Edward H. Broekhuizen

MIT VOLLDAMPF UM DIE WELT

Dampflokpirsch mit Fernweh

transpress

Einbandgestaltung: Luis dos Santos
Titelbild: Dampf in Myanmar: Nicht weit von Hnin Pale hat Lok YD 967 mit ihrem Zug die Brücke über den Fluss Niapale überquert (13.01.2018).

Rückseite: Dampf in Süd Afrika: Die Garrat-Lok GMAM 4072 durchfährt die bekannte Hufeisenkurve bei Jubilee (28.04.1989).
Fotos: E. H. Broekhuizen

Bildnachweis:
Die zur Illustration dieses Buches verwendeten Aufnahmen stammen – wenn nichts anderes vermerkt ist – vom Verfasser.

Literaturverzeichnis:
- Diverse Ausgaben der Zeitschrift Fern-Express (früher Dampf & Reise / Überseeische Bahnen), insbesondere die Beiträge von Florian Schmidt;
- diverse Ausgaben Continental Railway Journal;
- diverse Ausgaben World Steam.

Eine Haftung des Autors oder des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

ISBN 978-3-613-71640-7

Copyright © 2022 by transpress Verlag, Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart.
Ein Unternehmen der Paul Pietsch Verlage GmbH & Co. KG

1. Auflage 2022

Sie finden uns im Internet unter www.transpress.de

Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und sämtliche weiteren Rechte sind dem Verlag vorbehalten. Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf elektronische Datenträger wie DVD, CD-ROM usw. sowie Einspeicherung in elektronische Medien wie Internet usw. ist ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Verlages unzulässig und strafbar.

Lektor: Hartmut Lange
Innengestaltung: Jürgen Knopf
Repro: Medien und Printproduktion, 74321 Bietigheim-Bissingen
Druck und Bindung: Conzella Verlagsbuchbinderei, 85609 Aschheim-Dornach
Printed in Germany

Inhalt

Einführung 4

1. Dampf-Erlebnisse im Nahen Osten 8

Jordanien – Syrien – Türkei

2. Dampf-Abschied in Südostasien 38

Myanmar – Indien und Sri Lanka – Laos – Vietnam – Kambodscha

3. Afrika unter Dampf 84

Eritrea – Südafrika – Botswana – Simbabwe

4. Letzter Dampf in China 128

5. Dampf-Exkursionen in Nord- und Südamerika 146

Argentinien – Chile – Peru und Bolivien – Kanada und USA

»Fotografieren, Reisen, Dampf!«

Sind dafür sehr große Freude und Leidenschaft denkbar?
Diese drei Dinge sollten das Motto meines Lebens werden, bei einem Amateur allerdings eingeschränkt durch das normale Alltagsleben, das im Wesentlichen dem Broterwerb dient. Zwischendurch habe ich Reisen geplant, die in den siebziger und achtziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts zunächst häufig in die DDR (seit 1990 vereinigt mit der Bundesrepublik Deutschland), später nach China und in weitere Länder führten. Hier konnte ich noch stolze Dampflokomotiven fotografieren oder die letzten Exemplare im Planbetrieb erleben.
Glücklicherweise zeigte meine Frau großes Verständnis für mein Hobby und so entstand mit den Jahren eine Bildsammlung, die es ermöglichte, mehrere Bücher zu verfassen. Die beiden ersten Bücher berichten über meine zahlreichen Reisen in die ehemalige DDR und später in die neuen Bundesländer in den ersten Jahren nach der Wende. Auch die zahlreichen Fotos aus den vielen Besuchen in China erschienen vor vier Jahren in einem Bildband, der mir sehr viel Freude bereitete. Jetzt ist es an der Zeit, über die Reisen in weitere ferne Länder zu berichten, wo es noch nicht zu spät ist, den Einsatz der Dampftraktion – oder was davon übrig war – zu erleben. Deshalb dieser Bildband, der hoffentlich bei den Leserinnen und Lesern Gefallen findet.

Als »Globetrotter« bereiste ich fast jeden Kontinent, manchmal allein, aber auch im Rahmen von speziellen Gruppenreisen. Solange die Dampflokomotiven noch im originalen Zustand waren und in ihrem ursprünglichen Einsatzgebiet verkehrten, war alles in Ordnung und nach meinem Geschmack.
Von besonderem Reiz waren auch die bereisten Länder: Außergewöhnliche Landschaften, die es in Europa nicht gab und Menschen in einer Szenerie mit einer Atmosphäre, die wie für die Dampflokomotiven arrangiert schien. Auf diese Weise konnte ich mit meinen Fotos ein Stück Eisenbahngeschichte dieser Länder dokumentieren, die meist unwiederbringlich verloren gehen sollte.
Als eines der ersten Länder außerhalb Europas besuchte ich Südafrika. Im Jahr 1989, während der letzten Phase des Apartheid-Regimes, das ein Jahr später mit der Freilassung von Nelson Mandela nach 27 Jahren Gefängnis auf der Robben-Insel faktisch enden sollte, war es endlich so weit. Ich war überzeugt, dass mir nur noch wenig Zeit blieb, diese ehemalige Top-Reisedestination für Dampflokfreunde zu erleben. Diese Annahme erwies sich später als richtig: So führte beispielsweise die Aufhebung des Erdölboykotts gegen Südafrika bereit 1991 mehr oder weniger zur vollständigen Verdieselung des Verkehrs auf der berühmten Strecke Kimberley – De Aar.

Ähnlich verhielt es sich mit den planmäßigen Zügen auf anderen Bahnlinien. Aber im Jahr 1989 waren noch viele verschiedene Dampflok-Baureihen übrig, die in einen Plandampf »avant la lettre« in den Monaten April und Mai dieses Jahres eingesetzt wurden. In Betrieb waren u.a. die Baureihen 12 AR, 15 F, 15 AR, 16 E, 19 D, 24 und natürlich die 25 NC-Maschinen. Sie verkehrten vor allem auf der am dichtesten befahrenen Strecke Kimberley – De Aar, aber auch rund um Bloemfontein. Wenn man Glück hatte, dann war sogar der legendäre »Red Devil« – eine aufwendig modernisierte, äußerst leistungsstarke Dampflok in einem auffälligen roten Farbkleid – im Einsatz.
Die Fotojagd mit dem Auto führte zunächst über eine staubige Piste, die auf weiten Teilen parallel zur Strecke verlief. Das war nicht ungefährlich, vor allem durfte man nie abrupt bremsen … Nichtsdestoweniger sorgte die grandiose Landschaft Südafrikas dafür, dass gelungene Aufnahmen eher die Regel als die Seltenheit waren.
Während meines damaligen Aufenthalts in Südafrika erlebte ich nicht nur die Faszination der Dampflokomotiven, sondern auch die großen Unterschiede der Lebensverhältnisse. Das betraf vor allem die Großstädte mit ihren Slums an der Peripherie, in denen die schwarze Bevölkerung leben musste. Dem stan-

den große Teile des Landes gegenüber, die nahezu unbesiedelt waren. Gleichzeitig gab es große Unterschiede zwischen den Metropolen. In Johannesburg war es abends ausgestorben und unheimlich. Dagegen war die Atmosphäre in Kapstadt eher entspannt. Auf den Straßen gab es vor den Restaurants und Cafés überall Terrassen; dort saßen die Menschen nicht nach Hautfarben getrennt, in den Autobussen standen Schwarze und Weiße nebeneinander, im Postamt war es bei jedem Schalter dasselbe Bild.

Andererseits herrschte auch hier ein gewisses Ausmaß an Brutalität. Ein befreundeter Arzt aus den Niederlanden arbeitete im Tygerberg-Krankenhaus bei Kapstadt. Dort herrschte samstagabends Hochbetrieb in der Chirurgie. Vor der Notaufnahme stauten sich die Krankenwagen voller verletzter Auto- und Motorradfahrer, die unter dem Einfluss von Alkohol standen, sowie Opfer von Stich- und Schussverletzungen. Es war so viel zu tun, so dass die Ärzte ihre Patienten mit farbigen Aufklebern klassifizierten. Während die Farbe Rot dringende Hilfe bedeutete, schob man Patienten, deren Überlebenschance gering waren, einfach an die Seite – auch das war damals Südafrika. Ob es sich heute geändert hat?

Im Jahr 2009 besuchte ich den Nahen Osten. Zunächst ging es nach Syrien, einem Land mit bedeutender Geschichte. Und auch hier gab es für den Dampflokfreund viel zu entdecken, insbesondere die bekannte Hedjazbahn – manchmal auch Hedschasbahn geschrieben –, die einst Damaskus mit Medina verband.

▲ Der »Red Devil« 26-3450 dampft mit einem Personenzug über die berühmte Strecke Kimberley – De Aar (24.04.1989).

Der Besuch in Syrien gelang gerade noch rechtzeitig, denn 2011 brach in dem Land der Bürgerkrieg aus.

Den Grenzübertritt von Jordanien nach Syrien auf der alten Hedjazbahn ließ Erinnerungen an vermeintlich längst vergangene Zeiten wach werden: Stacheldraht, Wachttürme, bewaffnete Soldaten – die DDR war zurück. Und natürlich diejenigen, die ohne Uniform operierten und das eigentliche Sagen hatten. Unterwegs sah man entlang der Strecke auch vergrabene Panzer. Auf wen zum Teufel warteten sie?

Der erste Halt hieß Dera'a (Dar'ā), ein etwas vernachlässigter Bahnhof. Draußen und in der Stadt grinste dich der syrische Präsident Bashar Al Assad überall von Werbetafeln und Hauswänden an. Furchtbar, dieser Personenkult!

Von Dera'a ging die Reise weiter nach Bosra, einer kleinen Provinzstadt mit etwa 15.000 Einwohnern, die frisch und grün aussah und ein hervorragend erhaltenes römisches Theater besitzt. Ich plauderte etwas mit einem Eisenbahner namens Bashir. Er verdiente etwa 200 Dollar im Monat, damals ein Durchschnittslohn in Syrien. Nicht, dass das Leben hier teuer war, aber trotzdem wollte er unbedingt ins Ausland gehen …

Zurück in Dera'a warteten wir auf die Lokomotive 262, die unseren Zug in Richtung Zeizoun bringen soll. Es ging über die Nebenbahn, die durch die Yarmouk-Schlucht führte und die einst entlang des Sees von Tiberias die Hafenstadt Haifa erreichte. Der Zug verließ die

▲ Lok 262 durchquert die Yarmouk-Schlucht in Syrien (23.09.2009).

Stadt, verfolgt von rennenden Jungen, die fast ausnahmelos Spielzeug-Maschinengewehre in ihren Händen hielten, mit denen sie auf die Wagen zielten. Einer von ihnen warf eine Flasche Cola nach dem Zug, als wäre sie ein Molotow-Cocktail. Was für ein Land, das seine Jugend so erzieht.

Damaskus, eine Stadt mit zwei Millionen Einwohnern, vermittelte im Jahr 2009 noch einen ganz anderen Eindruck. Breite Boulevards, geschäftig und nachts angenehm beleuchtet, eine fast europäische Atmosphäre, die an Paris erinnerte. Gleichzeitig aber stark orientalistisch geprägt mit dem berühmten Soukh, der in der Türkei oder der arabischen Welt seinesgleichen sucht.

In Damaskus besuchten wir auch im Vorort Kadam das Ausbesserungswerk, in dem uns zahlreiche Dampfloks deutscher Herkunft erwarteten. Es bleibt die Frage, was davon nach dem Bürgerkrieg überhaupt noch übrig geblieben ist.

▲ Panzer an der Grenze von Syrien und Jordanien.

Auch das Reisen nach Kambodscha, das ich erstmals 2003 besuchte, als es wieder zugänglich und einigermaßen sicher schien, war keine alltägliche Angelegenheit. Der Vietnam-Krieg und das Regime der Roten Khmer hatten im ganzen Land deutliche Spuren der Verwüstung hinterlassen.

Das bedeutete allerdings nicht, dass es keine Gefahren mehr gab. Unser Dampf-Sonderzug, der von der Hauptstadt Phnom Penh durchs Landesinnere fuhr, konnte noch immer das Ziel eines Angriffs von versprengten Gruppen von Anhängern der Roten Khmer sein. Im Jahr 1994 war dieser Zug das Opfer eines Überfalls geworden, bei dem zwei Touristen starben.

Jetzt gab es nicht allein im Zug, sondern auch an jeder wichtigen Brücke militärische Wachen. Außerdem hoffte man, dass die Strecke von Minen geräumt war.

▲ Auf der Zugreise durch Kambodscha macht es sich der Autor bequem, flankiert von zwei Soldaten, die über seine Sicherheit wachen.

Die umfangreichen Vorsorgemaßnahmen erwiesen sich in der Praxis allerdings als etwas übertrieben.

Zwei kleine Anekdoten zum Schluss. Nach einer erlebnisreichen, aber anstrengenden Reise mit dem Patagonia-Express erholte ich mich einige Tage in Buenos Aires. Natürlich wollte ich das typische Leben in der argentinischen Hauptstadt kennenlernen, also Fußball und Tango. Deshalb besuchte ich ein willkürlich ausgewähltes Spiel in der 1. Liga: Argentinos Juniors gegen River Plate. Das war gar nicht so einfach, denn das Stadion war schwer zu erreichen, überall standen Polizeiautos bis hin zu leichten Panzerwagen.
Ich kaufte mir ein Ticket und betrat das Stadion. Schon bald stellte ich zu meinem Entsetzen fest, dass ich bei den Zuschauern des Gastvereins gelandet war. Tomaten und Eier kamen als Begrüßung der heimischen Fans auf mich zu …
Zehn Minuten vor Schluss erschien die Polizei, um unseren Teil des Stadions zu räumen. Es war zu gefährlich, nach dem Spiel beide Fangruppen gleichzeitig nach Hause reisen zu lassen.
Nach diesem Erlebnis war ich um eine Erfahrung reicher und als »Fan« des Gastvereins trotzdem zufrieden: Wie ich später erfuhr, hatte River Plate das Spiel gewonnen!
Dagegen war der Besuch in der Tango-Bar Tortoni ein großer Erfolg. Auf der Bühne tanzte ein Paar die ganze Nacht

▲ Das schöne Emblem der staatlichen Eisenbahngesellschaft von Simbabwe.

Tango: er, stilisiert und mit Hut, sie eine Schönheit ohnegleichen. Am Ende des Abends erhielt auch noch jemand aus dem Publikum die Möglichkeit zu einem Tanz. Zu meinem Erstaunen zeigte die Schönheit auf mich! Ich verschwand für einige Minuten in ihren Armen, ließ mich von ihr führen und wusste nicht mehr, was mit mir geschah. Ich erinnere mich nur noch, dass ich nachts noch nie zuvor so einen süßen Traum hatte, in dem diesmal überhaupt keine Dampflok eine Rolle spielte.
Edward H. Broekhuizen, Leiden

Danksagung
Meiner Ehefrau Maria für ihr immer vorhandenes Verständnis für mein Hobby.

Vivian Heidweiller für die große Unterstützung bei der Erstellung meiner Bücher.

1. Dampf-Erlebnisse im Nahen Osten

Jordanien – Syrien – Türkei

Das erste Kapitel widmet sich meinen Besuchen in Jordanien und der Türkei, insbesondere aber der Reise nach Syrien (vgl. die Einführung). Letzteres ist ein Staat mit einer großen Eisenbahntradition: Fast jeder Eisenbahnfreund kennt die historische Hedjazbahn. Diese 1302 km lange Bahnlinie verbindet Damaskus mit Medina. Der Osmanische Staat ließ die Strecke in Etappen zwischen 1901 und 1908 in erster Linie zur Förderung der Pilgerfahrt nach Mekka bauen. Heute sind nur noch Abschnitte befahrbar.
In Syrien selbst gab es mehr oder weniger parallel zur Hedjazbahn noch eine zweite Schienenverbindung zwischen Damaskus und Muzayrib: die 1894 eröffnete Hauranbahn.
Diese Bahnlinie sollte vor allem die landwirtschaftlichen Erzeugnisse aus den fruchtbaren Ebenen südlich von Damaskus transportieren. Gebaut wurde sie von dem französischen Unternehmen Société des Chemins de fer Ottomans économiques de Beyrouth-Damas-Hauran und gelangte später in den Besitz der Société Ottomane du Chemin de fer Damas–Hamah et Prolongements (D.H.P.).
Die jüngere Hedjazbahn suchte bei ihrem Bau in Muzayrib den Anschluss an die Hauranbahn und nutzte deshalb dieselbe Spurweite von 1050 mm. Allerdings konnten sich beide Bahngesellschaften nicht über die Kosten einigen, sodass die Hedjazbahn in Muzayrib schließlich einen eigenen Bahnhof errichtete und eine eigene Strecke nach Damaskus baute. Beide Bahnlinien machten sich bis zum Ersten Weltkrieg direkt Konkurrenz, dann wurde die Hauranbahn enteignet und zum Teil demontiert.
Im Jahr 2009, zwei Jahre vor dem Beginn des Bürgerkriegs, gab es noch noch einen planmäßigen Betrieb auf den Gleisen der Chemins de fer Syriens (CFS) – meistens mit Diesel, sporadisch auch mit Dampf. Die Dampftraktion konnte man noch auf der ehemaligen Libanonbahn erleben, die einst Damaskus mit Beirut verband. Allerdings gab es nur noch einen kleinen Inselverkehr zwischen El Hamé (km 133,5), wo auch die Fahrzeuge abgestellt waren, Dschudeidet Al Qadi und Ain Fidjé (km 123,1). Von dort waren es noch rund 10 km bis zur libanesischen Grenze.
In Jordanien kann man heute nur noch im Rahmen von Sonderfahrten Dampf erleben, wenn sich überhaupt etwas organisieren lässt. Das Gleiche gilt auch für die Türkei.

▶ In voller Fahrt legt sich die Lokomotive Nr. 23 (Stephenson, 1951) in die Kurve bei Al Manara, einer Vorstadt südlich von Amman, der Hauptstadt Jordaniens (2009).

◀ Über dem Eingang des Bahnhofs Mahatta, dem Hauptbahnhof von Amman, hängt ein Schild, das an die alten Zeiten erinnert.

▲ Auf dem Betriebsgelände des Bahnhofs Mahatta nimmt die Lokomotive Nr. 23 Wasser.

▲ Mit einem Personenzug nach Al Jiza passiert Lok 23 in Al Manara eine Steinbrücke. Im Hintergrund ist Jebel At Taj zu sehen, ein südlich gelegener Stadtteil von Amman (19.09.09).

◀ In Al Musherfeh, einer nördlich gelegenen Vorstadt von Amman, dampft die Lokomotive Nr. 85 auf der Fahrt nach Mafraq (2009). Der Hersteller Nippon Sharyo konstruierte die Maschine 1953 ursprünglich für die Royal Siam Railways, doch lieferte er sie schließlich 1959 an die Jordanien Railways.

◀ Derselbe Zug mit Lok Nr. 85 auf der Fahrt von Amman nach Mafraq, diesmal nicht weit von Zarqa fotografiert.

▶ Zarqa, die zweitgrößte Stadt des Landes, liegt auf dem Weg nach Syrien. Lok 85 durchquert mit ihrem Personenzug auf einer Brücke die Stadtmitte (22.09.09).

▲ Heute ist Markttag in Zarqa, wo Lok 85 einen kleinen Zwischenhalt einlegt. Es bleibt die Frage, ob die Reisenden wirklich ein großes Interesse an dem Kuscheltier-Angebot vor Ort haben.

▲ Etwas später setzt der Zug seine Reise fort und fährt – ungestört durch den Straßenverkehr – weiter Richtung Norden.

▲ Südlich von Amman liegt Al Qasr, wo das Gleis ebenfalls quer durch die Stadt führt. Lokomotive Nr. 71 (Belgien, 1955) ist mit ihrem Personenzug auf dem Weg von Amman zum Bahnhof von Al Qasr (27.09.09)

► Vorbei an einer erst Anfang des 21. Jahrhunderts errichteten Moschee fährt Lok 71 in Ar Rihan – ebenso südlich von Amman gelegen – ihrem Zielpunkt in Al Qasr entgegen.

Mit Dampf durch Syrien

▲ Wir sind unverkennbar in Syrien angekommen, in Dera'a um genau zu sein. Wie in jeder bedeutenden Stadt in diesem Land begrüßt ein Foto des Präsidenten die Besucher – jedenfalls im Jahr 2009, als ich dort zu Gast war.

▲ Von Dera'a nach Damaskus führt die Bahnlinie durch eine recht karge Landschaft. Die Lokomotive Nr. 262 (Hartmann, 1918) dampft mit einem Personenzug bei Gazaleh durch die Wüste (24.09.09).

▶ Im Bahnhof von Mezerib – ungefähr 100 km südlich von Damaskus – setzt Lok 262 um. Obwohl die Lok eine Ölfeuerung besitzt, verleugnet der Tender nicht, dass er ursprünglich für den Transport von Kohle gebaut wurde.

▲ Einfahrt der Lokomotive Nr. 91 (Hartmann, 1907) aus Richtung Bosra, das mit einer Zweigstrecke an die Hedjazbahn angebunden war, in den Bahnhof von Dera'a, der noch weitgehend sein historisches Flair besitzt (2009).

▲ Endlich einmal wieder Dampf auf der Hedjazbahn! In der Sandwüste bei Mesmieh, nicht weit entfernt von Damaskus, dampft Lok 262 mit ihrem Personenzug gen Süden (26.09.09).

◀ Von Dera'a führt die Hedjazbahn durch die eindrucksvolle Yarmouk-Schlucht weiter zur Grenze nach Jordanien. Lok 91 passiert eine der zahlreichen Steinbrücken auf diesem Abschnitt (24.09.09).

▲ Wie zuvor schon kurz erwähnt, führt von Dera'a aus eine 39 km lange Zweigstrecke nach Bosra, einer kleinen Provinzstadt, die ein römisches Amphitheater besitzt. Im schönen Abendlicht befährt Lok 91 mit ihrem Zug die sanierungsbedürftigen Gleise, was die Reise in den Wagons nicht unbedingt komfortabel macht (22.09.09).

◀ ▼ Das gut erhaltene römische Amphitheater in Bosra ist eine besondere Sehenswürdigkeit.

▲ Die Yarmouk-Schlucht bietet zahlreiche reizvolle Motive. Oben schaut der Lokführer nach möglichen Steinen auf den Gleisen, die die Lok Nr. 91 zum Entgleisen bringen könnten.

▶ Rechts passiert die Maschine nicht weit entfernt eine Brücke (24.09.09).

▲ In Kadam, einem Vorort von Damaskus, befindet sich im Jahr 2009 noch das Ausbesserungswerk für Dampflokomotiven und ein kleines Museum. Davor steht eine Reihe abgestellter Lokomotiven, darunter auch die Lok Nr. 263 (Sächsische Maschinenfabrik vormals Richard Hartmann, Fabriknummer 4032; gebaut 1918 in Chemnitz).

◀ ▼ In der Werkhalle des kleinen Ausbesserungswerks stehen im Jahr 2009 noch jede Menge Lokomotiven. Zum Beispiel Lok 162 (Borsig 1914, Fabriknummer 9011) oben und Lok 260 (Sächsische Maschinenfabrik vormals Richard Hartmann 1918, Fabriknummer 4029). Die Frage, ob das heute noch so ist, lässt sich nur schwer beantworten.

◄ ▲ ► Die sogenannte Libanonbahn führte einst von Damaskus über Serghaya bis nach Beirut. Im Jahr 2009 starteten die Züge in Hame, etwas außerhalb Damaskus gelegen, und fuhren durch die Barada-Schlucht bis zum Ausflugsort Ain Fidje. Die drei Fotos auf diesen beiden Seiten zeigen Lok Nr. 962 (Sächsische Maschinenfabrik vormals Richard Hartmann 1906) auf der Fahrt durch die reizvolle Landschaft.

◀ In Hame, dem Startbahnhof der Züge, ist Lok 130-751 (Hersteller SLM, 1894) abgestellt.

▶ In Fidje, dem heutigen Endpunkt, setzt Lok 130-755 (SLM, Winterthur, 1894) an den Zug für die Rückfahrt nach Hame.

▲ Im Ausbesserungswerk Kadam war im Jahr 2009 noch manche Rarität zu finden, wie diese Köf der Firma Schöma Christoph Schöttler Maschinenfabrik in Diepholz bei Bremen.

▲ In fast schon märchenhaftem Licht strahlt abends der Hedjazbahnhof in Damaskus. Der Bahnhof, früher der Beginn der Bahnlinie nach Medina für die Pilger nach Mekka, wurde 1910 erbaut. Vor dem Bahnhof wurde später Lok 62 (Jung) als Plakatwand aufgestellt.
Das Foto entstammt einer Broschüre der Chemins de fer Syriens.

▲ Lok 262 hält auf dem Weg nach Izra in der Station Mesmieh an der Hedjazbahn. Zwei Bauern nutzen den ungewöhnlichen Anlass, um vor dem Zug zu posieren. Was mag aus ihnen während des Bürgerkriegs, der wenig später begann, geworden sein?