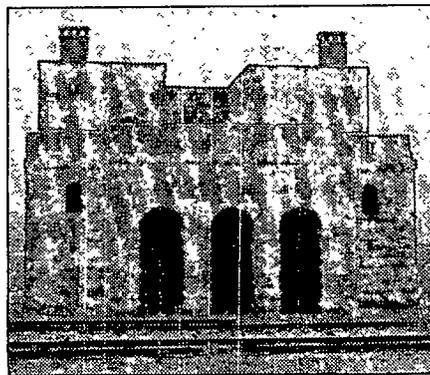
Wo der legendäre Briten-Oberst Thomas Edward Lawrence („Die sieben Säulen der Weisheit“) im Ersten Weltkrieg gemeinsam mit türkenfeindlichen Arabern Gleisanlagen, Brücken und Stationsgebäude in die Luft sprengte, arbeiten heute acht westdeutsche Ingenieure: Sie überwachen den Wiederaufbau der ebenso legendären Hedschas-Bahn auf einer Länge von 843,2 Kilometer.

Ein arabisches Komitee hatte 1955 beschlossen, die heilige Bahn wiederherzustellen. Im Juni 1961 betraute es die Münchner Ingenieurbüro Dipl.-Ing. Kurt Becker GmbH mit der Bauleitung. Honorar: zwei Millionen Mark.

Der Vertrag wurde in Damaskus unterzeichnet, und der damalige syrische Komitee-Präsident Halabi beschwor gerührt die Vergangenheit. Halabi zu Firmenchef Becker: „Wir sind froh, daß ihr Deutschen die alte Tradition fortsetzt

und den Bau der Hedschas-Bahn in die Hand nehmt.“

Der türkische Sultan Abdul Hamid hatte im Dezember 1900 einen deutschen Experten beauftragt, die 1700 Kilometer lange Eisenbahnlinie von Damaskus nach Medina und Mekka zu bauen. Der Herrscher über ganz Arabien wollte die Muselmanen, die alljährlich in Scharen zu den heiligen Stätten des Islams\* pilgern, billig und bequem durch die Wüste befördern.



Verlassener Bahnhof Mebrek Ennaka ... was einst ein Deutscher baute ...

Mit Hilfe der heiligen Bahn sollten aber auch möglichst schnell türkische Truppen in die von aufständischen Beduinen bedrohten Landstriche geworfen werden. Abdul Hamids Berater hatten ausgerechnet, daß es nicht mehr zwölf Tage, sondern nur noch 36 Stunden

\* In Medina befindet sich das Grab des Propheten Mohammed, in Mekka wurde er geboren.

dauern würde, um drei kriegsstarke Bataillone von Damaskus nach West- und Südarabien zu verlegen.

Die Türken, des Eisenbahnbaus unkundig, heuerten den deutschen Ingenieur Heinrich August Meißner an. Der Leipziger hatte wenige Jahre zuvor für die Regierung in Konstantinopel bereits die schwierigen Bahnstrecken von Saloniki nach Monastir und von Saloniki nach Dedeagatsch gebaut.

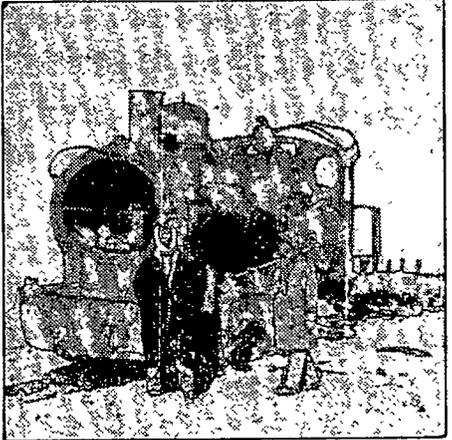
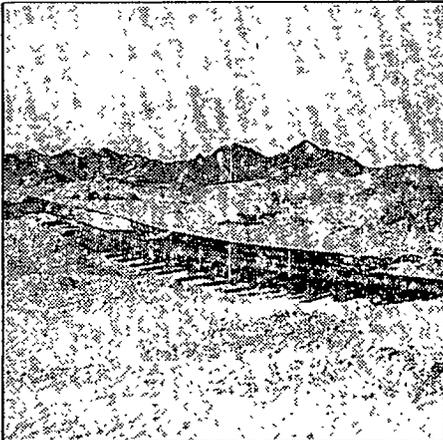
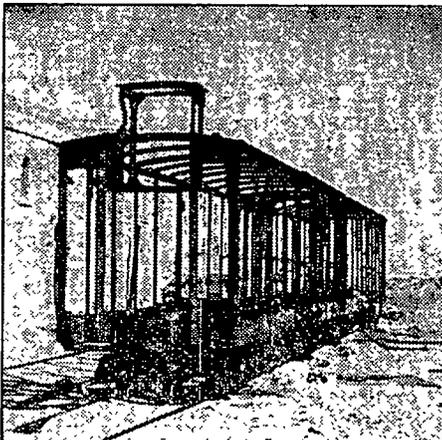
Um das Riesenprojekt zu finanzieren, appellierte Abdul Hamid damals an die gläubigen Moslems in aller Welt. Im Namen Allahs spendeten sie bis 1908 über 74 Millionen Goldfranken, die in der Ottomanenbank in Konstantinopel deponiert wurden. Das Geld war sakrosankt, niemand durfte sich daran vergreifen.

Meißner bekundete 1904: „Dieser Fonds ist der einzige redlich verwaltete in der Türkei, die kleinste Entwendung würde einen religiösen Skandal heraufbeschwören.“

Der Deutsche machte sich noch Ende 1900 ans Werk. Seine Bautrupps rekrutierten sich zumeist aus Soldaten der türkischen Armee. Das in Damaskus stationierte V. Korps stellte bis zu 7500 Mann ab, während 1800 Landser der Hedschas-Division das Projekt von Medina aus vorantrieben.

Vorbei an Eruptionskratern mußte Meißner bizarre Höhenrücken, tief eingeschnittene Wadis (Täler), riesige Sandfelder und weite Steinwüsten überwinden, ehe er der alten Pilgerstraße — parallel zum Roten Meer — folgen konnte und über Tebuk, Medain Salih und die Oase el Ala Medina erreichte.

Unter Meißners Oberaufsicht bauten österreichische, italienische und arabi-



... und von Lawrence of Arabia gesprengt wurde: Überreste der Hedschas-Bahn

Nur mit Aer Lingus  
ohne Umsteigen  
direkt nach  
**Dublin** →  
von  
**Düsseldorf**  
**Frankfurt**  
**Amsterdam**  
**und Zürich**  
sowie  
**23 anderen Städten**  
**in Europa und U.S.A.**



Service  
und Komfort  
sind  
sprichwörtlich

82-64



Von Düsseldorf und Amsterdam auch non-stop nach Manchester, von Frankfurt über Brüssel.

sche Firmen 96 Stationsgebäude, 1532 Brücken und zahllose Zisternen. Das Material mußte über die damals schon bestehende Eisenbahn Beirut-Damaskus aus dem Ausland herangeschafft werden.

So wurden Zement und Kalk aus Frankreich und Lokomotiven, Eisenbahnwagen, Schienen und Stahlschwellen aus Deutschland importiert. Um Transportkosten zu sparen, ließ Meißner zwischendurch noch eine Stichbahn von Derät zum Mittelmeerhafen Haifa verlegen.

Meißner vollbrachte eine Meisterleistung: Bereits am 22. Juni 1904 gab er die Bahn von Damaskus nach Amman frei, und vier Jahre später rollten bis Medina die ersten Pilgerzüge.

Die von Meißner trassierte Anschlußstrecke von Medina nach Mekka (400 Kilometer) wurde jedoch nie gebaut. Grund: Die Beduinen-Stämme, die von Raubüberfällen auf die Kamelkarawanen der Pilger lebten, revoltierten.

Als zum Beispiel der Generaldirektor der türkischen Eisenbahn-Kommission, Kiazim-Pascha, die abgesteckte Trasse besichtigen wollte, griffen Beduinen seine Begleitmannschaft an. Sie töteten 100 Türken und jagten ihn selbst nach Medina zurück.

Meißner, dem Sultan Abdul Hamid schon 1904 die Pascha-Würde verliehen hatte, verdingte sich daraufhin bei der Anatolischen Bahnbaugesellschaft. Trotz Protests der Briten, die für ihre Einflußsphäre fürchteten, baute er später — von 1910 bis 1914 — zusammen mit der Philipp Holzmann AG (Frankfurt) an der Bahnlinie von Aleppo nach Bagdad. Meißner starb am 14. Januar 1940, 78 Jahre alt, in Istanbul.

Die Moslem-Pilger konnten es sich jedoch nur acht Jahre lang in den deutschen Eisenbahnwagen bequem machen. 1916 putschte Lawrence die 600 000 Bewohner des Hedschas und andere Araber-Stämme gegen die Türken auf und begann die Bahnlinie zu attackieren.

Seine kamelberittenen Guerilla-Trupps konzentrierten sich vor allem auf die Strecke Ma'an - Mudawara, die sie alsbald in ein Trümmerfeld verwandelten. Insgesamt, so notierte der amerikanische Kriegsberichterstatter Lowell Thomas, habe Lawrence 25 türkische Züge in die Luft gesprengt, 15 000 Gleisstücke zerstört und 57 Brücken und Abzugskanäle vernichtet.

Damals verfügte die Hedschas-Bahn über 35 Lokomotiven, 180 Personenwagen, 1300 Güterwaggons und etwa 40 Wassertankwagen. Die Züge bestanden aus 13 bis 20 Waggons. Geschwindigkeit: 30 Stundenkilometer.

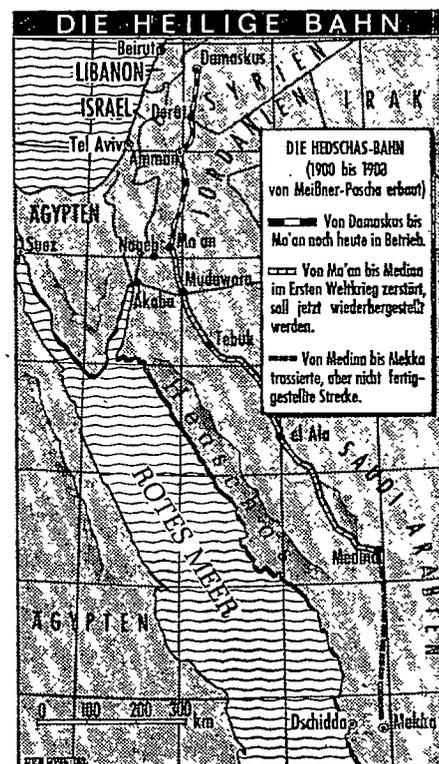
Nach dem Ersten Weltkrieg begnügten sich die Syrer und Jordanier mit dem Wiederaufbau der Strecke Damaskus - Ma'an. 1944 demontierten australische Eisenbahnpioniere 70 Kilometer Oberbau südlich von Ma'an und verwendeten die brauchbaren Schienen und Schwellen für eine Nachschublinie nach Nageb.

Erst 1955 einigten sich Syrien, Jordanien und Saudiarabien, die heilige Bahn wiederherzustellen. Die drei Wüstenstaaten installierten ein Hedschas-Bahn-Komitee mit Sitz in Damaskus und stellten 80 Millionen Mark bereit.

Das amerikanische Ingenieur-Büro Irex inspizierte die Strecke und lieferte erste Angaben über den Wiederaufbau.



Eisenbahnbauer Meißner-Pascha  
Von Türken gedellt



Eisenbahnbauer Becker  
Von Arabern engagiert

Es stellte sich heraus, daß die Bahnlinie teilweise noch intakt und das in der Wüste lagernde Material von den frommen Muselmanen nicht angetastet worden war.

Beckers Ingenieure, die zuvor unter anderem den internationalen Flughafen von Damaskus und die Bergeisenbahn von Lam Khan Chu bis Lam Sonthi in Thailand geplant hatten, erstanden in Jordanien geländegängige Land-Rover und Chevrolets und fuhren bei 50 Grad im Schatten und 80 bis 90 Prozent Luftfeuchtigkeit die Strecke ab.

Sie überprüften den Irex-Report, machten eine Bestandsaufnahme und arbeiteten Verbesserungsvorschläge sowie technische Vorschriften aus. Am Ende des ersten Durchgangs präsentierte Becker dem Hedschas-Komitee ein Konvolut von 40 Plänen und Spezifikationen.

Die erste internationale Ausschreibung erwies sich jedoch als Fehlschlag. Die saudiarabische Firma Bin Ladin hatte zusammen mit dem japanischen Konzern Marubeni und dem spanischen Unternehmen Ferrovial bereits die Baukontrakte unterzeichnet, als im Jemen der von Ägypten unterstützte Aufstand losbrach und Bin Ladin die Mitarbeit aufkündigte.

Im Dezember 1963 schließlich vergaben die Araber die praktischen Bauarbeiten an das britische Firmenkonsortium Martin Cowley Ltd. & Alderton Construction Westminster Ltd. Mit 400 Jordanern und Saudiarabern begannen die Briten unter deutscher Anleitung im letzten Frühjahr den Unterbau aufzuschütten und Fundamente für die Brücken zu legen. Ihnen bleibt nicht viel Zeit: Laut Vertrag soll die Hedschas-Bahn in 910 Kalendertagen wieder fahrbereit sein.

Bis dahin müssen 1,2 Millionen Kubikmeter Wüstensand bewegt, etwa 25 000 Kubikmeter Felsen gesprengt und 100 völlig zerstörte Brücken wiederaufgebaut werden. Das Projekt erfordert unter anderem für 450 Kilometer neue Schienen, eine Million Kubikmeter Schotter und 750 000 neue Holzschwellen.

Die eingleisige Schmalspur-Bahn (Spurweite: 1,05 Meter) soll außerdem derart verstärkt werden, daß künftig die Züge im 70 - Stundenkilometer-Tempo durch die Wüste rattern können. Das Gutachten hierfür erstellte der Münchner TH-Professor Dr.-Ing. Hermann Meier.

Eingeplant sind 33 Bahnhöfe, die zum Teil vollständig wiederaufgebaut oder zumindest renoviert werden müssen. Täglich sollen sie von zwei Zugpaaren in beiden Richtungen passiert werden.

Die deutschen Ingenieure und britischen Bauführer selbst werden indes Medina niemals erreichen. 20 Kilometer vor der heiligen Stadt beginnt für die Ungläubigen das Sperrgebiet. Becker mußte für diese kurze Strecke den arabischen Eisenbahnbauer Diab anheuern, der in der Bundesrepublik studiert hat.

Noch ist auch ungewiß, ob die Hedschas-Bahn diesmal bis Mekka verlängert wird. Auf jeden Fall aber soll die Zweiglinie von Ma'an nach Akaba weitergeführt werden. Damit erhält Jordanien eine schnelle Verbindung zu dem von der Stuttgarter Ed. Züblin AG ausgebauten Hafen am Roten Meer und kann die Ausbeute der von westdeutschen Geologen jüngst bei Ma'an ent-

# China-Martini

die vielbegehrte Kräuterspirituose Italiens

wird in Deutschland für Sie in Lizenz hergestellt



Echtes Wohlbehagen

durch CHINA-MARTINI

China-Martini ist eine glückliche Komposition

vieler, erlesener, köstlich duftender Alpenkräuter

mit dem natürlichen Aroma sonnengereifter Südfrüchte

und der fein anregenden Wirkung der Chinarinde

... und so wird China-Martini serviert:

- China-Martini-Pur - eine bekömmliche Kräuterspirituose
- China-Martini-Soda - eine köstliche Erfrischung an heißen Tagen (1/3 China-Martini · 2/3 Soda einige Eiswürfel)
- China-Martini-Grog - eine angenehme Anregung in der kalten Jahreszeit (1/2 China-Martini ein Stückchen Zitronenschale 1/2 heißes Wasser)

deckten Phosphatvorkommen leicht exportieren.

Beckers acht Kontrolleure, drei davon sind Bundesbahn-Ingenieure, kampieren zur Zeit noch in Wohnwagen. Demnächst werden sie in einen Wohnzug mit Klimaanlage, Küche, Schlaf- und Arbeitsräumen umziehen.

Firmenchef Becker zum SPIEGEL: „Die Arbeit ist für Europäer nervtötend. Wir müssen unsere Leute alle vier Wochen zur Erholung nach Damaskus oder Amman schicken.“

## DÄNEMARK

### NATO

#### Krebs im Kanal

Die Nachrichtenoffiziere der Nato-Funkzentralen in Oslo, Heidelberg und Fontainebleau waren ratlos. Minutenlang lief ein chiffrierter Funktext ein, den sie nicht zu deuten wußten.

Nachforschungen ergaben: Die Rätselsendung kam vom Funkwagen eines der Nato unterstellten dänischen Nachrichtenverbandes, der bei Høvelte, 30 Kilometer nördlich von Kopenhagen, Befehlsübermittlung übte.

Dort saß Funker Jens Hansen, 20, an der Taste und unterhielt während einer Manöverpause seine Kameraden in den anderen Funkwagen der Einheit mit Nachrichten besonderer Art: Er übermittelte deftige Passagen aus Henry Millers in vielen Ländern verbotenem Roman „Wendekreis des Krebses“. Um die Sendung spannender zu machen, funkte er nicht den Klartext, sondern verschlüsselte den Krebs-Bericht in den offiziellen Nato-Code.

Nach acht Minuten wurde Hansens literarische Funk-Fingerübung von der Manöverleitung unterbrochen. Heftige Beschwerden westeuropäischer Nato-Fernmeldezentralen über den Krebs im Funk-Kanal waren eingelaufen.

Ende November stand der Morsetäter vor dem Stadtgericht von Hørsholm. Er bekannte reuig, er habe nicht gewußt, daß die Berichte aus seinem Funkwagen von Nato-Kommandostellen in ganz Westeuropa empfangen werden konnten.

Hansen ging für 20 Tage in den Knast und zugleich in die Nato-geschichte ein: Im Pariser Nato-Hauptquartier wurde den Teilnehmern an Funk-Lehrgängen die würzige Unterhaltungssendung des Dänen Hansen als schlimmes Beispiel für den Mißbrauch von Nato-Nachrichtsmitteln vorgespielt.

## USA

### SCHIESS-KLUBS

#### Volk am Drücker

Seit den rauen Zeiten des Wilden Westens hängt das Herz der Amerikaner an Pulver und Blei: In keinem Land der Erde gibt es so viele Schußwaffen in Privatbesitz wie in den USA; jeder fünfte Bürger hat einen Schießprügel.

Allein im vergangenen Jahr verkauften amerikanische Waffengeschäfte und Versandhäuser zwei Millionen Pistolen, Revolver und Gewehre aus US-Produktion, und um die Nachfrage befriedigen zu können, mußte eine weitere Million Waffen importiert werden.

Das Volk am Drücker wird vom Gesetz begünstigt. Denn nirgendwo auf der Welt ist es leichter, sich legal und privat aufzurüsten: Nur sieben der 50 US-Bundesstaaten verlangen Waffenscheine für Käufer, weniger als die Hälfte Lizenzen für Verkäufer von Waffen. Paradoxe Folge: mehr Verbrechen mit, mehr Vergnügen an Feuerwaffen.

Die Kriminalstatistik der Vereinigten Staaten verzeichnete im vergangenen Jahr

▷ 5000 Morde (darunter der an Präsident Kennedy) und 8000 Selbstmorde durch Schußwaffen,

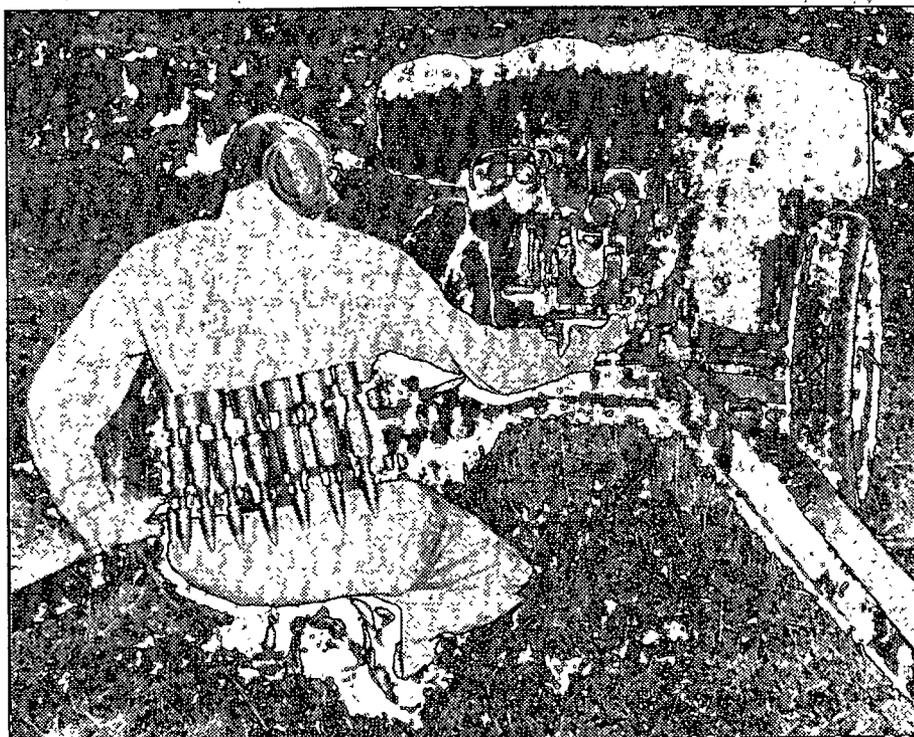
▷ 50 000 Raubüberfälle mit Schußwaffen.

Eine Sonderstellung unter all diesen Schützenvereinen hat der Schieß-Klub der kalifornischen Stadt El Cerrito. Dort halten sich harte Männer Waffen besonderer Art: Kanonen.

Ihr Arsenal umfaßt zwei französische Panzer-Abwehrkanonen, Kaliber 2,5 Zentimeter, zwei schwedische Schnellfeuer-Geschütze, Kaliber zwei Zentimeter, und eine Schweizer Pak. Das Prachtstück des Vereins: eine nachgebauete Kanone aus dem 18. Jahrhundert.

Jeden Sonntag ziehen die Freizeit-Kanoniere ihre Püster mit Buicks und Cadillacs über die Straßen der Stadt zum Waffengang. Ihr Schießgelände ist eine einsame Farm nördlich von San Francisco, die an den Pazifischen Ozean grenzt.

Sie schlüpfen in Overalls, ziehen Stiefel an und stülpen sich wattierte Ohrenschonkappen über. Dann ballern sie auf leere Fässer und sechs Zentimeter dicke Stahlplatten. Als Meisterschütze gilt, wer einen Faß-Streifschuß so genau



Freizeit-Kanonier Cumberland: Sonntags tanzende Tonnen

An der Spitze der Statistik steht die Texas-Stadt Dallas, in der Kennedy ermordet wurde: Sie hat mit 13,4 Erschossenen pro 100 000 Einwohner (New York: 5,4) die höchste Todesquote in Amerika.

Versuche des demokratischen Senators Thomas Dodd, nach dem Kennedy-Mord die Waffengesetze zu novellieren, blieben in einem Unterausschuß des Senats stecken: Er sah sich der Einheitsfront der Waffenhändler und jener Millionen Amerikaner gegenüber, die zum Vergnügen schießen.

Allein die Zahl der organisierten Vergnügungsschützen beträgt rund 20 Millionen. Sie gehen zur Jagd, schießen im Verein auf Scheiben oder betreiben, wie die Mitglieder des rechtsextremen „Minutemen“-Bundes, paramilitärisches Knall-Training.

zu placieren versteht, daß die Tonne zu tanzen beginnt, aber nicht umfällt.

Nebenwirkungen des Feuerzaubers sind einkalkuliert: Stecken glühende Geschöpsplitter die trockene Grasnarbe in Brand, setzen die Kanoniere bereitstehende Feuerlöscher ein.

Die Kosten des Hobbys sind erträglich. Eine Pak mit Zielvorrichtung ist für 250 Dollar (1000 Mark) zu haben — acht Schuß Munition und zwei Stunden Instruktion durch einen Firmenvertreter inbegriffen. Jeder weitere Schuß kostet 1,50 Dollar (sechs Mark).

Chef-Kanonier David Cumberland hält den lärmenden Zeitvertreib seines Vereins für gänzlich harmlos und neue, restriktive Waffengesetze für geradezu bedrohlich. „Was wollen Sie“, sagt Cumberland, „wir hatten noch keinen Toten.“