

Matthias Hille

# Jordanien und die Aqababahn

Der Nahe Osten ... viele Menschen in Deutschland schätzen derzeit aus Unkenntnis die gesamte Region pauschal als gefährlich ein. Gott sei Dank trifft das nur für einige wenige Länder dort zu. Jordanien, mit seinen Außengrenzen zu Syrien, dem Irak, Saudi Arabien, Israel und dem Westjordanland, ist gleichsam der friedliche Pol zu seinen derzeit unruhigen bzw. kriegerischen Nachbarn. Nicht zuletzt wegen der klugen, diplomatischen und auch toleranten Politik von König Abdullah II. gilt das Land auch heute als eines der sichersten in der Region.

Somit steht einer einwöchigen Reise im März 2015 nichts entgegen. Eine Woche scheint anfangs etwas kurz, aber die touristischen Sehenswürdigkeiten, die Bademöglichkeiten im Roten und Toten Meer und auch die einzige zur Zeit befahrene Eisenbahnstrecke des Landes liegen südlich der Hauptstadt Amman nicht allzu weit voneinander entfernt. Da es derzeit in Jordanien keinen Reiseverkehr auf Schienen gibt, ist ein Mietwagen die beste Möglichkeit, Land, Leute und natürlich die Eisenbahn kennen zu lernen.

Nach der Landung am Montagabend auf dem *Queen Alya International Airport*, welcher sich etwa 40 km südlich der Hauptstadt Amman befindet, übernehmen wir unseren vorgebuchten Mietwagen und fahren nach Madaba, wo bereits ein Hotel zur Übernachtung reserviert ist. Amman selbst steht nicht auf unserem Reiseprogramm. Zum einen ist es nicht unbedingt erstrebenswert, bei Dunkelheit in einer fremden Millionenstadt nach einem Hotel Ausschau zu halten, zum anderen soll der samstags fahrende Vorortzug nach Az Zarqa nach Information anderer Eisenbahnfreunde, nicht mehr verkehren.

Gegen 23:00 Uhr haben wir unser Hotel endlich gefunden. Es gibt noch einen Gute-Nacht-Trunk, die kleine Flasche Bier kostet stolze 5 Dinar, etwa 7 Euro. So merken wir gleich: Jordanien ist ein feines, aber teures Reiseland!

Vor der Weiterfahrt am nächsten Morgen besichtigen wir die Sankt-Georgs-Kirche mit dem aus über

2 Millionen Steinen zusammengesetzten Palästina-mosaik. Das um 560 gestaltete Mosaik ist somit eine der ältesten erhaltenen Landkarten überhaupt. Auch der Kirche „*St. Johannes der Täufer*“ statten wir noch einen Besuch ab; sie liegt auf einem Hügel im Stadtzentrum und von ihrem Glockenturm hat man einen fantastischen Ausblick auf Stadt und Umgebung. So suchen wir schon mal die Straße, auf der wir nach Al Karak weiterfahren wollen, denn die Ausschilderungen sind oft sehr dürftig, wie wir bereits am Vorabend feststellen mussten.

Der King's-Highway, der uns nach Al Karak führt, ist sicher nicht die schnellste Straße Richtung Süden, wohl aber die landschaftlich schönste. Bei Wadi Mujib führt die Straße mittels vieler Kurven in einen großartigen Canyon. Al Karak ist geprägt von der hoch über der Stadt und dem Wadi Karak gelegenen alten Kreuzfahrerburg. Für eine Besichtigung der Burg bleibt keine Zeit, es ist schon später Nachmittag und wir müssen noch bis in das 150 Kilometer entfernte Wadi Musa nahe dem kulturhistorischen Höhepunkt Jordaniens, der Felsenstadt Petra.

Der Ausblick aus dem Hotelzimmer am nächsten Morgen bei strahlend blauem Himmel ist überwältigend. Unterhalb des Hotels liegt die Stadt, im Hintergrund sind die ersten Felsen von Petra zu erkennen. Petra, auch die rosarote Felsenstadt der Nabatäer genannt, liegt in einem Talkessel. Im 7. Jahrhundert vor Christus ließ sich der nomadische Araberstamm der Nabatäer hier nieder. Das Eintrittsgeld für Nichtjordanier ist heftig. 50 Dinar, etwa 70 Euro, kostet die Tageskarte. Doch der Besuch lohnt sich! Nach einer langen schmalen Schlucht taucht plötzlich das Schatzhaus Khazne Faraun auf. Steven Spielberg ließ hier die Schluss-Szene für den Film "*Indiana Jones und der letzte Kreuzzug*" drehen, was zur weltweiten Bekanntheit des in den Felsen geschlagenen Monuments beitrug.

Am frühen Nachmittag verlassen wir tief beeindruckt Petra, nachdem die meisten anderen Sehenswürdigkeiten dieser Felsenstadt von uns erwandert wurden. Nun soll endlich auch die Eisenbahn auf unserer Rundreise eine Rolle spielen! Allerdings fällt diese verhältnismäßig bescheiden aus, denn derzeit wird in Jordanien nur eine einzige Eisenbahnstrecke befahren und das auch nur von Güterzügen. Es handelt sich dabei um die Strecke von den Phosphatgruben nördlich von Ma'an zum Hafen von Aqaba. Zwischen den Phosphatgruben Abiad und Al Hassa und dem

**Blick auf Aqaba und das Rote Meer in Richtung Israel am Abend**



Bahnhof Batn al Ghul fahren die Züge auf der sanierten Trasse der alt-ehrwürdigen Hedschasbahn. Die eigentliche Aqababahn beginnt am Abzweig Hattiyya und führt bis zum Hafen von Aqaba. Sie ist 116,8 Kilometer lang und wurde in den Jahren 1972 bis 1975 mit deutscher Entwicklungshilfe errichtet.

So machen wir bewusst einen kleinen Umweg über Ma'an, möglicherweise gelingt ein Foto auf dem Hedschasbahn-Abschnitt. Doch wie im Vorfeld bereits gelesen, ist die Bahnstrecke hier nicht sonderlich spektakulär, denn sie führt meist schnurgerade durch eine eintönige Wüstenlandschaft. Der Bahnhof von Ma'an ist auch recht schnell gefunden. Er ist eingezäunt; weit und breit ist kein Zug zu sehen. Also geht es auf der Autobahn sofort weiter bis zum Abzweig der Straße nach Wadi Rum. Nach einer Stunde Fahrt sind wir vor Ort und treffen wieder auf die Bahnstrecke. Je weiter wir in Richtung Wadi Rum fahren, umso beeindruckender wird die Landschaft. Die aus dem Wüstensand aufragenden Felsen sind durch hohe Temperaturunterschiede sehr zerklüftet und haben oft bizarre Formen angenommen. An einer schönen Stelle beschließen wir zu warten, vielleicht kommt noch ein Zug. Doch zunächst kommt etwas völlig unerwartetes in Form einer plötzlichen Nierenkolik bei meinem Reisepartner. Trotz quälender Schmerzen entdeckt Andreas den herannahenden Zug in der Ferne. Er kommt zwar lichtmäßig aus der falschen Richtung, aber ein Versuch mit Streiflicht ist er wert. Mit einer langen Staubfahne zieht er alsbald an uns vorüber, der Lokführer grüßt mit dem Typhon.

Während sich mein Beifahrer vor Schmerzen krümmt, düse ich im "Affenzahn" nach Aqaba. Permanent ertönt ein Warnton vom Tacho. Nach einer halben Stunde sind wir am Stadtrand, es wird bereits dunkel und ein Taxifahrer weist uns den Weg zum Krankenhaus. In den folgenden Stunden lernen wir das Islamic Hospital von Aqaba kennen. Eine interessante Erfahrung, auf die wir lieber verzichtet hätten.

Die Nacht war kurz, aber dank der Medizin aus der Krankenhausapotheke geht es Andreas etwas besser. Ein erneuter Besuch im Krankenhaus steht an, der Arzt rät Andreas, es weiter mit den verordneten Tabletten zu versuchen. In der Hoffnung, das diese weiterhin gut wirken, fahren wir zurück zum Hotel. Frühstück bietet dieses leider nicht an, es ist sehr neu aber somit auch noch nicht komplett fertig gestellt. Dafür bietet die Dachterrasse einen tollen Ausblick auf die Stadt und das Rote Meer bis hinüber nach Israel. In einem Straßenlokal besorgen wir uns ein kleines Frühstück und dann geht die Fahrt zum nahe gelegenen Bahnhof, der alsbald gefunden ist. Nach einiger Wartezeit beim Pförtner geleitet uns ein Mitarbeiter der Aqababahn zum Büro des Chefs. Dabei bombardiere ich ihn auf englisch mit Fragen, die er auch prompt beantwortet. Ja, es fahren bis zu fünf Zugpaare am Tag, manchmal sogar noch mehr. Da auch hier im Bahnhof nur abgestellte Wagen herumstehen und nirgends eine Lokomotive brummt, frage ich, wo denn diese zehn sagenhaften Züge blieben. Die Antwort ist zutiefst enttäuschend! Durch Zahlungsrückstände der Minen an die Eisenbahn fahren seit einigen Tagen

keine Züge mehr. Das geförderte Phosphat wird derzeit mit LKW in weiterverarbeitende Fabriken transportiert. Sollte unser Leerzug vom Vortag der einzige abgelichtete Zug in Jordanien bleiben? Meine Frage, ob Aussicht auf Züge in den nächsten Tagen bestünde, wird negativ beantwortet. Es sei wohl auch das erste Mal seit Bestehen der Aqababahn, das so etwas passiere.

Ziemlich deprimiert verlassen wir die Teerunde im Büro des Bahnhofsleiters. Sein Angebot, eine der zwei verbliebenen Loks im Schuppen zu starten, schlage ich dankend aus. Zu tief ist meine Enttäuschung. Doch was soll's, dann verbringen wir die 3 übrigen Tage mit dem "normalen" Touristenprogramm. Hauptsache, meinem Reisepartner geht es gesundheitlich nicht schlechter!

So besuchen wir am folgenden Tage das Wadi Rum und lassen uns von einem Beduinen mit dem Jeep durch die spektakuläre Wüstenlandschaft chauffieren. Am Samstag steht Baden im Roten Meer auf dem Programm, der Strand Nummer 5 ist menschenleer, das Ufer ziemlich steinig, aber das Wasser herrlich. Anschließend erkunden wir die Gegend bis zum Grenzübergang nach Saudi-Arabien. Den Sonnenuntergang fotografieren wir nahe dem Stadtstrand und genehmigen uns zwei 10-prozentige Biere der Marke "Petra". Vielleicht hilft das auch gegen Nierensteine?

Am Sonntagmorgen besteht zur Abreise keine Eile. Für die Fahrt zum Toten Meer nach Suwaymah bleibt genug Zeit. Dort haben wir unsere letzte Hotelübernachtung und wollen natürlich auch im Toten Meer baden. Also suchen wir uns einen Imbiss zum Frühstück und erkunden noch ein bisschen die Stadt. Dabei entdecken wir die erst vor wenigen Jahren neu erbaute katholische Kirche. Sie wurde hauptsächlich für die christlichen Schiffsbesatzungen aus Übersee errichtet. Bereitwillig wird sie vom Küster extra für uns aufgeschlossen. Noch ein Stoßgebet um Züge? Na, wohl eher nicht.

Dennoch machen vor der Abfahrt einen letzten Umweg vorbei am Bahnhof. Und was rollt da von Norden auf diesen zu? Richtig, ein langer, beladener Phosphatzug!!! Das kann doch wohl nicht war sein! Jetzt, wo wir abreisen wollen, fahren wieder Züge. Sofort wende ich unser Auto und düse mit leicht überhöhtem Tempo zurück zur Pförtnerbude am Bahnhofseingang. Die Schranke ist halb offen, ohne Halt und mit einer gehörigen Staubfahne kommen wir auf dem Parkplatz zum Stehen. Ich renne zu den Gleisen. Gerade noch rechtzeitig, der Zug rollt langsam in den Bahnhof, an seiner Spitze drei GE's! Ha, das Foto ist im Kasten und nun ist Zeit, sich bei den erstaunten Eisenbahnern zu erklären. Es gibt keine Probleme, schließlich sind wir auch nicht die ersten Eisenbahnfreunde hier. Dennoch ist ein so ruhiges und gelassenes Verhalten der Angestellten für ein arabisches Land durchaus erstaunlich. Man stelle sich eine ähnliche Situation bei uns vor. Im Büro gibt es wieder Tee und die wichtigen Auskünfte für uns. Es sollen noch zwei weitere Züge heute verkehren: ein Leerzug soll gegen 15:00 Uhr hier abfahren und ein Vollzug gegen 18:00 Uhr ankommen. Lichtmäßig ist der Vollzug aus Norden besser, also entschließen wir uns, diesem



Wer in Petra nicht laufen mag, der kann sich auf dem Rücken von Eseln oder Kamelen durch das Wadi Musa schaukeln lassen.

Zwischen den Bahnhöfen ad-Disa und Ram kommen die Züge den schroffen Felsen recht nahe.

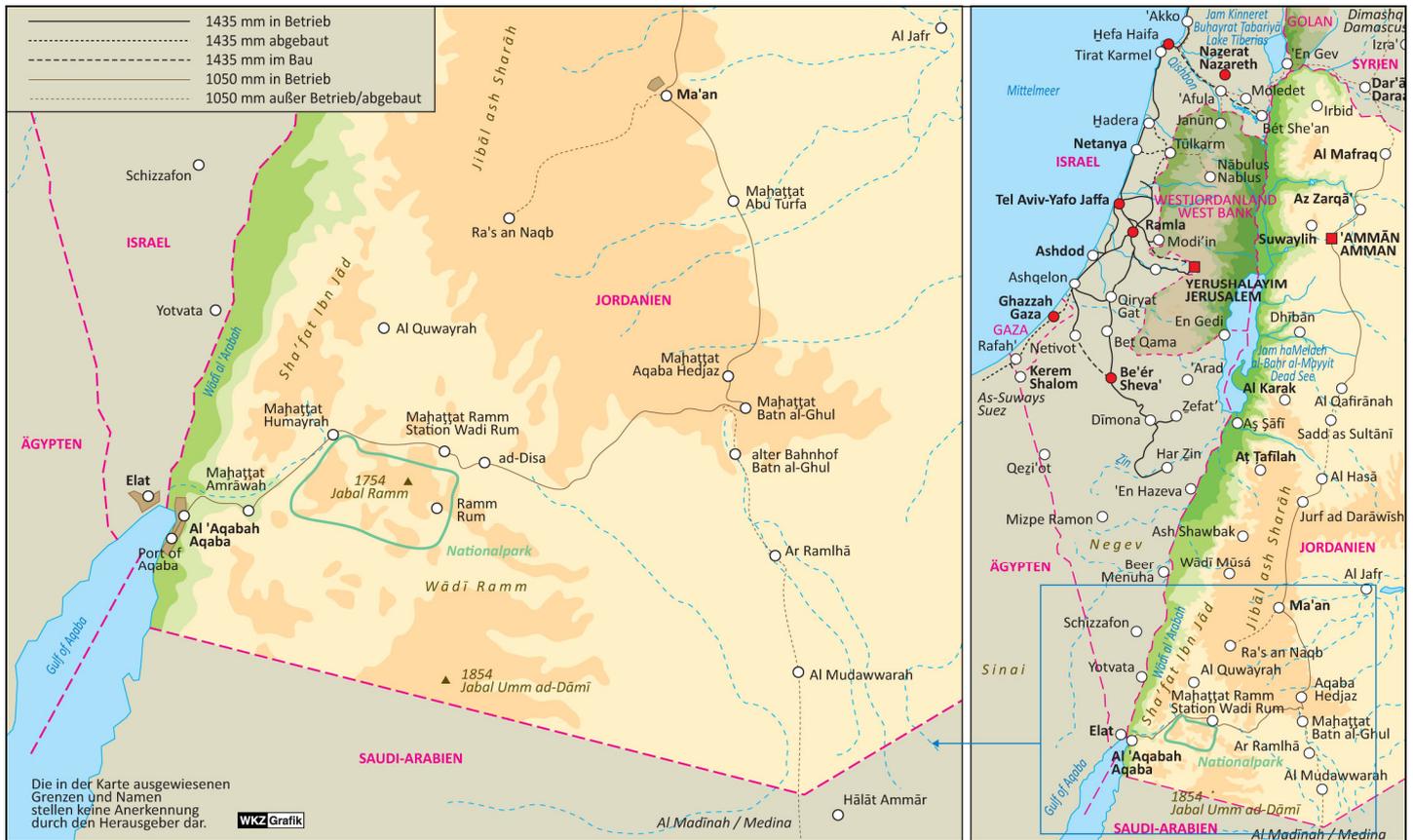




Eindrucksvoll überquert der Phosphatzug eine Brücke über ein Wadi südlich des Bahnhof Umran.

Gleich drei Lokomotiven waren am Sonntagmittag dem Vollzug aus den Minen nördlich von Ma'an vorgespannt. Nachdem im Bahnhof Aqaba-Betriebswerk die dritte Maschine abgehängt wurde, fährt der Zug weiter zum Hafen.





entgegen zu fahren. Mögliche Fotostellen müssen wir dank Erkundung am Freitag nicht suchen und nach gut einer Stunde Fahrt sind wir gegen 15:00 Uhr nahe dem Dorf ad-Disa am Ziel. Also durchatmen und den inzwischen kalten Mittagsimbiss einnehmen. Doch kaum sind die Stative in Position, röhrt mit gehöriger Staubfahne der angekündigte Vollzug aus Norden heran. So ein Stress! Nicht nur wir machen Freudentänze, auch der Beimann auf der führenden Lok, als er uns erkannt hat. Nachdem auch Andreas sein Video im Kasten hat, beginnt das bekannte und sehnlichst erwartete Prozedere: rein ins Auto, mit Vollgas am Zug vorbei (bei ca. 40 km/h des Zuges ist das hier relativ einfach), rausspringen, Position suchen, Schuss und weiter. Im Bahnhof Ram kommt der Zug zum Stehen, trotz moderner Lichtsignaltechnik

erhalten alle Züge in den Bahnhöfen einen schriftlichen Fahrbefehl bis zum nächsten Bahnhof. Zeit für ein kurzes Gespräch mit der Lokbesatzung und ein gemeinsames Erinnerungsfoto, dann setzt sich der Zug wieder in Bewegung. Der Meister beschleunigt und mit mächtiger Abgaswolke dröhnen die beiden modernisierten GE's davon. Das macht Laune und Eindruck! Ich hätte es genau so gemacht.

Als bald ist die Hauptstraße Nr. 15 nach Aqaba erreicht, durch die vierspurige Fahrbahn sind ab jetzt Fotos vom gegenüber fahrenden Zug etwas schwieriger. Am Straßenabzweig für LKW's zur Umfahrung von Aqaba biegen auch wir ab; hier soll das letzte Bild des Zuges entstehen. Und die Stelle ist wirklich topp: Bergkulisse und davor eine Brücke über ein trockenes Wadi. Fehlt nur noch der Zug. Ob erst der Gegenzug kommt? Dieser müsste eigentlich schon durch sein. Also Kreuzung im Bahnhof Umrān (Amrāwah)? Endlich Zeit für den mehr als kalten Imbiss! Immer tiefer sinkt die Sonne, doch dann taucht der sehnlichst erwartete Zug in den Bergen auf. Im letzten Licht der Abendsonne überquert er geradezu majestätisch die Brücke unter uns. Eine Minute später ist das erste Brückenfeld bereits im Schatten.

Das letzte Kapitel unserer Reise ist schnell erzählt. Es ist schon lange dunkel, als wir gegen 22:00 Uhr unser Hotel in Suwaymah erreichen. Das Abendessen zieht sich fast bis Mitternacht hin. So sind wir am nächsten Morgen einfach zu müde, um gegen 6:00 Uhr zum etwa einen Kilometer entfernten Strand des Toten Meeres zu laufen. Also Frühstück und Aufbruch, um 11:00 Uhr soll unser Flugzeug starten. Buchstäblich auf den letz-

**T.E. Lawrence nannte diesen Felsen die „Sieben Säulen der Weisheit“**



ten Pfiff erreichen wir unseren Flug. Die Serpentin in Richtung Madaba hatten es ganz schön in sich!

Es war eine Reise mit vielen Hindernissen, aber dennoch hat es wieder Spaß gemacht, unterwegs zu sein. Einige Eisenbahnfotos gab es ja zum Schluss auch noch. Und während ich diese Zeilen zu ende schreibe, wird hoffentlich mein Reisebegleiter im heimischen Krankenhaus die bösen Nierensteine los geworden sein. Unser Dank gilt den freundlichen, auskunftsfreudigen und verständnisvollen Eisenbahnern der Aqababahn. Ohne sie wären wir höchst wahrscheinlich ohne Eisenbahnfotos nach Hause gefahren.

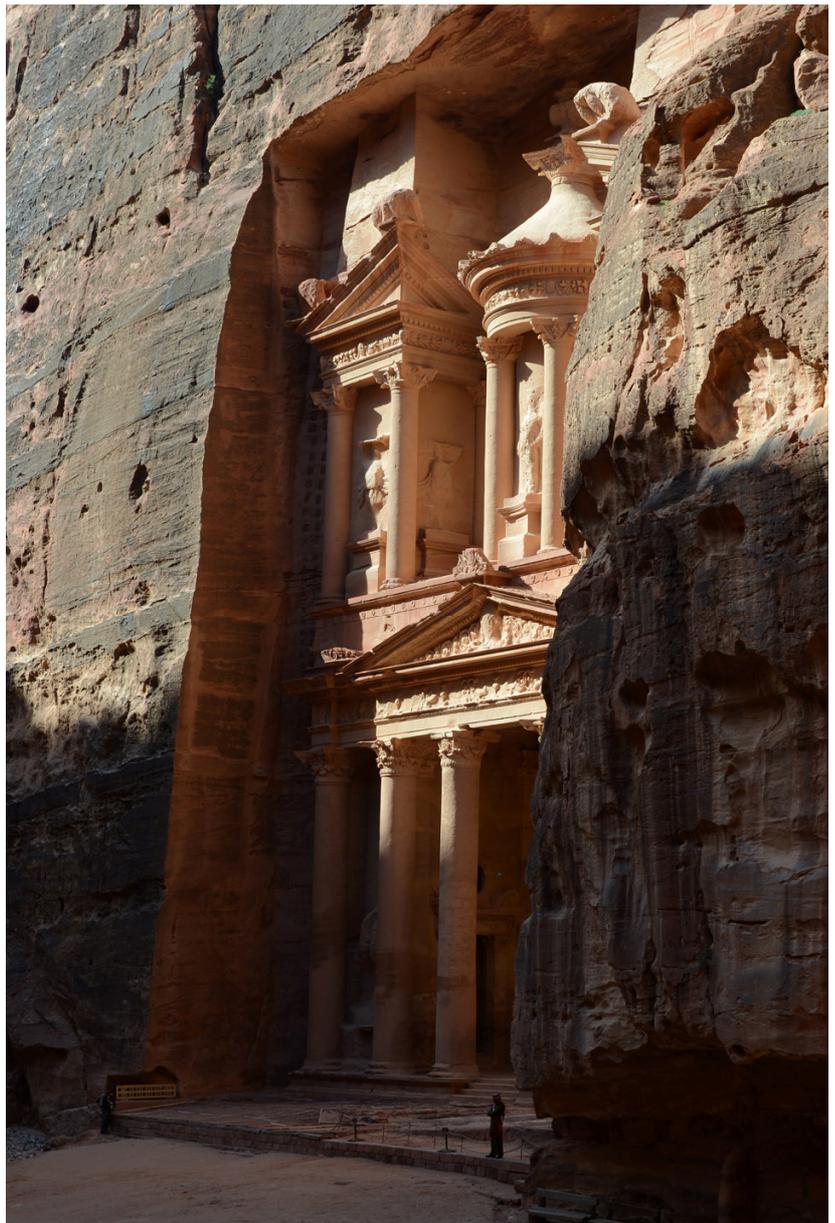
Über das aktuelle Geschehen in den Minen und auf der Aqababahn informiert die Webseite [www.arc.gov.jo](http://www.arc.gov.jo), wo man auch das tagesaktuelle Transportvolumen der Bahn verfolgen kann, welches jedoch nach eigenen Recherchen nicht unbedingt stimmen muss. ◀

**Lokbestand Aqababahn**

Type	Gewicht	Anzahl	Baujahr
U 17	94,3 t	7	1974
U 18	94,3 t	3	1977
U 20	103 t	12	1980
C 24	103 t	4	2007

**Waggonbestand Aqababahn**

Bauart	Leergewicht	Nutzlast	Baujahr
Bar-Metro	21 t	42 t	1974
Gregg	20 t	42 t	1979
Samsung	18 t	42-47 t	1986



Das berühmte Schatzkästchen des Pharaos „Khazne Faraun“ ist unumstrittener Höhepunkt in Petra.



Im Bahnhof Ram begegnet der Phosphatzug dem dort stationierten Touristenzug mit Dampflok Nr. 85, deren Feuerbüchse jedoch schon seit Jahren erkaltet ist.