

Manfred Menzel
Hafenberatung in Saudi Arabien



Titelabbildung:AdobeStock/LeonardoMartin

Die Abbildungen auf den Seiten 15, 31, 41, 43, 87
mit freundlicher Genehmigung von Hero Lang, Bremerhaven.

1. Auflage 2025
Copyright © Edition Falkenberg
Bgm.-Spitta-Allee 31, 38329 Bremen

produktsicherheit@edition-falkenberg.de

ISBN 978-3-95494-247-3
www.edition-falkenberg.de

Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (durch Fotografie, Mikrofilm oder irgendein anderes Verfahren) ohne schriftliche Erlaubnis des Verlages reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Außerdem behält sich der Verlag die Verwertung des urheberrechtlich geschützten Inhalts dieses Werkes für Zwecke des Text- und Data-Mining nach § 44 b UrhG ausdrücklich vor. Jegliche unbefugte Nutzung ist hiermit ausgeschlossen.

Manfred Menzel

Hafenberatung

in Saudi Arabien

1980 – 1981

Edition Falkenberg

Gewidmet all jenen, die unter
meiner Dynamik gelitten haben.

Im Frühjahr 1980 erhielt ich das Angebot, für ein Jahr als persönlicher Berater des Präsidenten der Saudiischen Hafenbehörde (SEAPA*) tätig zu werden. Das Angebot kam von der in Bremerhaven ansässigen Firma Rogge Marine Consulting (RMC), die im Verbund mit der Hamburg Port Consulting (HPC) beauftragt war, die erst vor drei Jahren gegründete Behörde in Planung und Betrieb ihrer Häfen fachlich und logistisch zu unterstützen. Dazu hatten sie unter dem Namen Hanseatic Port Systems (HPS)** ein Team von Experten an den Sitz dieser neu gegründeten Behörde in Riad entsandt. Da ich zwar schon sehr viele Häfen gesehen und immer wieder Verbesserungspotential festgestellt und angeregt hatte, war ich noch nie als Berater tätig gewesen. Ich war daher dankbar für die Gelegenheit, zur Vorbereitung auf diesen Einsatz zunächst einmal für drei Monate in den Hafenverwaltungen von Hamburg und Bremerhaven zu hospitieren.

* SEAPA = Sea Ports Authority = Zentrale Hafenbehörde für alle saudischen Häfen

** HPS = Hanseatic Port Systems



*Quelle: NordNordWest,
<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/de/legalcode>*

Am 23.04.1980 flog ich mit der saudischen Fluggesellschaft in die saudische Hauptstadt Riad. Bis dahin war ich wohl schon einige hundert Male mit den unterschiedlichsten Fluggesellschaften in der ganzen Welt unterwegs gewesen. Was ich aber hier sah, hatte ich noch nicht erlebt: Die Fluggäste kamen alle, ohne Ausnahme, westlich schick gekleidet an Bord. Die saudischen Passagiere tauschten unterwegs ihre westliche gegen heimische Kleidung. Donnerwetter: Welch ein Unterschied! Gesehen hatte ich diese Kleidung zwar schon früher während meiner Seefahrtzeit

bei der DDG Hansa im Persischen Golf, aber eben nicht den Wechsel von schicker, westlicher in arabische Kleidung. Gesehen hatte ich auch schon, dass Araber ihren eigenen, individuellen Gebetsteppich bei sich trugen und, gen Mekka geneigt, beteten – aber eben nicht in einem Flieger ... Gen Mekka? Jawoll: Die Richtung wurde während des gesamten Fluges auf den Displays im Kabinengang angezeigt – also auch während und nach Kursänderungen.

Das HPS-Team in Riad unterstand dem dortigen DOD* Direktor. Der war gebürtig im Irak, fuhr in jungen Jahren bei der Bremer Reederei DDG Hansa und machte sein Nautik-Patent zum Kapitän auf großer Fahrt in Elsfleth. Dort lernte er auch seine Frau kennen, die später mit ihm nach Saudi Arabien auswanderte. Er sprach und schrieb perfekt Deutsch. Von diesem Mann wurde ich in Empfang genommen und auf mein erstes Gespräch mit dem Präsidenten vorbereitet. Bei dieser Gelegenheit erzählte er mir, Seine

* DOD = Department of Port Development = Hafenentwicklungs-Abteilung

Exzellenz sei von meinem CV* genau so begeistert wie er selber. Deswegen würde er mich auch lieber dort, in der SEAPA-Zentrale behalten, anstatt mich in dem sehr schwierigen und korrupten Hafen Jeddah** verheizen zu lassen. Eine Sorge, die ich nicht teilte, die sich in der Folgezeit aber mehr als einmal als berechtigt erwies.

Aufgebrochen oder losgeschickt worden war ich mit der Maßgabe, zunächst erst einmal drei weitere Monate in der SEAPA-Zentrale in Riad zu hospitieren. Bevor ich dem Mann vorgestellt werden sollte, für den ich danach ein Jahr lang die Freude haben sollte, zu arbeiten, klärten mich die dort bereits tätigen Kollegen dahingehend auf, dass er ein ausgesprochen »harter Hund« sei, keinerlei Widerspruch dulde, grundsätzlich mit »Exzellenz« zu adressieren, aber keinesfalls selber anzusprechen sei und sämtliche Schriftstücke, angeblich gemäß der Vorgabe des früheren US-Präsidenten J. F. Kennedy an seine Berater, aufzumachen seien. Das hieß unter anderem, sämtliche

* CV = Curriculum Vita Rum = Lebenslauf

** Jeddah = vollständiger Name: Jeddah Islamic Port / gebräuchliches Kürzel ... JIP

an ihn zu richtende Schriftstücke sollten nie länger sein als zwanzig Zeilen und aus drei Absätzen bestehen, nämlich: Betreff, Status und Empfehlung. Das war die Theorie.

Drei Monate Karenzzeit für mich? Fleutschepiepen!! Bereits an meinem ersten Tag in diesem riesigen, architektonisch anspruchsvollen Verwaltungsgebäude, also einen Tag nach meiner Ankunft in Riad, ließ er mich in sein hochherrschaftliches Büro bitten, um mir persönlich mitzuteilen, dass ich ihm als Senior Consultant angekündigt und als sein persönlicher Berater empfohlen worden sei. Ergo: Ich habe ausschließlich ihm zu berichten, solle den nächsten Flug nach Jeddah nehmen und in seinem dortigen Büro den für mich bereits vorbereiteten Raum beziehen. Eingaben an ihn wurden Memos (Memoranden) genannt und fortlaufend nummeriert. Mein erstes Memo zur Verbesserung der Hafenabläufe erwarte er binnen drei Tagen. Sollte ich dazu nicht in der Lage sein, werde er mich mit dem nächsten Flieger wieder nach Hause schicken ...

Na, das war ja mal 'ne Ansage. Jedoch, gemach, gemach: Mit meiner bereits 20-jährigen

Erfahrung in der weltweiten Seeschifffahrt, davon sechs als Kapitän und zusätzlich zwei als Reederei-Inspektor in London für 14 Schiffe, hatte ich kaum einen Hafen erlebt, in dem ich nicht das eine oder andere für verbesserungswürdig gehalten hätte. Das galt auch für meinen Heimathafen Bremen und Deutschlands bedeutendsten See-Hafen Hamburg.

Das saudische Wochenende entsprach damals unserem Donnerstag (halber Arbeitstag) und Freitag (frei). Mein erster Tag in Jeddah, nach Ankunft aus Riad, war ein Freitag, also arbeitsfrei. Ich nutzte ihn, die mir zugewiesene Unterkunft in Augenschein zu nehmen und Lebensmittel einzukaufen. Im KSA* hatten nicht nur die Supermärkte, Tankstellen usw. Tag und Nacht geöffnet, sondern auch an Wochenenden und Feiertagen.

Am Folgetag wurde ich von einem Kollegen abgeholt und mitgenommen ins Büro der SEAPA-Zentrale. Bevor ich mich mit den dortigen Kollegen bekanntmachen konnte, teilte mir

* KSA = Königreich Saudi-Arabien

der DOD*-Direktor mit, der Präsident habe entschieden, dass ich bereits am Folgetag zurückfliegen solle nach Jeddah, er mir eine Probezeit von vier Wochen zugestehre und ich ihm meine Verbesserungsvorschläge im Wochentakt zu liefern habe. Aber so geschah es dann doch nicht. Am selben Abend packte ich erneut meine Koffer. Die gerade gekauften Lebensmittel gab ich einem im selben Apartmenthaus wohnenden Kollegen des HPS-Teams.

Weisungsgemäß hatte der persönliche Sekretär seiner Exzellenz mich auf den ersten Flug des Folgetages nach Jeddah gebucht. Nach kurzer Nacht stand ich bereits um 05:30 Uhr wieder auf und fuhr zwei Stunden später mit einem Kollegen ins Büro. Dort hatte ich ein weiteres, kurzes Gespräch mit dem DOD-Direktor, war eine Stunde später am Flughafen und flog nach Jeddah. Dort wurde ich in Empfang genommen von dem HPS-Kaufmann, der mich zu meinem zukünftigen Domizil brachte. Ein beeindruckender Bau, aber, nicht

* DOD = Departement of Operations and Development = Abteilung für Betrieb und Entwicklung

nur auf den ersten Blick, renovierungsbedürftig. Dieses Gebäude, »Villa« genannt, war umgeben von einer 2 ½ m hohen Mauer. Es hatte eine große Dachterrasse und einen (vernachlässigten) Garten. An seiner rückwärtigen Seite standen drei mächtige, immergrüne Bäume, die tagsüber Schatten spendeten.

Das war die gute Nachricht. Die weniger gute war, dass die beiden HPS-Kollegen, die dort zuvor gewohnt hatten und die ich nie persönlich kennengelernt habe, sich insofern einen Scherz erlaubt hatten, als dass sie den HPS-PKW die Eingangsstufen hochgewuchtet und quer vor die Haustür gestellt hatten, sodass ich zunächst gar nicht in das Haus, pardon, in die Villa reinkam (Armegeigen). Nachdem wir endlich drinnen waren, rief der HPS-Kaufmann einen Haus-Service für Ausländer an, den er bereits von früheren Aufträgen her kannte. Der kam auch prompt und nach gemeinsamer Innenbesichtigung und Aufnahme von Arbeiten, die ich vor meinem Einzug erledigt haben wollte, machte er sich vom Acker, kam aber noch am selben Abend mit einem detaillierten Kostenvoranschlag zurück. Ups, umgerechnet

wollte der fast 20.000 DM (10.000 €) für einzeln aufgeführte Arbeiten haben. Der v.e. HPS-Kaufmann durfte einen solchen Betrag nicht freigeben und empfahl, dieserhalb den RMC-Prokuren in Bremerhaven anzurufen. Das tat ich am nächsten Morgen und war angenehm überrascht, sofort das okay zu kriegen, die Arbeiten in Auftrag zu geben. Bis die nach einigen Tagen erledigt waren, habe ich in einem tollen Hotel gewohnt – in Saudi-Arabien gab es nur tolle Hotels –, beispielhaft nur so viel: Deren Frühstücksbuffets waren ausgesprochen reichhaltig und schmackhaft – Berge frischer Früchte, Shrimps, Käse, Auflage und mehrere Sorten Brot, Toast, Eier usw. – eben alles was das Herz begehrte – außer Produkten von Schweinen. Die galten in Saudi-Arabien als »unrein« und durften nicht eingeführt werden, weder geschlachtet und lebend schon mal gar nicht. Die Mär ging, dass einmal ein Einreisender ein Ferkel (kleines Schwein) dabei hatte und damit, als Hund verkleidet, so richtig mit Hundehalsband und so an einer Hundeleine, unbeheligt durch den Zoll marschierte ... Was er damit gemacht hat, weiß ich nicht.

Am Folgetag und allen weiteren wurde ich in aller Herrgottsfrühe durch laute Hahnenschreie geweckt. Etwa zeitgleich rief der Imam (Vorbeter) über Lautsprecher in der ganzen Stadt zum Morgengebet. An längeren Schlaf war also gar nicht zu denken. Ich habe mich während meines ganzen Jahres in Saudi-Arabien nicht daran gewöhnt und fuhr früh, in der mir anfangs noch fremden Stadt ohne Navi (die gab's damals noch gar nicht) und ohne Straßenkarte, zum Hafen –, bereits von weitem erkennbar an hohen Schiffsmasten ... Am Hafentor (Gate) wies ich mich aus und wurde durchgelassen. Das Präsidentenbüro befand sich in einem schlichten, kleinen Gebäude –, vielleicht 10 m x 10 m Grundfläche, vier Etagen hoch, die obere rundum verglast. Für mich hatte man das ganze Erdgeschoss hergerichtet, picobello, sauber und einladend. Bewacht war es von fünf Uniformierten, von denen vier, jeder vor einer der vier Seiten, auf und ab patrouillierten und der Fünfte, wohl kontinuierlich, um das Gebäude herumging, um seine vier »Untergebenen« zu kontrollieren. Beeindruckend fand ich das. Und überflüssig auch. Sie waren wohl vorab über mein Kommen

informiert worden und ließen mich problemlos rein. Dann machten sie sich vom Acker, »ohne Gruß und ohne Kuss ...« Ich habe sie danach jedenfalls nicht mehr und nie wieder gesehen.



Quelle: Foto Engler / Lang, Bremerhaven

Präsidentenbüro im Hafen von Jeddah.

Mein Büro war das ganze Erdgeschoss.

Das erste OG war voll möbliert, aber selten genutzt.

Im zweiten OG residierte der Präsident, wenn er denn mal da war.

Das Obergeschoss diente als Aussichtsplattform und, seltener, als Sitzungssaal.

Während der Hafenbetrieb täglich 24 Stunden lief, arbeiteten die Hafenverwaltungen nur tagsüber – an den saudischen Wochenenden donnerstags nur halbtags und freitags gar nicht. Das

kam mir sehr zu pass. So konnte ich mich in aller Ruhe einrichten und mein Umfeld erkunde – also Supermärkte, Autohäuser, Tankstellen usw., die täglich, auch an Wochenenden und Feiertagen, rund um die Uhr geöffnet hatten.

Mein erster Arbeitstag in Jeddah ging drauf mit Formalitäten. Zunächst benötigte ich einen sog. Gate Pass (Passierschein), ohne den niemand in den Hafen reinkam. Während das Procedere für normal Sterbliche wohl schwierig und zeitaufwendig gewesen ist und ohne Bakschisch (Schmier- oder Trinkgeld) kaum möglich war, ging es bei mir ratz-fatz. Nachdem ich mich zunächst bei dem Direktor-General* des Hafens vorgestellt hatte, stellte der mich seinem Führungspersonal vor, das dafür sorgen sollte, dass ich gemäß eines Präsidenten-Ukas ungehinderten Zugang zu »Allem und Jedem« bekam. Sie, ebenso wie die diversen im Hafen tätigen privat-wirtschaftlichen, überwiegend ausländischen Firmen, hatten mitbekriegt, dass ein »Aufpasser« (Spion) bestellt worden war. Sie erwarteten

* General Direktor = Kürzel im Englischen DG = Director General

oder befürchteten wohl, dass ich sie reihenweise in die Pfanne hauen würde. Diese Sorge habe ich ihnen flugs genommen, indem ich ihnen erklärte, dass genau dies nicht meine Absicht, sondern mein Auftrag sei, dem Präsidenten Verbesserungsvorschläge zu unterbreiten. Mein Auftrag sei auf fünf Jahre angelegt. Ich fügte hinzu, einen ähnlichen Auftrag, die Reorganisation einer deutschen Großreederei in London, sei ebenfalls auf fünf Jahre angelegt gewesen, aber bereits nach zweien erfolgreich abgeschlossen worden. Hier wolle ich es in einem schaffen. Meine Bitte an alle war also: Liebe Leute, wenn Sie mich schnell wieder loswerden und Ihr Geschäft wirtschaftlicher gestalten wollen, unterbreiten Sie mir Ihre Vorschläge. Es hat einige Zeit gedauert bis sie sich trauten, meiner Einladung zu folgen. Bitte sehr, wer, wenn nicht die Betroffenen, wer sollte und konnte damit etwas anfangen? Aus dieser Initiative entwickelte sich eine echte »Win-Win-Situation«. Hafeninterne Abläufe wurden «harmonisiert», die übermäßige Bürokratie abgespeckt und kooperiert. Ergebnis? Bereits nach wenigen Wochen hatte niemand mehr Schiß vor dem Präsidenten. Wer immer was auf dem Herzen

hatte, kam zu mir. Und ich hab's dann irgendwie geregelt.

Erst sehr viel später erfuhr ich von dem Präsidenten, dass er eine englische Beratungsgesellschaft mit genau dieser Aufgabe beauftragt hatte, die ihm bisher aber nicht ein einziges Memo präsentiert hätte. Deren Team-Leiter sei ein Angsthase und bestrebt, keine Veranlassung zu haben, ihm irgendetwas berichten zu müssen. Dieserhalb habe er ihm einmal vier Fragen gestellt mit der Bitte um schriftliche Beantwortung. Binnen weniger Stunden habe er ihm, dem Präsidenten, zwei beschriebene Seiten gegeben aus denen klar wurde, dass er seine Fragen überhaupt nicht verstanden hatte. Seitdem habe er nichts mehr gehört oder gesehen von ihm.

Meine Arbeit in Jeddah erwies sich von Anbeginn an als sehr anstrengend, oft ermüdend und, gelegentlich, tatsächlich lebensbedrohlich. Die Vorgabe des Präsidenten, ihm mein erstes Memo binnen drei Tagen zu liefern, war leicht, sehr leicht zu erfüllen. Während meiner ersten Tour mit meinem Firmenwagen durch den Hafen, zählte ich 21 Schiffe an den zu wenig vorhandenen Piers. Keines,

kein einziges, hatte die derzeit wohl in allen Häfen der Welt üblichen oder gar zwingend vorgeschriebenen Rattenbleche auf seine Festmacherleinen gesetzt. Diese sollen normalerweise verhindern, dass Ratten und anderes Getier über diese Leinen an Bord kommen. Jedoch, auch andersherum wird ein Schuh daraus: Jeddah war und ist noch immer der größte saudische Importhafen für Getreide und Futtermittel. Hier galt es also vornehmlich zu vermeiden, dass mit dem dort zu löschenen Schüttgut auch Ratten und anderes Getier an Land kamen.

Aufgefallen war mir bei dieser Gelegenheit zudem, dass kaum eines dieser im Hafen an den Piers liegenden 21 Schiffe sog. Gangway-Netze ausgebracht hatte, die verhindern sollen, dass jemand, der von der Gangway fällt, nicht zwischen Kaimauer und Schiff zerquetscht wird.

Das wurden meine ersten beiden Memos an den Präsidenten – nicht erst nach, sondern bereits am ersten der mir von ihm zugestandenen drei Tage.

Für die Struktur meiner Memos hatte ich mich entschieden, nicht der angeblich dem Ex-US Präsidenten J.F. Kennedy zugeschriebenen Form

zu folgen. Stattdessen stellte ich stets eine Synopsis voran, nie länger, aber selten kürzer als zwanzig Zeilen. Wer mehr wissen wollte oder glaubte wissen zu müssen, musste die Anhänge zu meinen Memos lesen. Und die hatten es meistens in sich. Auf die v.e. Berichtsform konnte und habe ich dieserart verzichten können. Was die v.e. »Anweisungen« betrifft, habe ich sie stets als Anlage beigefügt. In diesem Fall meiner ersten beiden Memos, fügte ich eine Anweisung des Präsidenten an den Jeddah-DG bei, mit der Aufforderung, diese umgehend und dauerhaft für jedes Schiff, das im Hafen an einer Pier lag, umzusetzen. In dieser Anweisung hatte ich explizit Bezug genommen auf die entsprechenden Paragraphen der demnächst in Kraft kommenden Hafenverordnung inklusive der darin festgesetzten Bußgelder.

Der Präsident hat, ohne Rückkopplung mit mir (warum auch?), die entsprechenden Anweisungen unterschrieben und per Läufer Brücke (so nannten wir die an Bord) dem DG des Hafens überbringen lassen.

Eher zufällig als gewollt, sah ich wenig später andere Läufer aus dem Jeddah-Verwaltungs-

gebäude stürmen, um Kopien der Präsidenten-Anweisung auf alle an den Piers liegenden (21) Schiffe zu bringen. Danach wurde es irgendwie hektisch im Hafen, weil alle an den Piers liegenden Schiffe dem Ukas des Präsidenten umgehend Folge leisten wollten. Das gelang aber nur wenigen, weil die meisten, ebenso schlicht wie (mir) unverständlich, gar keine Rattenbleche an Bord hatten oder sie nicht fanden. Na, das war ja mal 'ne Nummer, in deren Folge mich etliche Makler der betroffenen Schiffe konsultieren wollten oder mich anriefen mit der Bitte, Nachsicht walten zu lassen, weil es nicht nur in Jeddah, sondern im ganzen Königreich keine Rattenbleche zu kaufen gab ... und Gangway-Netze auch nicht.

Ergebnis: Mein Präsident war happy und ich auch ... Es war sein erster »Ukas« in seiner Funktion als Präsident der zentralen saudischen Hafenbehörde, und er wunderte sich, dass er damit tatsächlich was bewirken können sollte ... Oh ja, das konnte er.

Während der 80er Jahre erlebte Saudi-Arabien einen gewaltigen wirtschaftlichen Aufschwung. Die Häfen waren dem Güter-Import nicht gewachsen und wurden massiv ausgebaut. Überall wurde gebuddelt und gebaggert, planiert und gebaut. Jeddah war und blieb, bis heute, der Haupthafen von Saudi-Arabien. Ausgerüstet wurde er mit den damals größten, modernsten und leistungsfähigsten Flurfördergeräten, Kränen und anderem Gerät. Kosten schienen keine Rolle zu spielen. Das reinste Eldorado für Baufirmen, Lieferanten und Betreiber. Das ist inzwischen gut 40 Jahre her und gerade jetzt, wir schreiben Juni 2024, teilt SEAPA mit, sein 250 Millionen Euro Erneuerungs- und Erweiterungsprojekt für seinen Haupthafen Jeddah abgeschlossen zu haben.

Während meiner 13 Monate in Jeddah gab ich dem Präsidenten 85 Memos zu allen möglichen hafen- und schifffahrtsbezogenen Themen. Mit der Zeit wurde ihm das aber zu viel, sodass er mich bat, sie direkt an die Adressaten oder Betroffenen zu richten und ihn als Kopie-Empfänger auszuweisen. Kopien wollte er aus zweierlei Gründen: Erstens ersparte es ihm, selber aktiv zu werden und

zweitens sollten die Empfänger wissen, dass er informiert sei. Das hat ganz gut geklappt. Zusätzlich verfasste ich 38 Memos an JIP und »unzählige« an DOD. Einer Empfehlung des Vize-Präsidenten folgend, hatte ich mir nach meinen ersten Memos einen freundlicheren Stil gegenüber den Empfängern angewöhnt – also vorschlagen statt anweisen und bitten statt mahnen. Auch das hat ganz gut funktioniert. Und noch etwas hatte er mir ans Herz gelegt: In meinen Memos an den Jeddah-DG sollte ich ihm nicht »vorschreiben«, an wen er es und / oder die Anhänge weiterleiten solle, sondern ihm überlassen, wie er damit umgehen wolle ...

Fotografieren im Hafen war streng verboten. Bei Zu widerhandlung wurde die Ausrüstung konfisziert und der Fotograf mit einem unbefristeten Hafenverbot belegt. Kurz nach meinem eigenen Dienstantritt in Jeddah meldete sich ein Fotograf aus Bremerhaven, dem Sitz meines Auftraggebers, der reihenweise tolle Aufnahmen machte, aus denen der Präsident einige für sich aussuchte und andere für eine SEAPA-Werbebroschüre.

Eines meiner nächsten Memos an den Präsidenten betraf die Einfuhr von Getreide und

Futtermitteln, die von Ratten und Ungeziefer befallen sein können. Dazu hatte ich die ortsansässige Firma Pest Control and Fumigation Services (PCFS)* konsultiert, die auf eigene Rechnung eine hafenweite Untersuchung durchführte mit dem Ergebnis, dass es im ganzen Hafen massenhaft Anzeichen gab für Ratten und Ungeziefer.

An dem Getreidesilo bin ich bei meinen täglichen Hafentouren stets längs gefahren. Irgendwann fiel mir auf, dass dessen Sockel, irgendwie, gen Osten, geneigt war. Gemeinsam mit meinem Kollegen, den ich seit vielen Jahren noch aus meiner Fahrenszeit als Kapitän kannte und zu meiner Unterstützung bei der Bewältigung des hier offensichtlichen Handlungsbedarfs angefordert hatte, besichtigte ich das Getreidesilo von innen. Picobello gepflegt und sauber.

Anschließend schickte ich meinen Kollegen mit einem entsprechend langen Lot 70 m hoch auf das Silo-Dach. Nachdem es steif runterhing und die Erde berührte, setzte es 47 cm vor der senkrechten Wand auf. Das hieß, diese östliche

* PCFS = Pest Control and Fumigation Services

Seite des Silos war 47 cm tiefer in den Boden eingesackt als das übrige Gebäude ... Umgehend schrieb ich ein weiteres Memo an den Präsidenten mit dem Hinweis ... »zum Glück geneigt gen Osten, Richtung Mekka«. Ich fand das witzig – mein Präsident nicht ... Die Baufirma, ein österreichisch/deutsches Konsortium, wurde einbestellt und beauftragt, diese Schieflage »umgehend« zu beseitigen.

Vor Baubeginn waren 25 m tiefe Bodenproben gezogen worden mit dem Ergebnis, dass man das Silo erst in dieser Tiefe auf festem Grund bauen könne. Das erwies sich nun als Trugschluss. Nach Feststellung dieser Sachlage wurden weitere Bodenuntersuchungen durchgeführt mit dem Ergebnis, dass der Baugrund ab 30 m Tiefe aus einer dicken Schicht Muscheln bestand, die dem Druck des Getreidesilos nicht standhielt und sie großflächig zusammendrückte. Erst auf 70 m Tiefe stieß man auf tatsächlich soliden Baugrund. Die folgenden Sicherungsmaßnahmen zur Stabilisierung des Silos waren umfangreich und sehr teuer. Sie dauerten länger als meine Einsatzzeit in Jeddah. Diese Erfahrung mit nicht tragendem Baugrund