Zeitschrift: IABSE reports of the working commissions = Rapports des commissions de travail AIPC = IVBH Berichte der Arbeitskommissionen

Band: 26 (1977)

Artikel: Transport- und Kommunikationsprobleme bei Bauarbeiten in Saudi-Arabien

Autor: Lippke, Hans

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-21527

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: 08.12.2025

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

Transport- und Kommunikationsprobleme bei Bauarbeiten in Saudi-Arabien

Problems of Transport and Communication during Construction Work in Saudi-Arabia

Problèmes de transport et de communications lors de la réalisation de constructions en Arabie Saoudite

HANS LIPPKE
Dipl.-Ing., Abteilungsdirektor
Fried. Krupp GmbH, Krupp Industrie- und Stahlbau
Duisburg, BRD

ZUSAMMENFASSUNG
Berichtet wird über Erfahrungen bei der Einfuhr von Anlageteilen und Baugeräten für Grossbaustellen in Al Hufuf und Riyadh. Der Transport ist das Schlüsselproblem auch für die Zukunft.

Saudi-Arabien ist ein Land, in dem Mitteleuropäer mit Menschen völlig andere Lebensphilosophie und Mentalität zusammentreffen. Es fehlen Kommunikationsbrücken; sie sind durch besondere Aufwendungen in der Sozialbetreuung für die Baustellenbelegschaft auszugleichen.

SUMMARY
Report on experience gained in importing plant components and erection equipment for large-scale jobsites in Al Hufuf and Riyadh. Transportation is the key problem even for the future.

Saudi-Arabia is a country where Central Europeans come in contact with people of quite different mentalities and philosophy of life. There are no ways of bridging the communication gaps; they are to be compensated for in particular efforts with respect to the social care of the jobsite working force.

RESUME
On relate les expériences faites lors de l'importation de parties d'installations et d'engins de construction pour les grands chantiers à Al Hufuf et Riyadh. Le transport reste le problème clé pour l'avenir.

L'Arabie Saoudite est un pays, où les Européens rencontrent des gens ayant une toute autre philosophie de la vie et une mentalité différente. Il manque de moyens de communication; ceux-ci doivent être remplacés par des dépenses sociales particulières pour le personnel des chantiers.

Ich berichte Ihnen über die Erfahrungen der Fried. Krupp GmbH beim Bau von Industrieanlagen in einem Land mit den folgenden Merkmalen:

- 3.0 Mio. km^2 Wüstengebiet: das entspricht der Grösse Westeuropas
- Subtropisches, trockenes Klima mit starken Temperaturschwankungen: eines der heissesten Länder der Erde
- 6 Mio. Einwohner: der grösste Anteil nomadisierende Wüstenstämme; 1.5 Mio. Städter
- Stabiles monarchistisches Regierungssystem, gestützt auf die Autorität des Königs und seiner Familie
- Konservatives, islamisches Gesellschaftssystem
- Reichstes Oelland der Erde
- Kaum entwickelte industrielle Wirtschaft; die Oelförderung unter ausschliesslicher Führung der ARAMCO, einer amerikanischen Firmengruppe
- Unzureichend ausgebaute Infrastruktur.

1. DER TRANSPORT

Das grosse Investitionsvolumen des Landes, ausgelöst durch den abrupten Oelpreisanstieg, hat besonders für die nicht entwickelte Infrastruktur Probleme ausgelöst, die bei der Vertragsgestaltung und bei der Planung von Auftragsabwicklungen beachtet werden müssen. Es gibt - abgesehen von den Industrieanlagen der Oelgewinnung und einer noch bescheidenen Zementindustrie - keine industrielle Produktion. Die Investitionsgüter müssen also eingeführt werden und auch die Hilfsmittel, um sie zu errichten. So müssen grosse Mengen an Maschinen und Stahlkonstruktion für die projektierten Anlagen über tausende von Kilometern von den Produktionsstätten des Auftragnehmers in das Land gebracht werden. Diese Transporte sind das Problem Nr. 1 des Bauens in diesem für die Industriestaaten spektakulären Entwicklungsland. Es gibt die Möglichkeiten des Transportes auf dem See-, Land- und Luftweg, und alle drei Möglichkeiten müssen nach meiner Erfahrung bei Abwicklung von Grossaufträgen in Anspruch genommen werden.
Ein Ueberblick über den vorhandenen infrastrukturellen Ausbau:

Die Seehäfen	:	Dammam am Arabischen Golf; Jiddah am Roten Meer, Yanbu Al Baher am Roten Meer für Ro-Ro-Verkehr.
Die internationalen Flughäfen	:	Jiddah, Riyadh, Dhahran.
Die Nord-Süd-Strassen	:	- von der jordanischen Grenze über Tabuk parallel zur Küste des Roten Meeres über Medinah und Mecca bis zur jemenitischen Grenze; - an der Küste des Arabischen Golfes von Kuwait nach Dhahran und Dammam; - mitten durchs Land von der jordanischen Grenzstadt Turayf über Buraydah zur Landeshauptstadt Riyadh.
Die Ost-West-Strasse	:	von Jiddah über Mecca quer durchs Land nach Riyadh und weiter nach Dhahran und Dammam.
Die Eisenbahnlinie	:	Dammam - Dhahran - Al Hufuf - Riyadh.

1.1 Der Seeweg

Der Versand der Massengüter ist ausschliesslich auf dem Seeweg durchzuführen. Zum Hafen Jiddah werden von Nordseehäfen im Monat 8 - 10 Fahrten angeboten und nach Dammam etwa 5. Der grösste Hafen ist Jiddah.

Der Hafen bietet im Südteil einen Entladekai mit Liegeplätzen für 5 grosse Seeschiffe und im Norden Anlegeplätze für 10 Seeschiffe bis zu 2000 tons, deren Tiefgang nicht grösser als 10 m ist. Es sind Sheds mit einer Gesamtlagerfläche von ca. 100'000 m2 vorhanden. Auf dem Westende des Piers steht ein fester 35-t-Entladederrik. Schwerere Stücke sind mit schiffseigenem Geschirr zu entladen und auf die Transportfahrzeuge abzusetzen. Das Zollager liegt etwa 2 km vom Kai entfernt. Den Transport zum Lager bewerkstelligt die Hafenbehörde. Dafür stehen Mobilkräne, Gabelstapler und Transportwagen zur Verfügung. Für die Schiffsbe- und -entladung auf Reede über Leichter haben die Hafenbehörden und die Privatunternehmer nur eine bei weitem unzureichende Zahl von Ladepontons. Mir ist bekannt, dass Zementschiffsladungen mit Hubschraubern auf Reede geleichtert wurden; Entladekosten DM 30.-- pro Sack. Jiddah wird im Monat von ca. 100 Schiffen angelaufen.

Dammam am Arabischen Golf ist der Hafen für den Ostteil des Landes mit den Städten Riyadh, Dhahran, Dammam und Al Hufuf. Die Verbindung mit dem Hafen erfolgt über die schon vorher erwähnten Strassen oder Eisenbahn. Die Kaianlagen geben Liegeplätze für 5 seegehende Schiffe, zusätzlich 2 an einer etwa 2 km ins Meer reichenden Molenanlage. In der Regel wird mit Schiffsgeschirren auf Eisenbahnwaggons entladen; die hafeneigenen Entladegeräte sind unzureichend. Zur Ergänzung der Durchsatzkapazität wird auf Reede geleichtert. Für die Leichter steht ein besonderer Pier zur Verfügung. An überdachter Lagerfläche sind ca. 25'000 m2 vorhanden. Schwerlasten können mit 2 Schienenkränen, Tragkraft 80 und 150 t, bewegt werden. Der Jahresumschlag in Dammam wird mit 1 Mio. t angegeben. Für den Hafenausbau ist die Verdoppelung der Schiffsliegeplätze am Kai und eine bedeutende Erweiterung des Leichterlade- und Entladeverkehrs der auf Reede liegenden Schiffe vorgesehen.

Dammam ist gegenüber Jiddah der kleinere Hafen; er hat aber durch die Erdölfelder am Golf und die Verbindung zu den Städten Al Hufuf und Riyadh seine besondere Bedeutung. In der Zeit 1975 bis Ende 1977 werden wir 60'000 t Anlageteile für die Zementindustrie in Al Hufuf und Riyadh über diesen Hafen eingeführt haben. Das besondere Problem dieser Einfuhren waren nicht die vorprogrammierten Schiffsliegezeiten. In der euphorischen Investitionsphase - ausgelöst durch die Oelkrise - waren Aufträge für Investitionsgüter in einem Umfang geordert worden, deren Einfuhr die Häfen gar nicht verkraften konnten. In die Ablaufpläne wurden Transportzeiten des Seewegs übernommen, die sich als Illusion erweisen mussten. Angesetzt waren 2 Monate, und nur durch Liege- oder Wartezeiten ergaben sich 4 bis 6 Monate. In den Wartezeiten laufen die Schiffe benachbarte Häfen an, um zum vorgemerkten Abfertigungstermin zurückzukehren. Diese Fehler in der Einschätzung der Transportzeiten haben zu erheblichen Störungen geführt, eine Erfahrung, die wir 1975/76 bei der Lieferung von Anlageteilen für ein Zementwerk in Al Hufuf machen mussten. Der saudi-arabische Auftraggeber hatte den Transport ab fob selbst organisiert, und für die Entladung in Dammam gab es keine bevorzugte Abfertigung.

Bei einem zweiten Zementwerk, das wir z.Zt. in Riyad bauen, liegt die Priorität für Entladung im Hafen Dammam vor. Der Bau der Anlage läuft programmgemäss, nachdem etwa 25'000 von 30'000 erwarteten Tonnen angeliefert worden sind.

Es liegen mir heute Berichte vor, dass sich die gesamte Situation im Hafen Dammam entspannt hat, wahrscheinlich eine Auswirkung des sich beruhigenden Baubooms und der inzwischen erweiterten Hafenkapazität.

Der Landtransport vom Hafen zur Baustelle: Für die Baustelle in Al Hufuf wurde der Bahntransport genutzt. Die Zustellung war - wahrscheinlich durch fehlende Güterwagen - unzuverlässig und vergrösserte so die Auswirkung der verschleppten Hafenabfertigung. Für den Transport über die Strasse sind Verkehrsmittel in den letzten Jahren mit dem aufkommenden Boom kurzfristig ins Land gekommen. Sie stehen heute in einem solchen Umfang zur Verfügung, dass sich die sofortige Verladung im Hafen verwirklichen lässt. Die Wüstenstrassen sind wegen ihrer nur auf 2 Spuren begrenzten Ausbaubreite nicht risikolos. Mangelnde Fahrdisziplin (Geschwindigkeitswahnsinn) ist wahrscheinlich Ursache vieler Unfälle auf der asphaltierten Wüstenpiste. Fahrzeugwracks seitlich der Strasse und Kadaver der bei Nacht überfahrenen Kamele der Beduinen gehören zum Bild der saudi-arabischen Strassen. Auch sieht man in den Wracks häufig die noch nicht geborgene, stark beschädigte Ladung; die Ersatzlieferung deckt die Versicherung.

Ein Problem beim Seetransport ist die grobe Behandlung der Ladung beim Stauen in den Schiffen und beim Entladen. Es ist kein spezielles Problem arabischer Häfen, sondern gilt für alle Häfen der afrikanisch-asiatischen Welt; hier hat sich nach meiner Erfahrung seit zwei Jahrzehnten nichts geändert. Diesem Problem kann nur durch eine robuste Verpackung abeholfen werden. Die Mehrkosten sind geringer als die Kosten der Transportschäden, da die Beseitigung der Schäden vor Ort sehr kostspielig werden kann.

Grösster Wert ist auch auf eine dauerhafte, gut sichtbare Signierung und Beschrifzu legen; sie erleichtert dem Baustellenpersonal die Arbeit erheblich. Auch sollten Einzelteile eines Bündels oder Pakets zusätzlich einzeln signiert sein, damit bei evtl. Bruch des Kollis die Teile identifiziert werden können. Die sicherste Verpackung ist die in Containern. Sie ist aber für die grossen Massen der Lieferungen nur beschränkt möglich; in den Häfen fehlen die Anlagen für Containerentladung, und als Einwegverpackung ist die Ausgabe von 6 bis 7 TDM für einen 20'-Container zu hoch.

Anders sieht das Kostenbild aus, wenn der Container so beschaffen ist, dass er ein Utensil für die Baustelleneinrichtung abgibt und gegebenenfalls bei Bauende mit Inhalt ins Werk zurückkommt. Wir haben in so vorbereiteten Behältern die gesamte Baustelleneinrichtung mit allen Baugeräten und Werkzeugen für unsere Grossbaustelle Zementwerk Riyadh verschickt. Es wurden ca. 100 Container mit einem Gesamtgewicht von ca. 500 t auf den Weg gebracht. Für den Transport ist der Ro-Ro-Verkehr zu bevorzugen.

Die Häfen in Saudi-Arabien sind auf die Abfertigung solcher Transporte eingestellt, und sie werden, da sie die Entladeeinrichtungen des Hafens nicht in Anspruch nehmen, bevorzugt abgefertigt. Die von uns zum Versand gebrachten Ro-Ro-Transporte wurden in dem nördlich von Jiddah gelegenen Hafen Yanbu Al Baher ausgeladen und liefen auf dem Landweg über Mecca nach Riyadh. Diese Ueberführung über ca. 1'500 km zur Baustelle ist dadurch problematisch, weil z.Zt. nicht genügend Sattelschlepper für solch weite Landfahrten zur Verfügung stehen. Es gab Wartezeiten bis zu 4 Wochen. Ich empfehle für den Fall einer Grossbaustelleneinrichtung, solche Schlepper mit den Baugeräten einzuführen.

1.2 Der Landweg

Dieser Weg ist für den Transport von Grosskolli, besonders für Container, am schnellsten und braucht die kürzeste Vorbereitungszeit. Er führt über die Türkei und Jordanien. Grenzübergänge sind in Tabuk und Turayf. In Turayf haben wir die reibungslosere Abwicklung erfahren. Die Ladungen in solchen Containern sind besonders gegen Rutschen zu sichern. Wir erreichen solche Sicherung durch Einbau eines Ladegerüstes in Rohrbauweise, das bei Verwendung des Containers auf der Baustelle zu Lagerregalen für Werkzeuge und Geräte umgebaut wird.

Die Container laufen unter Zollverschluss durch die Türkei und Jordanien. Dieser Verschluss sollte vor Uebergabe an die Speditionsfirma im eigenen Werk vorgenommen werden, um spätere Zuladungen von Schmuggelgut durch dritte Personen - es müssen nicht die Fahrer sein - zu vermeiden. Wir sind mit solch einer Ladung - es waren einige hundert Flaschen Alkoholika - aufgefallen, zahlten eine erhebliche Strafe, und der Schmuggler war nicht auszumachen.

1.3 Der Luftweg

1.3.1 Luftfracht mit Chartermaschinen

Diese Transportart erfordert eine sehr sorgfältige organisatorische Vorbereitung, die trotz allem nicht vor unvorhergesehenen Auflagen offizieller Abfertigungsstellen im Ankunftsflughafen schützt. Wir buchten eine Chartermaschine für den Transport der ersten Unterkunftsbaracken. Durch die günstigere Frachtrate für geringe Raumgewichte errechneten wir etwa gleiche Frachtkosten wie beim LKW-Transport und versprachen uns eine sehr gekürzte Transportzeit. Die Erteilung der Flugerlaubnis verzögerte den Flug um Wochen. Die Kosten der Nachfracht, die uns der Flughafenspediteur in seiner Monopolstellung abforderte, überschritt unsere Kalkulation erheblich. Der Landtransport per LKW wäre mit geringeren Kosten in gleicher Zeit gelaufen. Wir haben auch bei Charterflugtransporten in den Iran ähnliche Erfahrungen gemacht, vor allem wurde auch hier der vorgesehene Flugplan nicht eingehalten, und jeder zeitliche Vorteil ging verloren.

1.3.3 Luftfracht mit Linienmaschinen

Auf diese Versandart wird man immer wieder zurückgreifen müssen, um Ersatzteile oder Verluststücke schnell auf der Baustelle zur Verfügung zu haben. Dabei ist darauf zu achten, die Sendungen dem Empfänger anzukündigen, damit er sie sofort bei Eintreffen in Empfang nehmen kann. Geht die Sendung durch den Zollschuppen, ist sie nur sehr schwer aufzufinden. Wir haben hierbei um Wochen verzögerte Auslieferungen erlebt. Den einheimischen Fluglinien ist zur Vermeidung verschleppter Abfertigung der Vorzug zu geben.

Briefe (wie z.B. Zolldokumente) sollten nicht per Luftfracht versandt werden, sondern nur per Luftpost oder besser durch Boten.

1.3.3 Begleitetes Reisegepäck

Bei dieser Einfuhr gab es keine formellen oder sonstigen Schwierigkeiten.

1.3.4 Unbegleitetes Reisegepäck

Hierbei besteht die Gefahr des Hängenbleibens im Zollager. Eine Entzollung geht nur mit Einschaltung eines Agenten. Die Gebühren überschreiten meistens die Mehrkosten für begleitetes Gepäck.

1.4 Abfertigungsformalitäten

Die Einschaltung eines Agenten zur Abwicklung der Zollformalitäten an der Grenze ist erforderlich. Es ist zweckmässig, einen Agenten zu wählen, der an der Grenzübergangsstelle und am Zielort ein Büro unterhält. Grundsätzlich wird die Zollabfertigung beim Grenzübergang erledigt, die Kontrollen beschränken sich auf Stichproben. Der Agent tritt mit der Zahlung der Gebühren in Vorlage. Eine generelle Zollfreiheit für Industriegüter gibt es nicht, die Zollgebühren betragen 2 bis 20 % des cif-Wertes. Baugeräte können temporär eingeführt werden. Die sechsmonatige Einfuhrgenehmigung wird auf Antrag um jeweils weitere 6 Monate verlängert. Die Wiederausfuhr ist auf dem gleichen Weg wie die Einfuhr vorzunehmen. Die Agentengebühren betragen mindestens SR 1'000 pro Vorgang, bei Gross-Sendungen werden SR 5'000[1] pro Vorgang gefordert. Die Gebührenhöhe liegt im Ermessen des Agenten.

Transportkosten und -zeitenvergleich für Frachten nach Riyadh

Transportart	Frachtkosten[2]			Transportzeiten[4]
	bis Grenze DM/t	im Land[3] DM/t	Summe[3] DM/t	
See - Schiff Priorität bei Entladung	155 (/t 0.m3)	150	305	8 - 10 Wochen
See - Ro.Ro.	680	140	820	3 - 8 Wochen
Land - LKW (bis Riyadh)	1'250	35	1'285	3 - 4 Wochen
Luft - Charter	3'000	250	3'250	bis 30 Tage
Luft - Linie	5'900	450	6'350	2 - 6 Tage
Luft - begl. Reisegepäck	---	---	18'120	ca. 1 Tag
Luft - unbegl. Reisegepäck	6'690	700	7'390	1 - 3 Tage

1.5 Zusammenfassung der Transportprobleme

- Durch den starken Transportanfall sind besonders die Häfen überlastet. Es kommt zu erheblichen Wartezeiten. Wird keine vertragliche Priorität bei der Entladung zugesichert, sind die Transportzeiten auf dem Seeweg mit 5 Monaten anzusetzen. Das gilt auch für die Zukunft.
- Die Verpackung des Transportgutes muss den Landesverhältnissen und der robusten Behandlung im Umschlaghafen Rechnung tragen; Klein-Kolli vermeiden.
- Beim Gerätetransport von der Containerverpackung Gebrauch machen.
- Ro-Ro-Transporte bleiben wegen fehlender Abschleppfahrzeuge im Hafen hängen.

1) SR = DM 0.67
2) Einschliesslich Abfertigungskosten
3) Hinzu kommt Einfuhrzoll, im allgemeinen ca. 2 % des Warenwertes
4) Verlängern sich in der Ramadan- und HAJ-Zeit

- LKW-Transporte sind teurer, haben aber kürzeste Transportzeit, werden als Transporte für die Baustelleneinrichtungen empfohlen.
- Charterflüge haben sich als unzuverlässig erwiesen.
- Luftfracht mit Linienflugzeugen aufgeben oder bei kleineren Sendungen als begleitetes Gepäck Ausreisenden mitgeben.

2. KOMMUNIKATIONSPROBLEME

2.1 Die Religion

Die Bevölkerung des Gastlandes hat eine grundkonservative Einstellung zum Islam, der Staatsreligion. Die Wiege des Islam ist Saudi-Arabien, und Volk und Staatsführung glauben sich dazu verpflichtet, Träger und Wahrer dieser Religion zu sein. Der Gast muss zur Kenntnis nehmen, dass in diesem Land die Religion der dominierende Faktor ist und die Lebensweise der Gesellschaft ausschliesslich auf den unabhänderlichen Gesetzen des Korans beruht. Die Gastfreundschaft der einheimischen Bevölkerung ist von uns durch Achtung der Sitten und Gebräuche, vor allem der religiösen Riten, z.B. Gebete, das besondere Verhalten im Fastenmonat Ramadan und in der Pilgerzeit zu erwidern.

Diese von unseren Gewohnheiten abweichenden Mentalitäten und Lebenseinstellungen sind in diesem Land eine grössere Barriere, als mir aus anderen Aufbauländern bekannt ist.

2.2 Die Sprachbarriere

Die Landessprache ist arabisch und nur arabisch in Schrift und Wort. Unsere Führungskräfte beherrschen das Arabische nicht. Auf der Baustelle in Riyadh treffen durch die Beschäftigung von indischen, pakistanischen und koreanischen Arbeitsgruppen viele verschiedene Sprachen aufeinander: Deutsch, Arabisch, Koreanisch, Pakistanisch und indische Sprachen. Die Verständigung der Bauleitung mit den Betreuern der Arbeitergruppen und den Vertretern des Auftraggebers ist in englischer Sprache ohne Schwierigkeiten. Schwierig hingegen wird die Verständigung bei der Arbeitsanweisung vor Ort durch unsere Monteure. Englisch ist Grundlage, aber englische Sprachkenntnisse sind bei unseren Monteuren und auch bei den Hilfskräften nur knapp vorhanden. Vor allem liegt aus der Sprachübung auf anderen Baustellen in anderen Ländern ein sehr unterschiedlicher technischer Wortschatz vor, der bei der Weitergabe von Auskünften, Erklärungen und Anweisungen Ursache von erheblichen Missverständnissen sein kann.

Bei der Verständigung zwischen Arbeitsgruppen werden neue Wortbildungen gefunden, die schon nach kurzer Zeit zum brauchbaren Verständigungsmittel, aber nur in der Gruppe verstanden werden. Die Uebermittlung des speziellen technischen know-how für die Bauausführung ist nur durch praktische Vorführung möglich.

Ausgesprochene Verständigungsschwierigkeiten gibt es bei den Landtransporten mit dem Personal der einheimischen Speditionen. Die Fahrer der Lastzüge sprechen nur arabisch, und da es im Verkehr mit ihnen immer um exakte Auskünfte und Auftragserteilungen geht, ist hier ohne Dolmetscher nicht auszukommen.

Im Geschäftsverkehr kommt man mit der englischen Sprache aus, wenn es sich um Gespräche mit mittelgrossen, einheimischen Unternehmen handelt; so auch beim Einkauf im Bazar.

In der Bevölkerung, im Laden an der Strasse ist eine Verständigung in englisch meist nicht möglich, hier spricht man nur arabisch. Im Umgang mit den Behörden gilt nur arabisch. Vordrucke sind in arabisch auszufüllen, und beim Passamt fordert man einen Saudi als Verhandlungs- und Kontaktmann. Hier liegen bei der Erledigung der sehr bürokratischen Formalitäten für die ausländische Firma solche Schwierigkeiten vor, dass ohne den einheimischen Kontaktmann nicht auszukommen ist: ein arabisch-sprechender Nicht-Saudi genügt nicht.

Problematisch ist oft der Umgang mit der Polizei. Die wenigsten Polizisten sprechen englisch, und die Unterhaltung bzw. die Klärung von Sachverhalten ist nur durch Hinzuziehung eines Sprachkundigen zu erreichen.

2.3 Der Kontakt mit der Bevölkerung

Die so verschiedenen Mentalitäten machen Kontakte mit der einheimischen Bevölkerung sehr schwierig, ja sie kommen praktisch gar nicht zustande. Auffallend ist für den Europäer die einfache Lebensweise der Bevölkerung der unteren Schichten und der nach aussen kaum in Erscheinung tretende Luxus der Oberschicht.

Das auffälligste und für den Europäer ungewöhnlichste Bild ist die völlige Verbannung der Frau aus dem öffentlichen Leben nach den Gesetzen des Korans. Dadurch mag die unzugängliche und sehr fremdartige Atmosphäre dem Europäer den Aufenthalt in diesem Land nicht reizvoll erscheinen.

Diese Barriere zur Bevölkerung, die durch deren religiöse Lebensgewohnheiten gegeben ist, macht den Aufenthalt unserer Monteure zu einem isolierten Leben in ihrem Camp. Bei der Ausgestaltung des Lagers ist dem mangelnden Freizeitwert des Landes verstärkt Rechnung zu tragen. Dazu gehören:

- Wohnliche Unterkünfte, die eine heimatliche Atmosphäre ausstrahlen
- Video-Rekorder mit laufend nachgeschickten Aufzeichnungen des deutschen Fernsehprogrammes
- Leseraum mit Büchern, Zeitschriften, Tageszeitungen, Projektoren für Dia und Film und Kurzwellenempfänger
- Freizeitraum mit Platz für Sportspiele (z.B. Ping-Pong, Tennis u.a.)
- Vollständige Kücheneinrichtungen und ansprechende Essräume;
- Fahrzeugpark auch für Fahrten ins Land an den freien Tagen.

2.4 Zusammenfassung zum Problem Kommunikation

- Die Landessprache ist arabisch, eine Verständigung über englisch ist auf dem Bau möglich, aber nicht im offiziellen Umgang mit den Behörden.
- Einen geselligen Kontakt mit der einheimischen Bevölkerung zur Abdeckung eines Freizeit- und Unterhaltungsbedürfnisses gibt es nicht. Dieser Mangel ist durch besondere Aufwendungen in der Sozialbetreuung auszugleichen.

LITERATURANGABEN

1. Mitteilung der Bundesstelle für Aussenhandelsinformation, September 1975
2. "Montage und Bauausführung in Saudi-Arabien - Hinweise für die Praxis", Ahmed K. Habasch, Schwieberdingen, Frühjahr 1976