

TEIL VII: DIE NUBIEN-EXPEDITIONEN 1962 – 1963

IM ZUG NACH WADI HALFA
AM 21. FEBRUAR 1962

Heute gab es einen 'großen Bahnhof' in Shendi. Zu unserer Verabschiedung hat sich alles eingefunden, was Rang und Namen hatte. General Kamali natürlich, Oberst Ibrahim Ramadan und die Majore des Stabes. Hassan Hamid, der Chef des Rural Council, Hassan el Nur, der Chef der Lokalregierung in Shendi und drei weiteren Distrikten, der Chefarzt des Krankenhauses, der Chef der UNESCO-Mission in Shendi, Dr. Rao, ein Inder, und natürlich Familie Roussos. Wenn da einer eine Bombe geschmissen hätte, wäre ganz Shendi Stadt und Land seiner Führung beraubt worden. Aber es war ein überaus freundliches und liebenswürdiges kleines Fest zu unseren Ehren.

Anstrengend waren die letzten Tage des Abbaus des Lagers, das Packen und Vorbereiten der neuen Expedition in Nubien. Als wir 1957 zum ersten Mal in den Sudan kamen, dachten wir nicht, daß wir so bald zu interessanten Ergebnissen kommen werden und daß wir unsere Arbeit auch in den folgenden Jahren fortsetzen können, wenn wir es zwar gehofft hatten und es uns sehnlichst wünschten.

In dem weiten Talkessel des Wadis von Musawwarat es Sufra ziehen die imposanten Ruinen der Großen Anlage die Blicke auf sich. Ein dagegen unbedeutend aussehender Hügel, aus dem einige Säulentrommeln hervorragten, erregte unser Interesse und wir begannen 1960 mit der Grabung. Noch unerfahren in der Feldarbeit hatten wir uns dieses vermutlich kleine Objekt zum Training für uns und zum Anlernen der einheimischen Hilfskräfte ausgesucht. Aber schon der achte Grabungstag brachte uns eine unglaubliche Überraschung: Einen wunderbar erhaltenen Reliefblock mit ebenso gut erhaltener Inschrift in altägyptischer Sprache. Nach und nach gruben wir 600 solcher Sandsteinblöcke aus, die über 2000 Jahre lang vom Wüstensand bedeckt waren. Wir konnten den Tempel mit allen seinen Reliefs und Inschriften - bis auf eine kleine Lücke in der Nordwand - zeichnerisch rekonstruieren. Auch einem Wiederaufbau stünde nichts im Wege, wenn die Regierung des Sudan das wünschen und finanzieren würde. Der LÖWENTEMPEL von Musawwarat ist zweifellos das am besten und fast vollständig erhaltene Baudenkmal der ältesten Geschichte des Sudan. In diesem Jahr besuchten

uns 60 Omdas und Scheichs des Distrikts Shendi, angeführt von General Kamali, seinem Stellvertreter und hohen Regierungsbeamten. Fritz hat einen Vortrag über die Grabung und ihre Ergebnisse gehalten. Den Vormittag haben wir im Grabungsgebiet verbracht. Zum Mittagessen hatten wir eine 90 m² große Plane ausgebreitet, auf der das sudanesishe Festmahl stattfinden konnte. Drei Hammel waren geschlachtet worden, Getränke und Brot wurden gereicht. Alle waren zufrieden.

Von unserer Rückfahrt nach Shendi muß ich noch berichten, denn das war eine verrückte Sache. Der kleine Landrover ist ein Wrack, der aber nach Shendi geschafft werden muß. Er mußte also mehrfach hoch auf den Wall des Hafirs geschoben werden, damit er anspringt. Karl-Heinz Otto schiffte dann das Gefährt nach Shendi, was besonders pikant war, weil die Bremsen überhaupt nicht mehr funktionierten. Wenn wir ihn anhalten wollten, dann mußten Fritz und Reineke aus dem Nissan springen und sich hinten anhängen. In der Wüste ging alles gut, nur in der Stadt hatten wir etwas Sorgen und so machten wir einen Geleitzug. Das heißt, ich fuhr immer so einige Schritte seitlich vor dem Wagen her, um ihn vor plötzlichen und unaufmerksamen Fußgängern zu schützen. Das ging ganz gut. Doch plötzlich hauchte er sein Leben aus. Otto meinte, ihm fehle Wasser und wir holten vom LKW einen leeren Wasserkanister herunter (einen vollen hatten wir Wüstenfüchse nicht dabei) und ich fuhr an die Tankstelle und holte Wasser. Aber ihm fehlte kein Wasser. Er wollte nicht. So mußten wir ihn anschieben. Da er keine Bremsen hatte, konnten wir ihn auch nicht abschleppen. Also kam nur in Frage, daß sich der Phänomen hinter ihn steckt und ihn vor sich herschiebt, bis er vielleicht doch anspringt. Das sah vielleicht aus und der Menschauflauf! Wir haben ihn dann so bis zu Garage gebracht.

Um noch zu ergänzen: Auch ich hatte meine Schwierigkeiten beim Fahren, weil ich Schmerzen im Arm hatte und ihn nicht so bewegen konnte, daß ich Schalten konnte. Da Gisela Otto nicht Auto fahren kann, mußte sie für mich auf dem Beifahrersitz sitzend wenigstens das Schalten übernehmen. Das war eine Aktion!

Es gibt einen Ruck und der Zug fährt an. Der Weiße Expresß verläßt den Bahnhof von Atbara. Wir wollen nach Norden unserem Ziel Wadi Halfa entgegen. Es ist angenehm, sich im geräu-

migen und komfortablen Abteil des Schlafwagens in die Polster fallen lassen zu können und die Landschaft an sich vorbeiziehen zu sehen. Schnell ist der Expresß nicht. Wir werden für die mehr als 600 km bis Wadi Halfa 20 Stunden brauchen.

Es sind nun gerade elf Monate her, seit wir zum ersten Mal von Musawwarat aufbrachen, um nach Wadi Halfa zu fahren. Vor einem Jahr haben wir die Strecke am Lenkrad unserer Wagen zurückgelegt - 1500 km sind wir durch die Wüste gefahren, quer durch die Bayudasteppe nach Merowe und sind dann über Dongola auf sandigen und steinigten Pisten nach Norden gefahren dem Lauf des Nils folgend. Viele Tage in Sand und Staub, Staub und Sand und Hitze und umgeben von Millionen von Fliegen. Wir hatten etliche Pannen auf unserem beschwerlichen Weg. Diesmal haben wir auf die Wagen verzichtet und uns in den Zug gesetzt, um unsere Kräfte für die aufreibende Arbeit am Ort zu schonen.

Unser Zug hält. Wir sind in Abu Hamed, wo die Bahn das Ufer des Nils verläßt und den großen Nilbogen abschneidend geradewegs durch die Nubische Wüste hindurch Kurs auf Wadi Halfa nimmt. Eben ertönt auf dem Gang der Gong, der uns zum Abendessen ruft. Obwohl wir unsere Fenster geschlossen hielten, ist es doch recht staubig geworden. Der Propeller, der uns kühle Luft zufächelte, hat den Staub herumgewirbelt. In unserem Abteil ist ein Waschbecken, das sich in der einen Ecke des Abteils in einem Schrank befindet. Zieht man an einem Knopf, so klappt es heraus und an der Rückwand ist der Wasserhahn. Ist man fertig, klappt man es einfach wieder hoch und Schluß. Die Waschschiüssel entleert sich dabei selbständig. Gut und praktisch. Ebenso praktisch ist es, daß sich Wassertanks unter den Dächern der Waggonen befinden, so isoliert das Wasser die Abteile gegen die Hitze und es wird gleichzeitig erwärmt.

Im Speisewagen treffen wir die anderen Mitglieder unserer Expedition. Karl-Heinz und Gisela Otto sitzen schon am Tisch. Bald kommt auch Walter Reineke. Inzwischen wird die Suppe aufgetragen. Eine amerikanische Reisegesellschaft erfüllt mit lauten, fröhlichen Gesprächen den Speisewagen. Man sitzt bequem auf Stühlen an weiß gedeckten Tischen. Die Speisekarte muß nicht interessieren, denn wir reisen mit voller Pension. Die Rechnung haben wir am Ende der Fahrt zu begleichen. Wir bekommen drei warme Mahlzeiten am Tag mit je drei Gängen. Der Oberkellner, ein alter Mann, sieht uns freundlich an und will wissen, ob wir aus Deutschland,

aus Berlin sind. Berlin kennt er, aber von ganz früher und dazu macht er mit der Hand die Bewegung des Bartzwirbels und hält den Zeigefinger der anderen Hand senkrecht an den Kopf. Das war eindeutig - das wilhelminische Berlin war gemeint. Bereitwillig erzählte er, daß er als Diener einen ägyptischen Prinzen begleitet hatte.

Unser Essen hat sich gemütlich lange hingezogen. Die anderen Tische sind bereits leer und die Kellner beginnen abzuräumen. Wir verabreden uns zu einem abendlichen Drink in unserem Abteil, um uns über unsere weiteren Aufgaben und Arbeitsorganisation zu verständigen.

Die archäologischen Forschungen im Sudan unterliegen strengen gesetzlichen Bedingungen, die gewisse Verpflichtungen mit sich bringen, die selbstverständlich auch die ausländischen Teams zu beachten haben. Die Altertümerverwaltung des Sudan achtet auf die Einhaltung dieser Regelungen. Wir benötigen für jedes Grabungsgebiet eine Lizenz. Unsere Lizenz, die von Fritz im Auftrag der Deutschen Akademie der Wissenschaften zu Berlin für die Dokumentation und Bearbeitung der Felsbilder und Inschriften im Gebiet des sudanesischen Nubien beantragt wurde, ist unseren Wünschen entsprechend auch erteilt worden. Wir haben damit die Verpflichtung übernommen, aus dem Überflutungsgebiet des Stausees, das sind ca. 185 km des Niltals von der ägyptischen Grenze bis zum 3. Katarakt, alle diese Dokumente menschlicher Geschichte zu retten.

Auch die Aufteilung der Funde ist gesetzlich geregelt. Der Chef der Altertümerverwaltung von Khartoum sondert zuerst solche Gegenstände aus, die im National-Museum fehlen oder solche, die für den Sudan von besonderem historischem Wert sind. Den Rest teilt er in zwei gleichwertige Teile. Dem ausländischen Forscher ist es dann überlassen, einen von diesen beiden Teilen auszuwählen und in sein Heimatland mitzunehmen. Und so werden auch wir ein Teil unserer Funde von Musawwarat und von Nubien mit nach Hause ins Ägyptische Museum bringen können.

Aufgrund unserer Erkundungstour im vorigen Jahr konnten wir unsere Arbeit genau planen. Wir werden unser Lager in Semna aufschlagen, einem landschaftlich wie historisch interessanten Platz, 80 km südlich von Wadi Halfa auf dem Ostufer des Nil gelegen. An diesem Platz in der Nähe eines kleinen Dorfes finden sich über 100 Inschriften, die zwar schon bekannt und zum Teil publiziert sind, doch die wir nun noch einmal und letztmalig überprüfen und eventuell neu aufnehmen wollen, soweit das

notwendig ist. Außerdem können wir von hier leicht das Westufer erreichen. Wir haben diesmal zwei Boote auf unseren völlig überladenen Fahrzeugen mit.

Unser Zug rattert gemütlich weiter. Wenn wir morgen früh aufwachen, haben wir dreiviertel der Strecke hinter uns und werden wohl an Station 3 oder 4 sein. Hier haben die Stationen keine Namen mehr, nur noch Nummern und die zählen von Wadi Halfa Richtung Süden 10 Stationen. Der Zug hält. Draußen ist es dunkel. Aus den Fenstern des Zuges fällt Licht und zeichnet längliche Rechtecke in den Sand. Auf der Station bietet der Stationsvorsteher den Reisenden Tee und gekochte Eier an. Die Eisenbahner an der Strecke wohnen mit ihren Familien in dieser trostlosen Öde in kleinen Häusern und freuen sich auf die Abwechslung, die ein Zug mit Reisenden bringt, mit denen man sich unterhalten kann und der eine oder andere übermittelt vielleicht Neuigkeiten von Verwandten und Freunden. Langsam fährt der Zug an und allen wird Gelegenheit gegeben, die Teegläser zurückzugeben und einzusteigen. Wenn die Rücklichter am Horizont verschwunden sind, wird es wieder ganz still hier sein.

Wir sind in Wadi Halfa. Die weißen Häuser stehen unter der sengenden Sonne dichtgedrängt in der Wüste. Auf der anderen Seite des Nils sieht man einen schmalen Fruchtländstreifen und dahinter hoch aufragend die gelb und orange glitzernden Sanddünen und Berge der Sahara. Die vorherrschenden Farben sind das Gelb des Sandes, das Weiß der Häuser und das Blau des Nils.

Wadi Halfa ist eine Handels- und Grenzstadt. Von den knapp 11000 Einwohnern sind nur die Hälfte Sudanesen, die anderen sind Ägypter, Kopten, Griechen und Syrer. Einem Besucher, der aus Ägypten kommt, erscheint die Stadt sehr sudanesisch. Doch wenn man aus dem Sudan kommt, meint man schon in Ägypten zu sein. Auf dem Markt herrscht ein reges Treiben. Die zahlreichen, kleinen Läden, die einer neben dem anderen an beiden Seiten der engen Straßen um Käufer werben, haben ihre Auslagen hoch aufgestapelt. Die Gemüsehändler preisen lauthals ihre Waren an. Doch niemals drängt einem ein Händler seine Ware auf, wie man das so oft in Filmen sieht. Man kann seinen Einkauf in Ruhe tätigen. Das Angebot ist ganz auf die einheimische Bevölkerung ausgerichtet. Der Tourismus spielt für die Händler noch keine große Rolle. Auch hier herrscht die Landestracht vor. Nur wenige Männer tragen europäische Kleidung. Das sind meist Beamte der Verwaltung oder der Bahn. Die *galabiya* ist viel praktischer und eine

der Witterung viel besser angepaßte Bekleidung, ebenso schützt der Turban viel besser vor der Sonne als irgendwelche Hüte.

Am Bahnhof empfing uns der Chef der Altertüerverwaltung von Wadi Halfa. Uns erwartete ein Gewimmel von Menschen. Gepäckträger drücken einem eine Marke in die Hand, derweil sie sich in der Zwischenzeit des Gepäcks annehmen, das man alsbald hoch über der wogenden Menge davonschaukeln sieht. Aber keine Angst - es geht nichts verloren. Es hat keinen Zweck, sich um etwas kümmern zu wollen oder gar den Koffern hinterher zu laufen. Man kann sich der Begrüßung der Freunde widmen und unter den herrlich alten, Schatten spendenden Bäumen in gemütlicher Unterhaltung verweilen, bis sich die Menge der Reisenden verlaufen hat. Frauen und Kinder stehen in Gruppen und warten. Sie tragen weiße oder farbige Schleier. In dieser Gegend tragen die einheimischen Frauen aber meist die schwarze Tracht der ägyptischen Landfrau. Verschleierte sieht man nur noch selten, obwohl wir in einem islamischen Land sind. Die Frauen treten im öffentlichen Leben wenig in Erscheinung, doch in der Familie nehmen sie eine hochgeachtete Stellung ein und sind dort keineswegs die Unterdrückten. Auf dem Bahnhofsvorplatz wartet der Träger mit unseren Koffern, der seinen verdienten *bakshish* bekommt, und fahren ins Hotel, wo man uns freundlich und zuvorkommend empfängt. Das Hotel liegt in einem gepflegten Garten direkt am Nil und wir setzen uns in den Schatten der Palmen und Orangenbäume, lassen die Landschaft auf uns wirken und genießen das saftige Grün, das wir schon lange vermißt haben. In Musawwarat haben wir unsere Stühle grün gestrichen, weil wir sonst diese Farbe monatelang nicht zu Gesicht bekommen. Die Zimmer sind geräumig und bequem eingerichtet. Ein Ventilator sorgt für kühle Luft, soll aber auch zu Erkältungskrankheiten und Rheuma verhelfen. Klimaanlage gibt es hier nicht und wird es auch nicht geben, denn in zwei Jahren wird kein Tourist mehr in diesen Räumen wandeln; Wadi Halfa wird 10 m unter dem Wasser liegen und nur noch Fische oder Krokodile werden sich hier tummeln. Aber noch ist es die Oase der Abu-Simbel-Pilger, die sich auf die in der Hotelhalle ausgebreiteten Souvenirs stürzen. Es werden Krokodilledertaschen aller Art angeboten, hübsche leichte Lederpantoffel und viele andere handwerkliche Kleinigkeiten. Negermasken aus Ebenholz und Figuren mit Schild und Schwert locken die Europäer zum Kauf. Die sudanesischen Dolche, die alle Männer auf dem Lande am linken Oberarm tragen und deren scharfe zweischneidige Klinge durch lederne,

hübsch gearbeitete, meist mehrfarbig und mit Krokodilleder oder Schlangenhaut verzierte Scheiden geschützt werden, liegen auf dem Boden zum Kauf ausgebreitet.

In Wadi Halfa ist es zur Zeit recht kalt. Wir frieren ständig. Im Hotel haben wir eine elektrische Heizung angeschaltet, weil es zur Zeit nur um 21 Grad warm ist. In Musawwarat waren es bereits um die 35 Grad.

DIENSTAG, DEN 27. FEBRUAR 1962

Es ist der 7. Expeditionstag. Heute geht es also hinaus nach Semna. Die Luftaufnahme von diesem Platz, der für die nächsten Monate unser Zuhause sein wird, sieht interessant aus. Eine Felsenbarriere legt sich dem Fluß quer in den Weg und läßt nur ein winziges Tor frei, durch das der große Strom hindurchfließt. Auf den höchsten Punkten dieser Barriere befinden sich auf beiden Seiten gelegen die Ruinen der zwei ägyptischen Festungen aus dem Mittleren Reich, die vor über 3000 Jahren Ägyptens Grenzen nach Süden schützten. Unser Lager wollen wir in der östlichen Festung aufschlagen. Neben dem Rasthaus stehen in Semna in den Festungen zwei der insgesamt vier Tempel, die abgebaut und im Khartoumer Museum wieder aufgebaut werden sollen.

Es ist warm geworden. Aus dem um 8 Uhr geplanten Aufbruch wird wohl nichts werden. Der LKW ist kaputt und Adam hat das vordere Differential stillgelegt – und das bei vollbeladenem Wagen. Er meint, das geht so bis Semna und dort bringt er alles wieder in Ordnung, was wir ihm glauben, denn er schafft das ja immer. Auch der Nissan springt nicht an. Kurz vor 10 Uhr klärt sich die Lage. Doch als wir schließlich abfahren wollen, stellt sich heraus, daß der Landrover zu wenig Luft auf den Reifen hat. Luftpumpe suchen – Luftpumpe finden und nun per Hand Luft aufpumpen, denn eine Tankstelle mit automatischer Luftpumpe gibt es nicht. Nun ist es geschafft. Nein! Wir haben bei der Hektik vergessen zu tanken. Also Benzinkanister abladen und tanken. Das dauert wieder so seine Zeit. Ich bin gespannt, wann wir endlich losfahren werden. Sicherlich erst mittags, weil es da so schön heiß und „angenehm“ ist.

Ich schreibe mein Tagebuch auf dem Kotflügel des Nissan, das wackelt zwar, doch ich habe das Gefühl, die Wartezeit nützlich zu verbringen. Den Schlag mit der Hotelrechnung habe ich noch nicht verwunden. Ich hatte für die ganze Tour 150 LS eingeplant und nun sind schon 110 LS weg. Das tut weh.

Wir fahren in folgender Verteilung: Nissan - Fritz und ich und Ladung: bis unters Dach voll mit Koffern, Kisten und Bettenzeug; Landrover - Karl-Heinz Otto und Gisela, Ladung: Kisten mit Verpflegung, Getränke, Eisboxen, Koffer, ebenfalls voll bis unter die Plane; LKW: Adam, Walter Reineke, Ali und Zakaria. Die Ladung besteht aus der restlichen Ausrüstung, einem Zelt, Tischen und Stühlen, dann Gemüse und Obst, Betten und sämtliche Sachen der Mannschaft. Gestern hat Adam schon eine Tour nach Semna gemacht und hat das große Zelt, die schweren Kisten mit Booten und dem Außenbordmotor, das Faß mit Benzin und die Küchenkisten mit Geschirr und Töpfen und Pfannen, die Gasflaschen und vieles mehr dort abgeladen.

9.55 Uhr – Adam packt das Werkzeug ein. Na, dann kann es ja bald los gehen. Doch der LKW muß noch schnell zum Holzhändler, um unsere Latten aufzuladen. Inzwischen ist es recht warm geworden und der Wind hat zugenommen. Hoffentlich werden wir nicht in Semna von einem Sandsturm begrüßt.

10.20 Uhr – Wir starten. Nach 10 Minuten verlassen wir die Asphaltstraße und vergrößern den Abstand zwischen den Fahrzeugen, damit die anderen nicht die Staubwolke schlucken müssen. Es ist auch so staubig genug.

Bis Semna sind es 52 Meilen, also 84 Kilometer. Wir rechnen mit drei Stunden Fahrzeit, wenn nicht wieder Pannen dazwischen kommen. Die Piste hinter Wadi Halfa ist recht gut und führt beim Zweiten Katarakt direkt am Nil entlang. Die Piste ist gut zu erkennen, denn sie führt meist auf dem alten von Kitchener erbauten Bahndamm dahin, oft so dicht am Ufer, daß man sich vor einem Sturz ins kühle Naß des Nil fürchten muß. Der Damm ist recht schmal und mit „Waschbrettern“ gespickt, die uns zwingen schnell zu fahren, um die „kritische“ Geschwindigkeit, bei der man leicht ins Schleudern geraten kann, zu meiden. Gegenverkehr gibt es auch noch. An unübersichtlichen Stellen wird gehupt und wenn jemand antwortet, muß derjenige, der einen Ausweichplatz findet, ausweichen. Alle sind dabei höflich und freundlich, wie immer im Sudan. Fährt man aneinander vorbei, wird begrüßt. Unsere Straße windet sich durch Steine, Berge und Täler und ich komme mir vor wie auf der Achterbahn. Hat man einen steilen Hügel erklommen, gehts in einer scharfen Kurve wieder bergab und es folgt eine neue unübersichtliche Kurve - auf und ab. Endlich ein freier Ausblick in ein Tal, das vom Bahndamm durchschnitten wird. Der Sand ist rosa. Das Geröll wird mehr und mehr von hellen Quarzadern durchsetzt.

Heiß ist es inzwischen geworden. Von den beiden anderen Wagen keine Spur. Sie werden schon kommen. Wir halten am Wegweiser nach Semna. Die Piste ist bis Dongola gut ausgeschildert und man kann sich nicht verirren. Am Rand stehen Kilometersteine, die wirklich Kilometer und nicht Meilen anzeigen. Wir halten bei Kilometer 62. Es ist 12 Uhr. Die Sonne steht senkrecht über uns und nirgendwo ist Schatten. Wir könnten nur unter den Wagen kriechen, was aber nicht zu empfehlen ist. Dort ist es auch heiß und die Ruhe der im Sand liegenden Skorpione zu stören scheint uns auch nicht angebracht. Also warten wir in der Sonne. Ich schreibe Tagebuch und Fritz klettert auf einen Berg, um Ausschau nach den anderen zu halten. Der Nissan wackelt, doch wir stellen den Motor nicht ab, weil wir befürchten, daß er nicht wieder anspringt. Noch ist weit und breit kein Fahrzeug zu sehen. Nicht mal eine Staubwolke. Was ist nur los. Ich produziere keine Krähenfüße mehr aufs Papier. Der Motor ist aus! Ausgerechnet jetzt, wo das schwierigste Stück noch vor uns liegt. Jetzt gehts durchs Wadi durch tiefen Sand. Wenn wir den Nissan da durchschleppen müssen, dann viel Vergnügen.

12.20 Uhr – Der Landrover ist da. Wir versuchen den Nissan in Gang zu bekommen. Per Hand anschieben ist nicht möglich. Anschleppen geht auch nicht, denn wie „erfahrenen“ Wüstenfahrer haben das Abschleppseil gestern schon nach Semna mitgegeben. Da kann es sich ausruhen! Also muß der Landrover den Nissan anschieben. Beim zweiten Versuch klappt es sogar.

Jetzt öffnet sich vor uns eine Landschaft – wie auf dem Mond: kahle Berge, die wie von Riesen über das Wadi ausgestreut erscheinen. Schwarz sitzen diese Pyramidenberge auf dem rosa Sand des Wadis, darüber der blaue Himmel und in der Ferne die gleißenden Sanddünen des Westufers. Donnerwetter war das ein Sprung. Mit 60 Stundenkilometer sind wir über eine Delle gefahren. Ich wäre beinahe aus dem Auto geschleudert worden. Doch es ist nichts passiert und weiter gehts. Bald haben wir es geschafft. Wir sehen schon die Mauern der alten Festung. Die Piste endet in einer riesigen Sanddüne. Es ist 13 Uhr.

Von den Bergen herunter kommen viele weiß gekleidete Männer und Kinder. Sie freuen sich und helfen uns beim Abladen des Gepäcks. Ottos kommen auch gerade an. Sie sind ja so belustigt. Was ist los? Sie fragen, ob wir nichts vermissen würden. Nein, wir vermissen nichts. Gisela öffnet die Tür des Landrovers und ich sehe meinen großen Lederkoffer. Wie kommt der dahin? Den hatten wir doch auf unserem Wagen. Ottos waren ebenso verwundert, wie ich

jetzt, als sie ihn auf der Piste liegen sahen. Bei unserem gewaltigen Hopser muß er vom Nissan gefallen sein und wir hatten es nicht bemerkt, weil wir nicht angehalten hatten. Er sieht ziemlich lädiert aus, platzt überall aus den Nähten und es ist erstaunlich, daß nichts vom Inhalt verloren ging.

Im Rasthaus sind unsere Tische und Stühle schon aufgestellt worden, so daß wir uns erst einmal eine Erfrischung gönnen können. Gisela hat doch tatsächlich den Tisch mit einer blauen Tischdecke gedeckt und Untersetzer hingestellt und erkundigt sich, ob Servietten unbedingt erforderlich seien. Nein, so anspruchsvoll sind wir nicht, zumal ja schon Zahnstocher auf dem Tisch stehen. Musa bringt uns Whisky mit Soda und wir stoßen auf das gute Gelingen unserer Arbeit an.

18. MÄRZ 1962

Wir sind nun doch müde geworden und haben genug von der Sonne, der Hitze und dem Wind. Immer wenn der Tag gekommen ist, daß ich mich morgens beim Aufwachen darüber ärgere, daß schon wieder die Sonne scheint, dann wird es Zeit, an die Abreise zu denken. Gisela ließ gestern einen Stoßseufzer los: „Ach, ich möchte mal so einen richtigen Regentag haben. So graue Wolken und Nieselregen!“ Alle stimmen ihr einhellig zu. Wir haben schon wieder einen Sandsturm gehabt, den schlimmsten, den ich bisher erlebt habe. Der Sand auf unserer Uferseite ist weich wie Zementpulver und entsprechend eindringlich bei Sturm. Man kann sich überhaupt nicht schützen. Selbst im Bett liegt man in tiefem Sand. Arbeiten können wir an einem solchen Tag auch nicht. Man kann die Augen kaum aufhalten, außerdem ist es zu stürmisch und man kann auf den Felsen gar nicht fest stehen. Zu dem Sturm und Sand kommt dann auch noch die Hitze, die über 40 Grad beträgt. Von der Landschaft ist nichts zu sehen. Die Berge und der Fluß sind hinter einem großen, grauen Vorhang verschwunden. Man hört durch das Brausen des Windes nur hin und wieder den Wasserfall rauschen, der gleich unterhalb unseres Hauses liegt. Wir haben unsere beiden Boote nun auch im Wasser. Nur mit dem Heckmotor haben wir so unsere Probleme. Er funktioniert nicht. Und wenn er dann schon so freundlich war, uns ans Westufer zu bringen, dann müssen wir garantiert zurückpaddeln.

Bei Semna beginnt der Zweite Nilkatarakt und das Gebiet, das man Battn el Hajar (Bauch der Steine) nennt. Wir haben auch schon ein Krokodil gesehen. Nach fünf Jahren das erste mal.

Es ist auch ein sehr stattliches Exemplar, ca. 2,50 m lang. Es wohnt auf der kleinen Felseninsel unterhalb unseres Hauses. Es sollen noch ein großes und junges Krokodil da sein. Heute früh kurz vor meiner Abfahrt kam der kleine weiße Hund, der uns jeden Abend einen Besuch abstattete, auf drei Beinen angelaufen. Das rechte Vorderbein fehlte ihm. Es soll ihm in der Nacht vom Krokodil abgebissen worden sein. Gestern abend hatte er jedenfalls noch vier Beine.

In der Gegend von Semna stellen wir jetzt den „Linienbus“, denn es hat sich schnell eingebürgert, daß sich bei jeder Fahrt zur Felsbildersuche nach Sarras oder gar nach Halfa Männer, Frauen und Kinder einfinden - mit Gepäck versteht sich -, die mitreisen möchten. Als neulich die Ferien der Kinder vorbei waren, hatten Ottos eine ganze Wagenladung voller Kinder bei sich, die nach Sarras zur Schule gebracht wurden. Wäre unser Wagen nicht gefahren, hätte manches von ihnen laufen müssen. Dann sind sie vier Stunden lang quer durchs Gebirge unterwegs.

KHARTOUM, DEN 27. JANUAR 1963

Der Anfang in diesem Jahr war unerhört anstrengend. Sicher hat auch der harte Klimawechsel dazu beigetragen, daß wir uns erschöpft fühlen. Wir sind wieder sehr, sehr nett empfangen worden. Unser Freund, General Kamali, ist nun die „rechte Hand“ des Staatspräsidenten und doch vergeht kein Tag, wo er nicht zu uns kommt oder wir ihn besuchen. Jeden Abend gab es bisher Einladungen für uns, was auch anstrengend ist, weil man nie richtig ausschlafen konnte. Wir waren gestern bei Kamali im Haus, das im Garten des Regierungspalastes steht. In diesem Garten gibt es nur noch das Wohnhaus des Präsidenten Aboud und das des Lord Great Chamberlain, der „linken Hand“ des Präsidenten. Ihn haben wir auch kennengelernt. Er kam mit seinem Schmalfilmprojektor, um unsere Filme von der Grabung zu sehen. Es hätte nur noch gefehlt, daß der Präsident persönlich hereingeschneit wäre. Kamali hat uns einen Leihwagen besorgt, weil unsere noch nicht aus Port Sudan angekommen sind. Aber inzwischen hatte uns schon Khalid Musa seinen Wagen bringen lassen. Wirklich, die Menschen sind hier prima.

Gerade ist die Sonne hinter dem Horizont verschwunden. Wir haben ein herrliches Farbenspiel vor Augen. Der hellgelbe Sand der Wüste ist dunkelorange. Der tiefblaue Himmel im Osten färbt sich zum westlichen Horizont hin zu einem violetten Rot. Ein wundervolles Naturerlebnis.

Das Klappern des Handwerkzeuges an den Wagen und das vertraute leise Summen der Petromaxlampen geben uns ein wohliges Gefühl und wir hoffen, bald ein warmes Abendessen zu bekommen. Wir - das sind Fritz und ich - sitzen auf unseren Betten, die inmitten der nubischen Wüste aufgestellt sind. Wir übernachteten am Jebel Nakurei. Zwischen uns steht der Tisch, auf dem wir Tagebuch, Lageplan, Schreibzeug, Taschenlampe und Feuerzeug zu liegen haben. Heute ist der fünfte Tag unserer Reise von Khartoum nach Wadi Halfa. Wir sind mit den beiden neuen Wagen, dem LO 1200 A von ROBUR aus Zittau und dem neuen Landrover unterwegs. Beide Wagen sind wieder schwer beladen. Heute waren wir 11 Stunden unterwegs. Jetzt habe ich Zeit, Tagebuch zu schreiben. Der Wind zerzt an den Seiten und blättert das Buch auf. Nun fliegt das Kopierpapier weg. Fritz versucht die Karte zu lesen und den Routenverlauf für morgen festzulegen. Durch den Wind ist das fast unmöglich.

Wir sind nun schon das sechste Mal im Sudan und fühlen uns wie Zuhause. Die Landschaft ist uns so vertraut wie die Mark Brandenburg. Die Menschen sind unsere Freunde. Sie nehmen uns wie Verwandte auf.

Bei Sonnenaufgang sitzen wir beim Frühstück. Es ist sehr kalt. Wir haben Strickjacken und Anoraks an und hüllen uns in unsere Schlafsäcke. Zakaria, der gerade die Pampelmusen bringt, ist dick eingemummelt und kaum zu erkennen. Es sind vielleicht gerade so 8 Grad. Mit lautem Knall klappt Adam die Kühlerhaube des Landrovers herunter. Die Wagen sind startklar. Wir können aufbrechen. Doch wir sind noch beim Frühstück. Saids Küche ist in vollem Gange. Von den Petroleumkochern steigen Dampf Wolken auf und der Duft gebratenen Schinkens kommt zu uns herüber. Wir essen heißen Haferbrei mit der aus Pulver bereiteten Milch. Schinken mit Eiern und Tomaten und eine Tasse Kaffee schließen unser Frühstück ab. Das muß dann für die nächsten 14 Stunden reichen.

Heute wollen wir etwa 360 km vorankommen, dann bleiben uns bis Wadi Halfa noch 250 km. Unsere Route haben wir festgelegt, der Zeitplan ist fertig. Die schlimmste Strecke haben wir schon hinter uns, so dachten wir jedenfalls. Voller Zuversicht starten wir um 8 Uhr. Wir fahren voraus. Adam mit dem Robur hinterher.

Eine knappe Viertelstunde sind wir unterwegs, als wir eine breite Senke, die mit losem Sand angefüllt ist, durchfahren. Mit letztem Schwung erklimmen wir den Rand dieser Sandpfanne und halten an, um zu sehen, wie der

Robur durchkommen wird. Als sich unsere Staubfahne verzogen hat, sehen wir ihn in etwa 1000m Entfernung hinter uns, doch scheint er sich nicht zu bewegen. Ist wohl stecken geblieben. Wir wundern uns, daß niemand am Wagen zu graben scheint. Das ist ein schlechtes Zeichen. Wir werden unruhig, denn das deutet auf eine Panne hin. Also fahren wir zurück. Tatsächlich eine Panne. Adam sagt, daß er 3 bis 4 Stunden für die Reparatur brauchen wird. Er muß den Motor ausbauen, denn mit der Pleuelstange ist etwas nicht in Ordnung. Wir entschließen uns vorzufahren und am Ende der Sikkat el Maheila die Ladung abzuladen und dann dem Robur entgegen zu fahren, um etwas von seiner Ladung übernehmen zu können. Said soll die Sachen solange bewachen. Als wir um 9 Uhr losfahren, sind Adam und Zakaria bei der Arbeit. Wir lassen sie in gleißend blendender Sonne in der schattenlosen Sandwüste zurück. Ob Adam den Fehler finden wird und ob er ihn reparieren kann? Wir haben volles Vertrauen zu ihm. Wenn überhaupt einer die Reparatur unter diesen Umständen machen kann, dann ist das Adam.

Wir sind voller Bewunderung für seine Kenntnisse als Autoschlosser. Er hat niemals eine richtige Ausbildung erhalten. Er hat keine Schule besucht und kann weder Lesen noch Schreiben. Seine Schule waren die Autowerkstätten in seiner Heimatstadt El Obeid. Von seinen heute vielleicht 28 Lebensjahren hat er 23 Jahre mit Autos verbracht. Als kleiner Junge reichte er Schrauben zu, war der Laufjunge und verfolgte stets aufmerksam alle Handgriffe der Mechaniker und Schlosser, der Kraftfahrer und Ingenieure. So hat er das Handwerk von der Pike auf gelernt und hat es schließlich geschafft, Kraftfahrer zu werden. Er machte auch die Fahrerlaubnis als Dieselfahrer, was hier viel gilt. Er kennt jeden Wagentyp, jeden Motor und in keiner noch so komplizierten Situation streckt er die Waffen, immer findet - besser: erfindet - er Möglichkeiten, um den Wagen wieder in Gang zu bringen. Seit sechs Jahren ist er uns ein unentbehrlicher Helfer und Mitarbeiter bei unseren Expeditionen im Sudan.

Trotzdem fahren wir bedrückt davon. Unsere Pläne sind über den Haufen geworfen. Von Kareima sind wir 100 km entfernt und vom Niltal 150 km. Wenn nun auch der Landrover schlapp macht... Wir wollen lieber nicht daran denken. Immerhin haben wir reichlich Wasser und Verpflegung dabei und auch die Polizei von Kareima weiß, daß wir unterwegs sind. Es kann also gar nichts passieren.

Die weite Landschaft ist hügelig und hin und wieder von kleinen Kies-Inseln unterbrochen,

auf denen man deutlich alte Wagenspuren erkennt. Die Piste ist viele, viele Kilometer breit. Wir schätzen acht bis zehn Kilometer. Die einzelnen Wagenspuren kreuzen sich oft im rechten Winkel und doch führen sie schließlich alle ans gleiche Ziel. Eine solche sandgefüllte Ebene hat einen hohen, felsigen Rand, den man an paßartigen Stellen erklimmen muß. An diesen Stellen vereinigen sich alle Spuren. Es ist schon 10 Uhr und wir beschließen abzuladen. Die Piste ist gut und fest. Wir lassen Said einsam in der Wüste auf den Kisten sitzend zurück. Doch er ist fröhlich und überhaupt nicht besorgt, raucht eine Zigarette und ruft uns ein fröhliches *maasalaama* zu.

Als wir nach drei Stunden wieder bei Adam und Zakaria ankommen, haben sie den Robur völlig auseinander genommen und festgestellt, daß an einer Pleuelstange die Lagerschale gebrochen ist. Eine Stunde später ist die Stange durch eine aus der Ersatzteilkiste ersetzt und Adam beginnt den Motor wieder zusammenzubauen. Es ist sehr heiß und windig geworden. Die Sonne steht fast senkrecht über uns. Die Luft tanzt und flimmert und überall tauchen Luftspiegelungen auf, hier ein kleiner See, dort eine blaue Wasserfläche.

Die Zeit vergeht. Adam und Zakaria arbeiten unentwegt in dieser sengenden Sonne, in der engen, glutheißen Kabine des Robur. Nach neuen Stunden - um 17.15 Uhr - ist der Motor wieder zusammengebaut und zum ersten Mal angesprungen. Die Ventile müssen noch eingestellt werden und Adam rechnet noch mit einer Stunde Arbeit. Seit über neun Stunden arbeiten die beiden nun ohne Pause und ohne etwas zu essen. Nur hin und wieder haben sie etwas Wasser getrunken und eine Zigarette geraucht. Adam bemerkt gerade, daß er auch kein Frühstück hatte. Ich will, daß sie endlich etwas essen. Doch Zakaria sagt: „Essen können wir später. Das läuft nicht weg.“ Die Ausdauer bei der Arbeit ist bewundernswert. Sie lassen nicht locker, bis sie das erreicht haben, was sie sich vorgenommen haben.

Vor dem Dunkelwerden wird der Wagen also nicht mehr fertig. Wir beladen den Landrover und fahren gegen 18 Uhr zu dem Platz, wo wir Said vor acht Stunden zurückgelassen haben. Wie oft wird er in diesen Stunden den Horizont nach unserer Staubwolke abgesucht haben, die unsere Rückkehr ankündigen würde. Es ist schon dunkel, als er plötzlich im Kegel unseres Scheinwerfers auftaucht. Er scheint erleichtert zu sein, daß wir wieder da sind. Wir schlagen nun hier unser Lager für die Nacht auf. Said beginnt zu kochen. Wir laden ab und stellen die Betten

auf. Plötzlich sehen wir in der Ferne einen Lichtschein, der aber bald wieder verschwindet. War wohl eine Täuschung. Doch da ist das Licht wieder. Es ist der Autobus der sudanesischen Eisenbahn, der zweimal in der Woche zwischen Kareima, dem Endpunkt der Bahn, und Kerma in Nubien quer durch die Wüste fährt. Der Fahrer erkundigt sich, ob wir genug Wasser und Verpflegung hätten und wo der große blaue LKW geblieben ist. Gestern hatten wir ihn schon getroffen und waren einige Zeit hinter ihm hergefahren. Jetzt kommt er schon von Kerma zurück, das für uns noch in weiter Ferne liegt. Die Polizei in Kerma hatte ihn beauftragt, nach uns Ausschau zu halten. Wir versichern ihm, daß man sich keine Sorgen machen muß. Der LKW wird auch bald hier sein und Wasser und Verpflegung haben wir genug. Er verabschiedet sich von uns und wir bleiben mit dem guten Gefühl zurück, daß man sich um uns sorgt und uns nichts passieren kann.

Nachdem uns die Panne 24 Stunden in der Wüste festgehalten hatte, sind wir endlich wieder unterwegs. Die Wagen rollen. Wir sind frohen Mutes und brausen dem 450 km entfernten Wadi Halfa entgegen. Eine abwechslungsreiche Landschaft fliegt an uns vorbei. Die staubige Piste führt uns durch die lang hingestreckten nubischen Dörfer mit großen, weiträumigen Gehöften. Die bunten Porzellanteller, die über den Eingangstoren in den Lehm der Wände gedrückt sind, mildern die sonst so abweisende Strenge der hohen, rechteckigen gelben Gehöftmauern. Nur wenige Palmen und Dornakazien spenden Schatten und bringen ein wenig Grün in die gelbliche Landschaft, über der sich der blaue Himmel wölbt und die Sonne erbarmungslos herunterbrennt. Die Erwachsenen haben sich in die Kühle der Räume zurückgezogen. Nur die Kinder spielen ohne Rücksicht auf Hitze und Staub im Freien.

WADI HALFA, DEN 12. FEBRUAR 1963

Heute ist unser letzter Tag im Nil Hotel in Wadi Halfa. Frau Otto ist mit unseren beiden Assistenten schon seit Sonnabend in unserem Haus in Abd el Qadir auf dem Westufer. Fritz und ich sind noch hier, weil an unseren Wagen immer noch gebaut wird. Ali hatte mit dem alten Landrover eine Karambolage. Am Sonnabend waren auch wir zum ersten Mal auf der anderen Uferseite, weil wir Ausrüstung ins Haus gebracht haben. Als Fritz und ich am frühen Nachmittag mit dem neuen Landrover wieder zurück fahren wollten, blieben wir kurz vor Buhen im Sand stecken. Wir waren ohne Schaufeln oder Sand-

bretter losgefahren und so mußten wir zwei Stunden mit unseren Händen buddeln, um wieder frei zu kommen. Doch vergebens! Uns blieb nichts anderes übrig, als die 6 Kilometer zurück nach Abd el Qadir zu wandern. War prima! Haben von dieser Wanderung einen mächtigen Whiskydurst mitgebracht. Das gab ein Gaudi, als wir nach Stunden per pedes wieder im Lager erscheinen, wo uns alle schon bequem im Nil Hotel wählten.

In Abd el Qadir hatten wir zum ersten Mal ein hübsches nubisches Haus gemietet. Es liegt direkt am Nilufer, so daß wir den Landeplatz unserer Boote direkt vor der Tür haben. Es ist weiträumig gebaut und hat einen schönen großen, zu einem Drittel überdachten Innenhof. Um ihn verteilt liegen die Wohn- und Arbeitsräume.

Wenn man die schwere, hölzerne Tür öffnet, kommt man in einen kleinen Vorraum, von dem links eine Tür in einen sehr großen länglichen Raum mit drei hohen Fenstern führt. Das ist unser Zimmer. Darin stehen vier große Sessel. Alle anderen Einrichtungsgegenstände haben wir mitgebracht, auch unsere bequemen Betten. Geht man durch den Vorraum, kommt man in einen teilweise überdachten Innenhof, der uns als Veranda dient. Alle Essensvorräte für die Zeit unseres Aufenthaltes sind in den Kisten aus Aluminium untergebracht und stehen auf der Veranda. Sie dienen als Sitzplätze. Wir haben nur für jeden einen Stuhl, so daß wir improvisieren müssen, wenn Gäste kommen. Das Haus kostet uns nur 5 LS, ca. 50.- DM im Monat Miete. Es ist auch nicht weit von Wadi Halfa, ohne Zwischenfall braucht man bis zur Fähre nur ungefähr 30 Minuten. Also alles wesentlich praktischer als im vorigen Jahr in Semna.

Im Dorf wurden wir freundlich aufgenommen. Der Bürgermeister Hassan Osman lud uns zum Tee ein. Das Dorf besteht aus etwa 12 Gehöften und alle sind miteinander verwandt. Es gibt viele Kinder, die sich am Ufer tummeln und Kleckerburgen und Häfen bauen und selbst gebastelte Schiffchen fahren lassen. Ich erinnere mich an unseren letzten Urlaub mit den Kindern auf Rügen und bekomme Sehnsucht nach ihnen. Aber die Arbeit drängt und es bleibt dafür wenig Zeit.

Das Urteil über Abu Simbel ist ja nun gesprochen. Der Tempel wird im Wasser versinken. Das Geld für seine Rettung konnte nicht aufgebracht werden. Nun kommen die Touristen in Scharen her und überschwemmen die Hotels. Es ist dann recht laut. Am meisten Radau machen die Deutschen und die Italiener.

IM ZUG 100 KM VOR WADI HALFA
AM 11. NOVEMBER 1963, 11.30 UHR

Unsere Abreise verlief diesmal mehr als hektisch und auf der Reise konnten wir uns auch nicht ausruhen. In Prag wurden wir von Prof. Zaba zum Essen eingeladen und haben das Institut für Orientalistik besucht und hatten stundenlange Besprechungen. In Kairo empfing uns Dr. Bakr am Flugplatz und brachte doppelt so viele Einladungen mit, wie wir Tage in Kairo bleiben wollten. In der letzten Nacht in Kairo kamen wir gar nicht zum Schlafen und sind dann erst in Khartoum ins Bett gekommen, wo wir bis zum Abend durchgeschlafen haben. Doch das Tempo wurde beibehalten. In Musawwarat sind wir auch gewesen, haben alle Besorgungen gemacht und waren unentwegt eingeladen. Nach sudanesischer Sitte enden solche Abende nie vor 1 Uhr nachts. Und so wurde die letzte Nacht in Khartoum auch die längste. Wenn wir aufs Packen der Koffer verzichteten, blieben noch 3 Stunden Schlaf. Wir kamen aber zu 4 Stunden, weil man vergessen hatte, uns zu wecken, so daß wir in Gefahr kamen, den Zug zu verpassen. Dann stellte sich heraus, daß Fritz alle Schlüssel verloren hatte und wir nun weder an unser Geld, noch an die Pässe oder an die Fahrkarten herankamen. Wir mußten den Koffer aufbrechen. Schließlich waren wir 5 Minuten vor Abfahrt des Zuges auf dem Bahnsteig. Geschafft. Fritz und ich waren fix und fertig und mußten uns erst einmal hinlegen und einige Tabletten schlucken. Jetzt, 32 Stunden später sind wir wieder fit. Bald sind wir in Wadi Halfa und dann geht es wieder voll los.

TANGUR, DEN 1. DEZEMBER 1963

Seit 11 Tagen sind wir in Tangur. Mit der Aufnahme der Felsinschriften sind wir gut vorangekommen. Doch es gibt hier unzählige, so daß wir nicht zu einem endgültigen Abschluß kommen.

Diese Gegend im Batn el Hagar ist sehr arm. Die Dörfchen, die am Ufer des Nils zwischen den Felsen verstreut liegen, bestehen meist nur aus drei bis acht Gehöften, manchmal auch nur zwei kleinen Hütten. Junge Männer sieht man überhaupt nicht. Wir haben bisher nur sechs alte Männer zu Gesicht bekommen. Es gibt viele Kinder und Frauen.

Als wir gestern in Nerri waren, wo der Scheikh von Tangur wohnt, der uns zum Tee eingeladen hatte, schien mir die Zahl der kleinen Kinder zwischen zwei und acht Jahren unglaublich und ich fragte ihn, ob er 100 Kinder hätte. Er meinte darauf, Größere seien auch noch da. Jede Frau hat ein kleines Kind auf dem Arm und meist

schleppen die kleinen Mädchen – manchmal auch die kleinen Jungen – noch jüngere Geschwister mit sich rum. Dieser Landstrich ist so arm, daß die Jungen, sobald sie 13/14 Jahre alt geworden sind, in die Fremde müssen, um Geld zu verdienen. Die Mütter sehen ihre Söhne oft erst nach 20 Jahren wieder. Viele kommen nie zurück. Wenn dieses Land durch den Bau des Staudamms in den Fluten des Nil versinken wird, werden die Menschen nach Khashem el Girba umgesiedelt, wo man moderne Dörfer errichtet und ihnen Möglichkeiten für die Landwirtschaft und den Aufbau einer Industrie eröffnet. Der Sadd el Ali, der Hochdamm von Assuan, bringt also wirklich allen nur Nutzen: Ägypten wird endlich Wasser für seine hungrige und im schnellen Tempo wachsende Bevölkerung haben, die Altertümer werden ausgegraben, weil sie jetzt gefährdet sind und im Sudan wird das große Entwicklungsprojekt Khashem el Girba auch für die Wirtschaft des Landes viel Segen bringen.

Schon im Januar wird die Bevölkerung nördlich von Wadi Halfa übersiedeln. Die Dörfer bleiben zusammen, wie sie hier waren. Jede Familie bekommt ein Gehöft und es gibt ein Neu-Debeira, wenn die Leute aus Debeira kommen usw. Der Fährmann sagt, er ginge gerne nach Khashem el Girba, denn sie erwarten dort bessere Lebensumstände. Mit dem Fährmann habe ich über den Verkauf seines Bootes verhandelt. Solche Boote, wie man sie hier im Batn el Hagar findet, gibt es sonst überhaupt nicht mehr. Sie sehen aus wie altägyptische Boote. Ich fragte Mohammed Farah, was denn mit seinem Boot geschehe, wenn er weggeht. Es bleibt eben hier. Für alles, was sie zurücklassen, bekommen sie eine Entschädigung gezahlt. Als ich ihn fragte, ob er es mir verkaufen würde, war er erstaunt, denn er konnte sich nicht vorstellen, was ich mit einem solchen Boot in Deutschland anfangen will. Aber da er ohnehin allerlei komische Sachen von uns gewöhnt ist, wie z.B. überall auf den Klippen herumzuklettern und nach Kritzeleien zu suchen, fand er es auch in Ordnung, daß ich sein Boot kaufen wollte. Ich weiß noch nicht, was er verlangen wird. Dann hängt natürlich noch einiges davon ab, wie und wann man es haben kann. Die Leute siedeln ca. 1965 um. Wie kriege ich es dann nach Port Sudan und aufs Schiff? Irgendwie wird es schon klappen.

Ich sitze in unserem Haus in Tangur. Fritz sitzt im Hof und spielt am Radio, um Nachrichten zu hören. Wir haben uns eine lange Antenne gebaut und so funktioniert es ganz gut. Doch sind wir nicht immer auf dem Laufenden. Die Nachricht von der Ermordung Kennedys haben wir auch erst mit zwei Tagen Verspätung

gehört. Schrecklich. Ausgerechnet ihn. Aber natürlich, er war ein so entschlossener junger Mann, der auch ein Augenmerk auf die inner-amerikanischen Probleme hatte, vielen ein Dorn im Auge. Vor allem seine Haltung zur Gleichberechtigung der amerikanischen Neger hat viele gegen ihn aufgebracht und man hat ihn auf die dort übliche Methode erledigt und den Mörder auch gleich noch. Tolle Zustände sind das!

So, nun ist es gleich 1 Uhr mittags und ich höre Halfawi den Tisch decken. Said ist jetzt unser Koch. Zakaria und Adam sind auch wieder da. Die übrige Mannschaft ist bei Otto, die ihr Lager hoch oben überm Nil in einem Haus errichtet haben, in dem Lord Kitchener bei seinem Feldzug gegen den Mahdi gewohnt hatte. Gemai ist etwa 110 km nördlich von uns.

ASKUT, DEN 7. DEZEMBER 1963

Wir haben die Arbeit bis auf einige Inschriften in Askut, die zur Konzession der Amerikaner gehören, abgeschlossen. Doch Fritz ist von ihnen gebeten worden, die Inschriften mit zu übernehmen. Dann fahren wir zur Oase Selima und um den 16. Dezember herum setzten wir uns Richtung Musawwarat in Bewegung. Weihnachten sollen alle dort versammelt sein. Mit den Ergebnissen unserer Arbeit sind wir zufrieden. Was gemacht werden konnte, wurde gemacht. Wir sind froh, daß Nubien nun vorbei ist und wir in Musawwarat endlich wieder zur Ruhe kommen.

Den Kauf des Bootes von Tangur habe ich so gut wie abgeschlossen. Es wird sicher ein Prachtexemplar im Museum für Völkerkunde in Leipzig abgeben. Aber nicht vor 1965. Bis dahin wird es ja noch gebraucht.

DONGOLA, DEN 23. DEZEMBER 1963

Wir sitzen in Dongola fest und warten auf eine Hinterachse, die wir telegrafisch in Khartoum bestellt haben. Sie soll morgen, also Heiligabend, eintreffen. Der graue Landrover ist der Invalide.

Wir sind am 17. Dezember planmäßig mit beiden Wagen gestartet. Fritz und Edel voraus, mit dem auch Zakaria und Musa mitfahren. Ich fahre mit Adam. Dieser Wagen ist auch nicht ganz fit, denn Fritz war bei der Fahrt nach Farras über einen gewaltigen Stein gefahren und dabei war ein Blatt der Vorderfeder abgebrochen. So sind wir aber auch schon zur Oase Selima gefahren und wir hoffen, daß wir auch noch nach Shendi und später nach Khartoum kommen. Panne hat ja nun der andere.

Ohne Zwischenfälle kamen wir an einen Platz, den Otto entdeckt hatte und wo noch einige Inschriften sein sollen. Tatsächlich fanden wir sie auch. Die meisten kaum zu lesen. Aber aufnehmen mußten wir sie. Als wir dabei waren, unsere Ausrüstung aufzubauen, kamen ein wohlgenährter Mann und eine ebenso rundlich Frau herbei, die am Nil Wasser schöpfen wollten. Wir kannten uns aus Tangur und es gab eine freudige Begrüßung. Er ist der „fahrende“ oder besser „reitende“ Kesselschmied und Trödler, der mit seiner Familie auf einem Eselchen zusammen mit Milchziege, Hühnern und Hammeln von Siedlung zu Siedlung zieht. Als er in Tangur war, hat er auch für uns aus Büchsen allerlei nützliche Gegenstände hergestellt, die uns in der Küche noch fehlten. Er ist eine wandelnde Zeitung. Alle Nachrichten und Neuigkeiten weiß er zu berichten. Nun, als wir noch eine Wand mit fürchterlich schlechten Inschriften aufzunehmen hatten, sahen die Beiden sich die Sache mit uns gemeinsam an. Als ich dann Anstalten machte, höchst wissenschaftlich Maßstab und Nummern an diese Krakel anzubringen und meine Kamera darauf zu richten, brachen sie in schallendes Gelächter aus und konnten sich kaum wieder beruhigen. Eine fröhliche Familie! Naja, ich fand's ja auch zum Lachen, aber Wissenschaft ist eben Wissenschaft. Mit den Fotos können wir beweisen, daß wir dort waren und die Inschriften nicht zu lesen sind. Jedenfalls haben wir für den tüchtigen Kesselschmied und seine Frau Stoff für amüsante Geschichten geliefert, in denen wir sicherlich die Rolle von Hanswurst spielen.

So fahren wir schließlich weiter. Eine sehr schlechte Piste. Waschbrett an Waschbrett. Unsere Benzintins wurden bei dem Gehopse leck und Rauchen war fortan verboten. In Abri wollen unsere Leute Tee trinken. Wir halten in dem Ort mit vielen weißen Häusern und einem kleinen Markt. Gleich versammeln sich Leute um uns und wir werden zum Tee eingeladen. Wir trinken vor dem Kaffeehaus unseren Tee. An der Hauswand gegenüber sitzt ein alter, weißhaariger Mann. Fritz, Edel und ich unterhielten uns auf deutsch miteinander. Als wir dann gehen sagen, wir freundlich maa-salaama, worauf der alte Mann lachend 'Auf Wiedersehen' antwortete. Es stellte sich heraus, daß er 14 Jahre lang beim österreichischen Generalkonsul in Alexandria Diener gewesen war. Als wir eine Weile gefahren waren, klapperte es fürchterlich im Motorraum des Wagens. Sämtliche Schrauben an einer Seite des Kühlers waren abgefallen und er hing nur noch lose herum. Das haben diese Waschbretter auf dem Gewissen. Man wundert sich

sowieso, daß nicht alle Schrauben wegfliegen und der Wagen völlig auseinander geschüttelt wird. Die Reparatur ging schnell und wurde ganz sudanesisch erledigt. Irgendwo anders am Wagen, wo genügend Schrauben vorhanden waren, wurde welche entfernt und hier angebracht. Am späten Nachmittag sind wir in Wawa angekommen und noch zur anderen Nilseite hinübergewechselt, wo wir die Ausgrabungen von der italienischen Millionärin Madame Schiff Giorgini, der wir schon lange unserer Besuch zugesichert hatten, besichtigen wollten. Es wurde ein wunderschöner Abend.

Am vierten Reisetag kurz vor Nauri passierte es dann: Die Piste führt zwischen den Feldern hindurch und man muß über steile Wassergräben, die der Bewässerung der Felder dienen, hinweg. Bei einer steilen Auffahrt, nachdem schon zahlreiche dieser Djadwals durchfahren worden waren und wir schon öfter aufgeschlagen sind, passierte es. Die Hinterachse war gebrochen. Aber der Wagen hat Vierradantrieb und so fuhr wir eben mit dem Vorderantrieb weiter. Das ging solange gut, solange es keinen tiefen Sand gab. Doch 10 km vor Dongola gab es den und es war aus.

Aber vorher haben wir noch einen tollen Fund machen können. Wir waren in Tumbos, wo es zahlreiche, bereits bekannte altägyptische Stelen gibt. Ein Mann wollte uns zu einem Platz in den Bergen bringen, wo er vor Jahren einen beschrifteten Stein gesehen hätte. Und tatsächlich, der Stein wurde sofort gefunden. Es war eine ganz wunderbar erhaltene kleine Sandstein-Stele, die einmal Ramses II. dem Vizekönig von Kush gewidmet hatte. Das ist ein Bonbon für uns und gewissermaßen die Belohnung für unsere Bemühungen um die vielen und die oftmals ganz und gar nicht ansichtigen Inschriften von Nubien. Wir haben die Stele gleich mitgenommen. Ich freue mich schon auf den Augenblick, wo wir sie in Khartoum Thabit Hassan übergeben werden. Es wird ein schönes Stück im Museum in Khartoum sein.

Ottos sind per Bahn nach Musawwarat gefahren. Sie erwarten uns vergebens zum Heiligabend im Lager. Wenn alles gut geht, werden wir die heilige Nacht unter freiem Himmel auf der Sikkat el Maheila verbringen. Gewissermaßen auf entgegengesetztem Wege unterwegs, wie die Heiligen aus dem Morgenlande, die vor 1963 Jahren nach Betlehem zogen. •

