

Wüstenautobus

Autor(en): **Kündig-Steiner, W.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): - **(1955)**

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-987977>

Nutzungsbedingungen

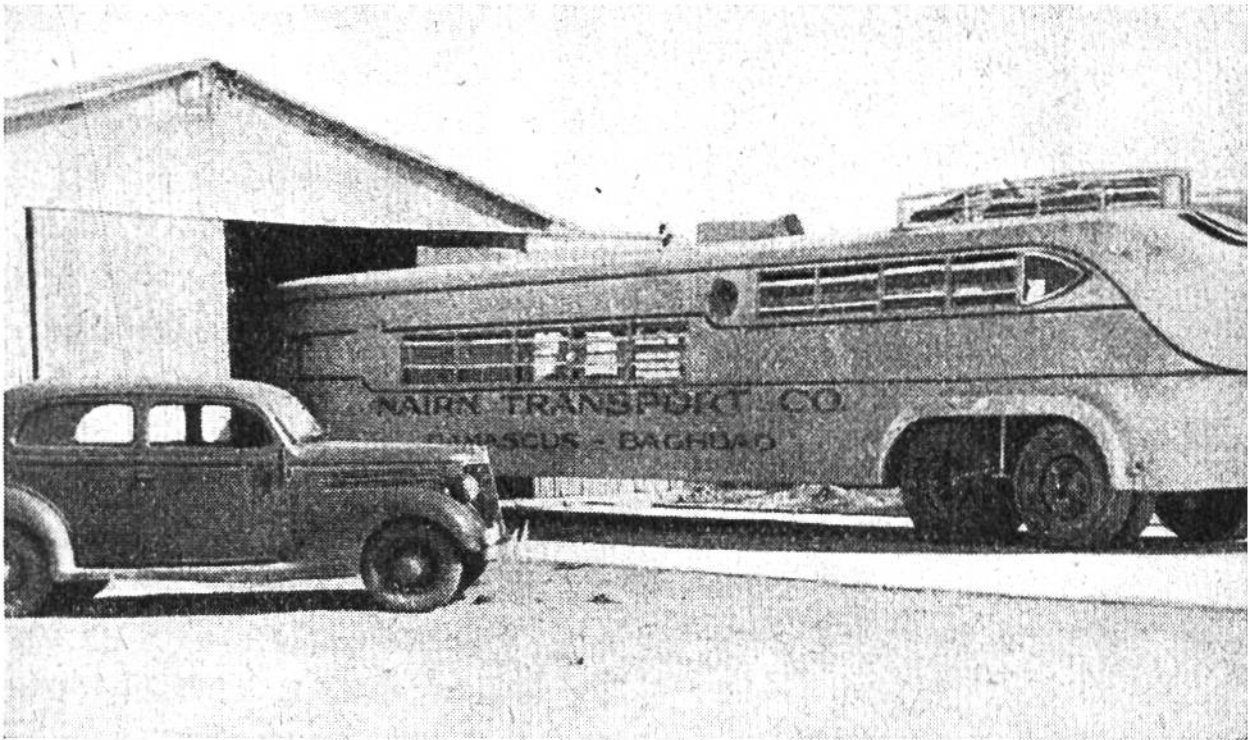
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Ein solcher Koloss ist nicht leicht unter Dach zu bringen.
Nur im neuen Hangar in Damaskus findet er Platz.

WÜSTENAUTOBUS

Vor rund 30 Jahren verliessen die beiden aus Schottland gebürtigen, wagemutigen Neuseeländer Norman und Gerald Nairn, Vertreter der Buick-Autofirma, in Beirut mit einigen Begleitern die Küste des Mittelmeeres, um die Syrische Wüste mit Autos zu durchqueren. Nach Überwindung vieler Schwierigkeiten erreichten fünf Personen in vier Autos schon in vier Tagen die Stadt Bagdad am Tigris.

Nur ein halbes Jahr später, im Oktober 1923, führte die neugegründete «Nairn Transport Company» mit Cadillac-Cars einen regelmässigen, wöchentlichen Autodienst Beirut–Damaskus–Bagdad ein. 1927 wurden grosse, sechsrädrige Luxuscars in Dienst gestellt, und König Faisal von Irak weihte den ersten modernen Wüstenautobus persönlich ein. Die Engländer begrüsst die neue Verbindung zwischen dem Mittelmeer und ihren Erdölgebieten im Mittleren Osten sehr, doch mussten noch in den dreissiger Jahren zur Sicherung des



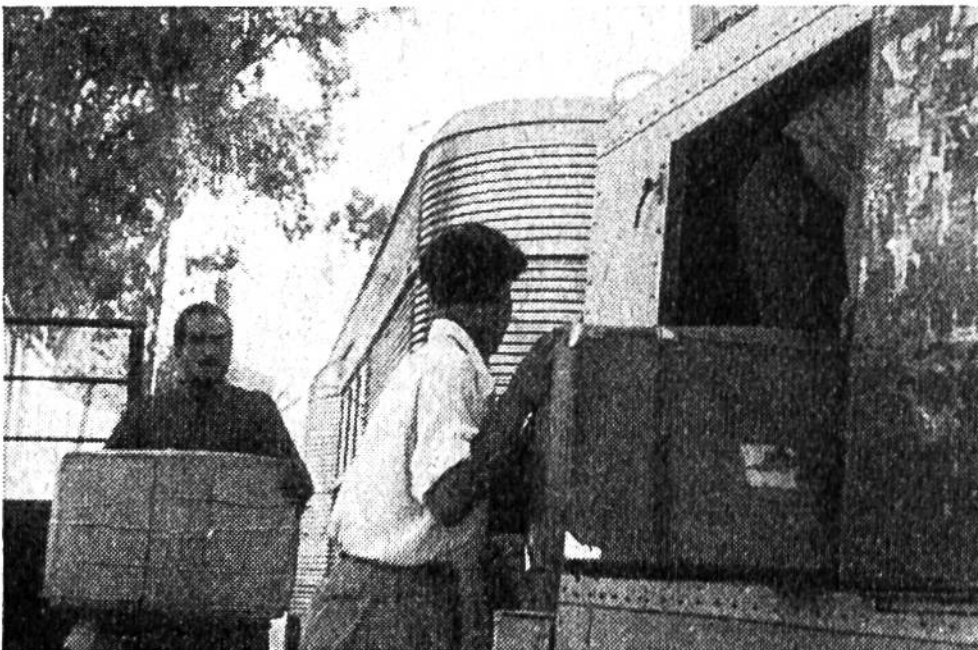
Ein arabischer Kaufmann aus Basra am Persischen Golf war mein Reisekamerad. Er hat die Wüstenfahrt über 20mal «ausprobiert».

Verkehrs mehrmals Änderungen in der Reiseroute vorgenommen werden.

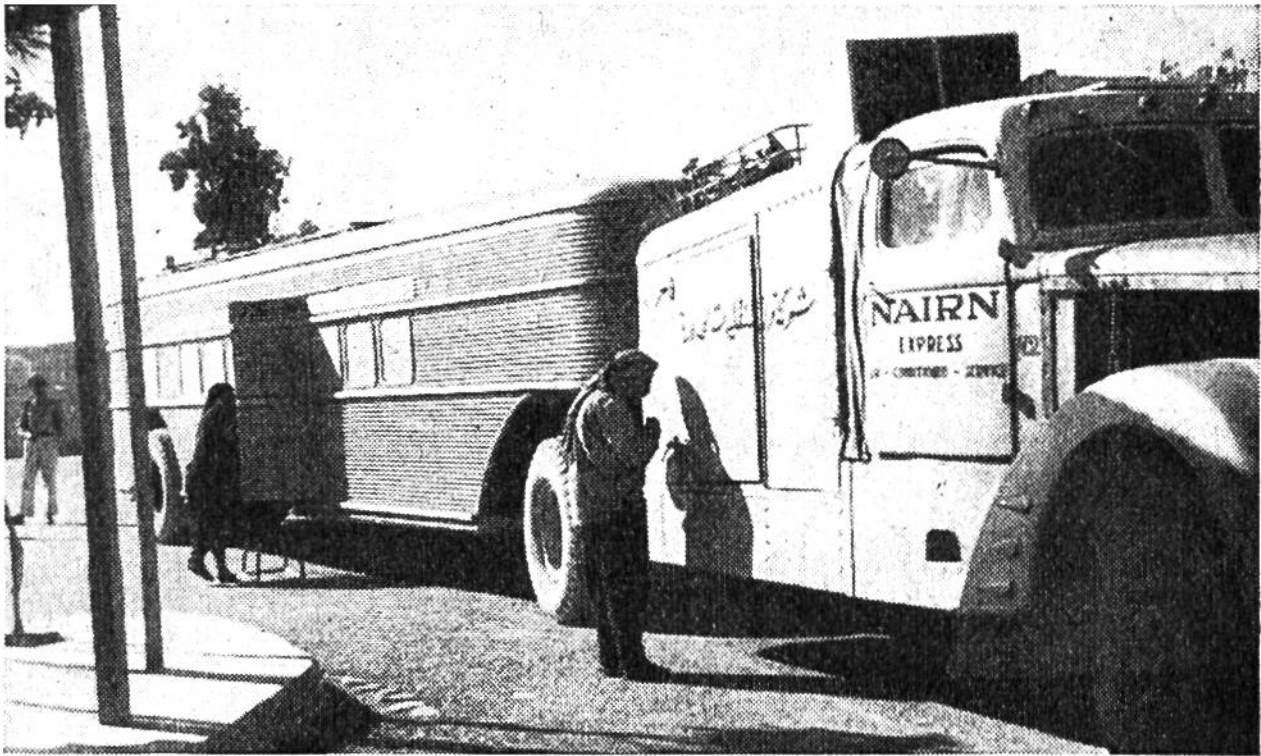
Nachdem sich mehrere kapitalkräftige Firmen zur «Nairn» zusammengeschlossen hatten und der direkte Weg durch die Syrische Wüste (über Rutbah) festgelegt war, konnte sich jedermann dem Wüstenautobus anvertrauen. Obwohl die strapaziöse Fahrt vor 25 Jahren noch rund 30 Stunden dauerte – heute noch knapp die Hälfte –,

sprach sich bald herum, dass man mit grosser Sicherheit und Pünktlichkeit reise.

Insbesondere in der Nachkriegszeit wurde der Nairn-Dienst ausgebaut und mit Komfort versehen. Je nach Wunsch belegt man einen Platz im sehr bequemen Pullman-Express mit Luftkühlung und Staubschutz, im zweitklassigen Express-



Koffer und Stückgüter aller Art werden ganz vorn im Gepäckraum des Traktors fachmännisch eingeladen.



Der Pullman-Wüstenexpress, der soeben seine Nachtfahrt beendet hat, wird bei einem Teehaus auf freiem Felde plombiert, damit nichts ein- und ausgeschmuggelt werden kann.

dienst oder im drittklassigen Touristen-Wüstenautobus. Dieser wird vor allem von den Pilgern und der eingeborenen Landbevölkerung benützt. Ein Platz im Pullman-Express kostet rund Fr. 130.—. Das ist nicht übermässig viel, wenn man bedenkt, dass die Strecke Bagdad–Damaskus gegen 1000 km misst. In der Touristenklasse sinkt der Fahrpreis auf Fr. 70.—.

Die Verkehrsdichte ist heute schon ganz erstaunlich: Die Pullman-Cars werden seit 1948 während des ganzen Jahres dreimal pro Woche in jeder Richtung eingesetzt. Der Touristen-Car fährt wöchentlich zweimal und der Zweitklass-Express mindestens einmal. Somit durchqueren heute täglich zwei Autobusse die Syrische Wüste. Aus mehreren Gründen wird in der Nacht gefahren, von Ende November bis Anfang Mai zudem teilweise auf dem Umweg über Mafrac in Transjordanien. Dann benötigt man das libanesische, syrische, transjordanische und irakische Visum.



In voller Fahrt, oft mit Schnellzugsgeschwindigkeit, saust der NAIRN-Autobus über die Piste, gewaltige Staubwolken neben und hinter sich aufwerfend.

Ich habe kaum je grössere Eindrücke erlebt als bei meiner sommernächtlichen Pullman-Car-Fahrt durch die Syrische Wüste. Wie in einer Hängematte liegend und leicht geschaukelt rollte ich von Bagdad kommend den Euphrat entlang, der bei Sonnenuntergang wie ein goldenes Band leuchtete. Hell erstrahlte der grosse Flugplatz bei Ramadi, in dessen Nähe immer ein kurzer Tee-Halt die eigentliche Nacht-Wüstenfahrt einleitet. Denn das Ziel um zwei Uhr früh ist Rutbah-Wells in der Mitte der Strecke Bagdad-Damaskus, dort, wo grosse Erdölleitungen gespenstisch wie Lindwürmer auftauchen. In Rutbah lösen sich die beiden Chauffeure ab, welche die markierte Piste nie verfehlen, weil sie die Wüste mit drehbaren Scheinwerfern absuchen. Im Car ist vollendete Ruhe. Von Zeit zu Zeit verdunkelt eine Staubwolke das allzu helle Mondlicht, das schon mit den ersten Sonnenstrahlen kämpft. Es ist, als tauchte die Erde aus ihrer wüstenhaften Urnacht auf und werde nun lebendig. Blutrot flammt die zackige Sonne auf: die geheimnisvolle Nachtfahrt ist überstanden.

Dr. W. Kündig-Steiner