

Zeitschrift: Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: - (1955)

Artikel: Wüstenautobus
Autor: Kündig-Steiner, W.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-987977>

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

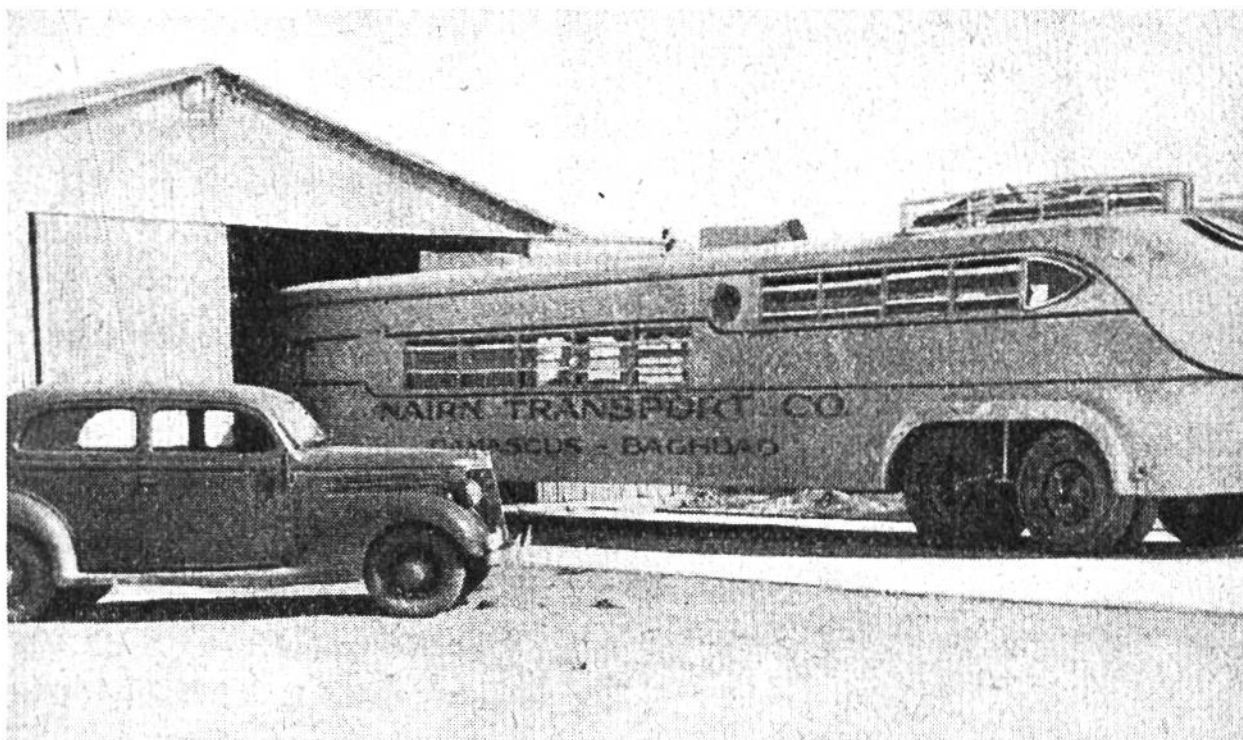
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 07.01.2026

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



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 Luxus-cars 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



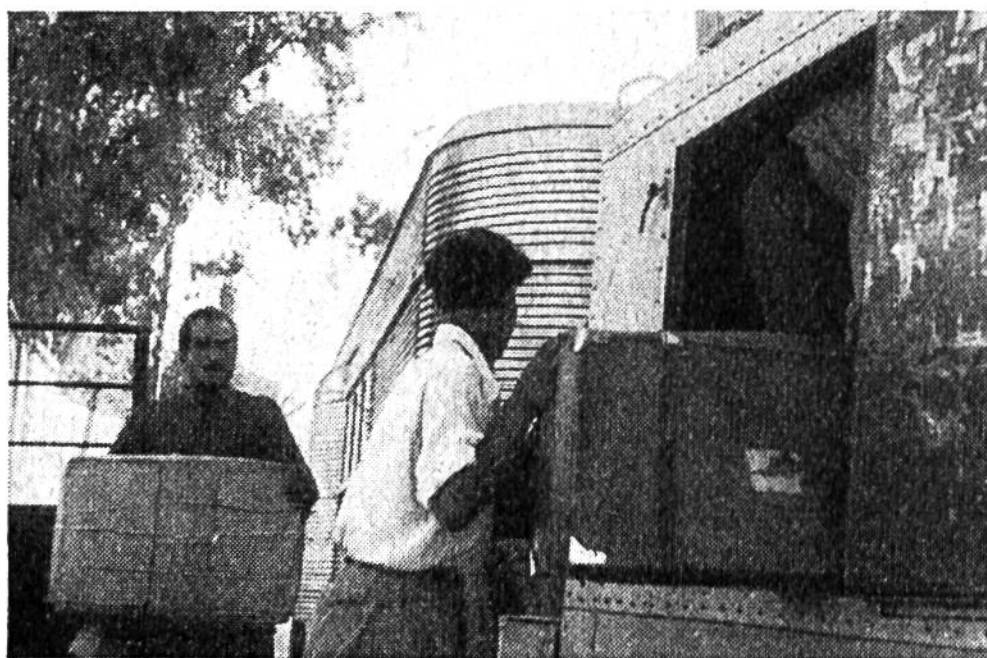
Ein arabischer Kaufmann aus Basra am Persischen Golf war mein Reisekamerad. Er hat die Wüstenfahrt über 20mal «ausprobiert».

Verkehrs mehrmals Änderungen in der Reiseroute vorgenommen werden.

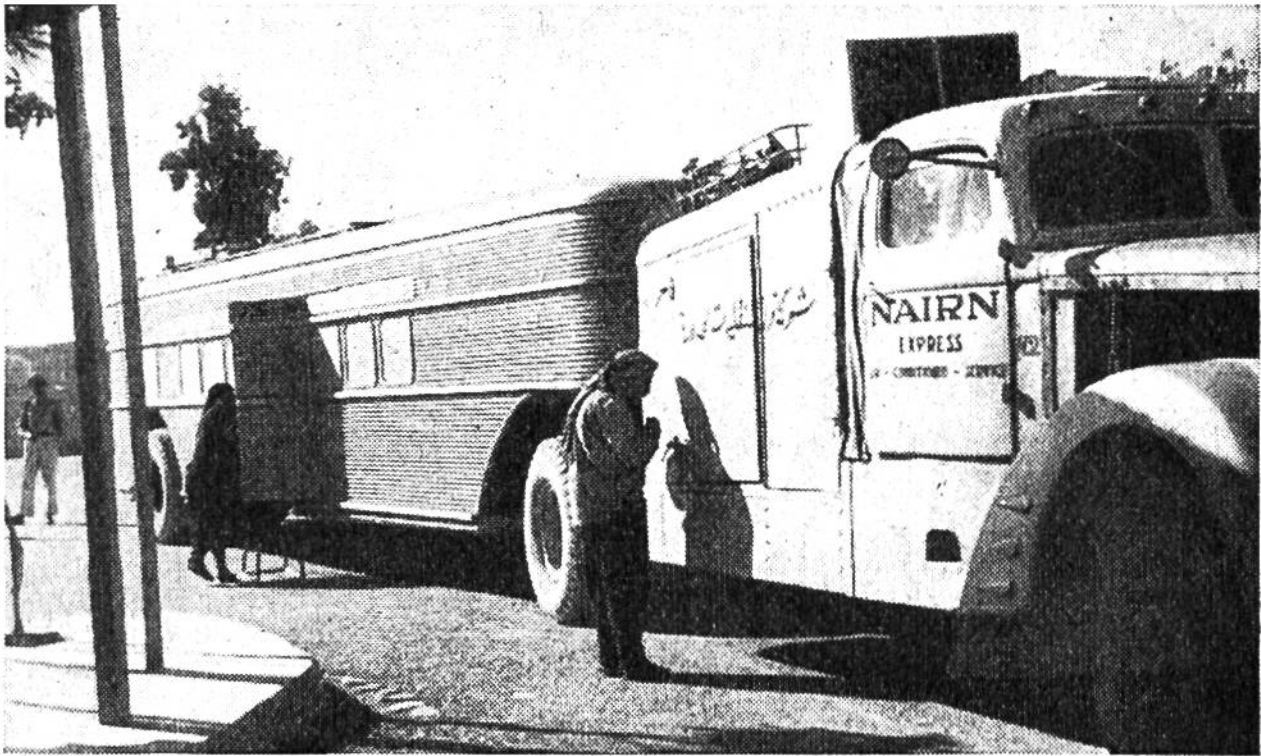
Nachdem sich mehrere kapitalkräftige Firmen zur «Nairn» zusammengeschlossen hatten und der direkte Weg durch die Syrische Wüste (über Rutbah) festgelegt war, konnte sich jedermann dem Wüstenautobus anvertrauen. Obwohl die strapaziöse Fahrt vor 25 Jahren noch rund 30 Stunden dauerte – heute noch knapp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