

## Gräber, Mumien, Pyramiden



Es weht ein heißer Wind. Der Himmel ist gelb vom aufgewirbelten Sand. Die Temperaturen klettern am Tag auf 44 Grad, nachts fallen sie nicht unter 32 Grad. Wir sind im Sudan angekommen.

Vom angenehmen Höhenklima in Äthiopien auf 2.500 m kletterten wir an einem Tag hinab auf 500 m. Die ansteigende Hitze macht uns sehr zu schaffen. Wir sind froh, im Fahrerhaus eine Klimaanlage zu haben. An der Grenze dauern die Schreibarbeiten wieder mal über 2 Stunden. Die Angaben aus den Pässen werden in verschiedenen Baracken mehrfach aufgeschrieben, meist nur auf einen Schmierzettel, der ganz sicher nicht abgeheftet wird. Eigentlich sind wir diese Prozedur von fast allen Grenzstationen



in Afrika gewöhnt. Trotzdem werden wir diesmal ungeduldig. Es wird langsam dunkel und wir brauchen noch einen ruhigen Platz für die Nacht. Nach wenigen Kilometer stellen wir uns ein Stück abseits der Piste in die Pampa.

Obwohl wir alle verfügbaren Fenster und Luken öffnen, kühlt sich die aufgeheizte Kabine kaum ab. Wir sitzen noch lange vorm Auto und hoffen auf Abkühlung. Irgendwann übermannt uns dann aber doch die Müdigkeit und wir legen uns schlafen.

Am nächsten Tag fahren wir nach Khartoum, um unsere Vorräte an Milch, Saft, Wasser, Käse und Konserven aufzufüllen - alles Dinge, die man nur in einem Supermarkt in der Hauptstadt bekommt. Obst und Gemüse wird auch in den kleineren Ortschaften auf dem Markt angeboten.

Außerdem wollen wir versuchen, einen neuen Reifen zu bekommen. Wir haben die Adresse von einer MAN- Werkstatt und die GPS-Koordinaten von Mercedes. Die Entscheidung fällt für die Suche mittels des GPS-Punktes, den ich mir auf dem Laptop in der digitalen Karte gesetzt habe. Das erscheint uns einfacher, als uns mühsam durchzufragen. Haben wir doch die Erfahrung gemacht, dass der Afrikaner immer eine positive Antwort geben möchte, unabhängig vom Wahrheitsgehalt. Nie würde es ihm einfallen zuzugeben, dass er gerade diese Werkstatt nicht kennt.

Wir finden Mercedes in einer kleinen staubigen Gasse.

Die Bemühungen, uns zu helfen beginnen mit dem obligatorischen Teetrinken und warten auf den Manager. Dieser ist dann aber doch zu wichtig, um sich mit einigen Telefonaten selbst um unser Anliegen zu kümmern. Die Aufgabe wird weitergeleitet und wir warten, mittlerweile mit weniger gutem Gefühl. Nach über 2 Stunden wird uns die Nachricht überbracht, dass es im Sudan nicht möglich ist, diese Reifen zu beschaffen. Wir bedanken uns höflich und schimpfen über die verlorene Zeit erst im Auto. Jedenfalls haben wir es versucht und hoffen, dass wir ohne weitere Reifenprobleme bis nach Ägypten kommen werden.

Der heiße Wüstenwind fegt nach wie vor durch die Stadt und wirbelt nicht nur Staub sondern auch jeder Menge des herumliegenden Unrats auf. Wir sind froh, nach einer Übernachtung und den erledigten Vorratseinkäufen die Stadt verlassen zu können.

Bei Khartoum vereinen sich der blaue und der weiße Nil zu einem breitem Strom, welcher sich wie ein grünes Band durch die Wüste zieht. Nur ein schmaler Streifen rechts und links des Flusses ist von Palmen bewachsen, in deren Schatten die Menschen ihre Felder bewirtschaften.



Der Wüstensand dringt immer wieder bis in diesen Lebensraum vor, dem einzigen hier in der Nubischen Wüste. Die Menschen haben wenig zum Leben, trotzdem sind sie fröhlich und sehr gastfreundlich. In dieser unwirtlichen Gegend haben wir es nicht in einziges Mal erlebt, dass uns jemand anbettelt.

Die Bewohner machen sich sogar die Mühe, für die durch die Wüste Reisenden zu sorgen. Am Rand der Piste sehen wir immer wieder große Tonkrüge, welche regelmäßig mit Wasser vom Nil gefüllt werden. An vielen Stellen ist der Nil einen mehrstündigen Ritt mit Eseln oder Kamelen entfernt. Wir riechen mal an dem trüben Wasser, trinken aber doch lieber aus unserer Flasche.

Der Wüstenwind bläst unaufhörlich über das Land. Es ist unerträglich heiß und jede Menge Sand in der Luft. So entscheiden wir uns für den kürzesten Weg durch den Sudan bis nach Wadi Halfa am Nasser-Stausee. Das bedeutet für uns, wir werden 1.000 km durch die Nubische Wüste fahren.

Auf dieser Strecke können wir nur einen kleinen Teil der antiken Pyramiden aus der Kulturblüte des Königreichs von Kusch besichtigen, Bauwerke aus einer Zeit vor mehr als zweitausend Jahren. Die meist aus Stein erbauten Pyramiden von Meroe sind mit einer Höhe von unter 30m kleiner als die bekannten altägyptischen Pyramiden und dienten den Königen, Königinnen und hohen Beamten des historischen Reiches von Kusch in Nubien als Grabstätten. Ihr Entstehungszeitraum reicht hauptsächlich von 300 v.C. bis etwa 300 n.C. In allen Lebensbereichen, besonders in der Kultur der herrschenden Klasse Nubiens ist eine starke Anlehnung an Ägypten wiederzufinden. In diesem Kontext wurde wohl auch der Brauch, sich in Pyramiden bestatten zu lassen von der herrschenden Schicht übernommen.



Die brennende Sonne hat den Wüstensand so aufgeheizt, dass wir uns fast die Füße verbrennen. Bei über 40 Grad entscheiden wir uns gegen einen Fußmarsch durch das weitläufige Gebiet von ehemals mehr als 900 Gräbern und Pyramiden.

Voller Hoffnung kommen wir endlich am Mittwochvormittag im Fährhafen von Wadi Halfa an. Wir wissen, dass immer donnerstags ein Schiff nach Ägypten ablegen soll. Der gesamte Grenz- und Güterverkehr zwischen dem Sudan und Ägypten kann nur über diese Wasserstrasse abgewickelt werden. Die seit Jahren fertiggestellte Straße darf nicht benutzt werden. Offensichtlich hat hier die Fährgesellschaft ihre Finger im Spiel.

Leider erwarten uns schlechte Nachrichten. Der im Hafen liegende Ponton, auf diesen werden die Fahrzeuge verschifft, ist für unseren Freddy zu klein. Da der große Ponton erst für Freitag erwartet wird, bleibt uns nichts anderes übrig, als für die folgenden zwei Nächte wieder in die Wüste zu fahren

In dem kleinen Grenzort Wadi Halfa, durch den der Wüstensturm unaufhörlich fegt, gibt es kein Grün und auch keinen ruhigen Stellplatz für uns.

Inzwischen zeigt das Thermometer am Tag 48 Grad an, nachts kühlt es nur auf 37 Grad ab. Jede Bewegung meidend, liegen wir fast den ganzen Tag mit feuchten Tüchern bedeckt auf unserem Bett und lesen. Es ist totenstill, nur der Wind heult um unser Auto.



Wir sind froh, endlich am Freitagmorgen aufbrechen zu können. Der große Ponton ist angekommen. Nur die Fracht des Schiffes ist noch nicht gelöscht. Hunderttausende kleine und größere Pakete werden mittels afrikanischer Manpower aus dem Rumpf über einen Steg an Land gebracht und auf Lkw verladen. Wir werden wieder vertröstet, diesmal auf Samstag 8.00 Uhr. Mangels Alternativen fahren wir zu unserem einsamen Platz in der Wüste zurück. Die Wartezeit dort verbringen wir in gleicher Weise wie schon an den vorangegangenen Tagen.

Punkt 8.00 Uhr stehen wir am nächsten Morgen vor dem Hafeneingang. Nachdem wir alle Ausreiseformalitäten erledigt haben, kann endlich gegen 11.00 Uhr unser Freddy auf den Ponton gefahren werden.

Für die Überfahrt von ca. 500 km wird unser Freddy ordentlich gesichert. Vor den Rädern liegen jeweils ein Stein oder ein dickes Holzstück, mehr geeignetes Material ließ sich auf der Pontonplattform nicht finden. Wir können nur hoffen, dass der etwas abgeflaute Wind nicht wieder stärker wird.

Es ist 14.00 Uhr.

Das inzwischen entladene Frachtschiff nähert sich längsseits dem Ponton. Vorn und hinten wird mit dicken Seilen der Ponton an das Frachtschiff gekoppelt.

Nun kann die abenteuerliche Schiffsreise beginnen. Inzwischen ist uns fast alles recht. Hauptsache es geht endlich los. Und das ist die Crew. Der Kleinste in der Mitte ist der Kapitän. Obwohl die anderen ihn bei weitem an Größe überragen, hat er seine Mannschaft ganz gut im Griff. Mit hoher Fistelstimme und wehendem „Nachthemd“ rennt er über das Schiff und erteilt seine Befehle.

Mit Einbruch der Dunkelheit legen wir an einer kleinen Insel an. Das Schiff und der Ponton werden an den Felsen vertäut.

Wir sind uns aber nicht ganz sicher, ob bei höherem Wellengang die Felsbrocken, um welche die Seile geschlungen sind, wirklich eine feste Verankerung darstellen.

Die Nacht auf See bleibt zum Glück ruhig. Es hat sich auf 20 Grad abgekühlt und wir haben seit Tagen wieder mal gut geschlafen.

Der Vormittag bringt für uns ein besonderes Highlight.

Bei hervorragenden Lichtverhältnissen tuckern wir langsam an Abu Simbel vorbei. Unser kleiner Kapitän steuert das Schiff für uns besonders nah am Ufer entlang. Der Anblick der Tempel vom Wasser aus ist ein besonderes Erlebnis. Hier in der Einsamkeit der Nubischen Wüste ließ Ramses II einen großen Tempel für sich und daneben einen kleineren für seine Gemahlin Nefertari in den vollen Felsen eines Steilabfalls am Nilufer hauen. In einer hochgradigen Ingenieursleistung wurde das harmonisch gestaltete Bauwerk nicht nur 50 m tief in den Berg getrieben sondern der gewachsene Felsen so entfernt, dass am Ende 4 identische Kolossalstatuen in höchster Vollendung stehen blieben. Die Tempelfassade hat eine Höhe von 33 m, die Sitzstatuen von Ramses II sind 20 m hoch.





Die Einweihung der Tempel fand im Jahr 24 der Ramses II-Zeit (etwa 1.250 v.C.) statt. Jahrtausende blieb die Anlage unter Sandverwehungen unentdeckt, bis 1813 der Schweizer Forscher Ludwig Burckhardt die Tempel wieder ausgraben ließ. Eineinhalb Jahrhunderte später drohten die Fluten des Nilstausees die Heiligtümer für immer zu versenken. Durch eine 40 Millionen Dollar teure Hilfsaktion der UNESCO wurde das monolithische Gebilde 60 m „angehoben“. Unter Bauführung der deutschen Firma HochTief und mit zeitweise 3.000 Menschen wurden die Tempel aus dem umstehenden Felsen befreit und in große Blöcke zersägt. Nach dem Transport zum neuen Bestimmungsort erfolgte das fugenfreie Zusammensetzen der Einzelteile. Diese einmalige und erfolgreiche Rettungsaktion konnte 1968 mit der Wiedereröffnung der Tempel gefeiert werden.



Bevor wir uns in Ägypten diese großartige Anlage auch vom Land aus genauer anschauen können, haben wir bis zur Einreise in Assuan noch einen weiteren Tag auf dem Stausee vor uns.

Am dritten Tag unserer Überfahrt kommen wir gegen 15.00 Uhr am Hafen von Assuan an. Nach unseren Maßstäben könnte man durchaus 2 Stunden später wieder auf der Straße rollen. In Ägypten ticken die Uhren der Beamten ganz anders. Der Zoll im Hafen arbeitet nur von 9.00 – 14.00 Uhr. Damit ist schon mal klar, wir können nicht einlaufen und warten bis zum nächsten Tag vor dem Hafen. Unsere Einreiseformalitäten im Hafen dauern wieder zwei Stunden. Danach darf Freddy das Hafengelände aber noch nicht verlassen. Er braucht ein ägyptisches Nummernschild, welches nur in der nahen Stadt erhältlich ist. Also nimmt Henry sich ein Taxi und macht sich auf den Weg. Nach 5 Stunden mache ich mir langsam Sorgen.

Bald darauf kommt Henry völlig entnervt zurück, ohne Nummernschilder. Es war nicht möglich, alle benötigten Formulare und Stempel innerhalb von 5 Stunden zu bekommen. Der Bürokratismus erreicht seine Vollendung in Ägypten.

Wir übernachteten im Hafengelände und Henry berichtet von seinen Abenteuern.

Ohne die Hilfe von Mohamed aus der Schiffscrew und einem wirklich hilfsbereiten Taxifahrer wären wir völlig aufgeschmissen gewesen. Mohamed spricht etwas englisch und weiß zumindest ungefähr, welches Amt in der Stadt eine Anlaufstelle sein könnte. Die Beamten sprechen ausschließlich arabisch.

Im ersten Amt muss man an einem speziellen Schalter eine einfache A4 Mappe aus Papier erwerben, ohne die läuft gar nichts. Dann wird begonnen, die Mappe mit verschiedensten Kopien zu füllen. Die Kopien der einzelnen Formulare bekommt man aber nicht in dem jeweiligen Amt, dazu muss man einen der reichlich vorhandenen Copyshops an der Straße aufsuchen, um dort die hoffentlich ausreichende Anzahl der Kopien machen zu lassen. Wieder zurück im Amt werden Original und Kopien gestempelt und signiert.

Erschwerend kommt noch hinzu, dass die Beamten den Wartenden (betrifft auch die Ägypter) oft wegen einem fehlenden Stempel zurückweisen. Kommt man dann erwartungsvoll mit dem Gewünschten, erklärt der Beamte, dass er für diese Bearbeitung nicht zuständig sei und verweist auf eine andere Adresse. So ist man über Stunden mit Hin- und Herrennen bzw. fahren beschäftigt.

Henry berichtet mir weiter, das er ja immer versucht hat, höflich zu bleiben. Nur einmal ist ihm dann doch der Geduldsfaden gerissen. Punkt 12.00 Uhr schließt eine junge Beamtin ihren Schalter, obwohl die Bearbeitung eines unserer Formulare noch nicht abgeschlossen war. Es fehlt nur noch der Stempel und der Schalter öffnet erst am nächsten Morgen wieder. Also trommelt Henry wie wild an die Glasscheibe und ruft die Frau lautstark zurück. Die riesige Schalterhalle ist voller Menschen, welche daraufhin Beifall klatschen. Das ist der Beamtin dann offensichtlich doch peinlich, sie kommt zurück und drückt den Stempel auf das Papier.

Ach ja, bezahlen muss man auch für jeden Akt, natürlich an verschiedenen speziellen Kassenschaltern.

Eine der unzähligen, sinnlosen Aktionen ist dann noch die Überprüfung unseres Feuerlöschers. Mit dem Taxi bringt Henry den Beamten die 15 km bis zum Hafen, wo er dann einen kurzen Blick auf den vorhandenen Feuerlöscher wirft und das entsprechende Formular ausstellt. Henry ist froh, dass er gleich noch einen weiteren Beamten mitbringen kann, welcher auf sein Formular die Fahrgestellnummer abrubbelt. Ohne Rubbeln geht es nicht, auch wenn die besagte Nummer in den Fahrzeugpapieren steht.

Am nächsten Morgen fahren wir zusammen in die Stadt. Nun kann ich das Chaos direkt miterleben. Die Beamten hinter den Glasscheiben schreien sich gegenseitig an, die Wartenden rennen von einem Schalter zum nächsten und wollen lautstark wissen, ob sie mit ihrem Anliegen hier richtig sind, bevor sie sich in die lange Warteschlange einreihen. Es ist überhaupt kein Ordnungsprinzip in dem System zu erkennen.

Endlich, nach einer weiteren Fahrt quer durch die Stadt erhalten wir unsere ägyptischen Nummernschilder.

Wir haben die Nummer 20 - in arabischen Schriftzeichen ist die Zahl 2 der erkennbare Spazierstock und die Null ist nur ein Punkt.

Dieses gelbe Schild (einmal vorn und einmal hinten) ist das Ergebnis der Bearbeitung an ungefähr 40 verschiedenen Schaltern!

Am Nachmittag können wir endlich das Hafengelände verlassen.



Wir melden uns in Assuan bei der Touristenpolizei für den Konvoi nach Abu Simbel an. Es ist nicht erlaubt, die 280 km durch die Wüste selbständig zu fahren. Wir werden in eine Liste eingetragen, natürlich nicht ohne die entsprechenden Kopien von Pässen, Fahrzeugpapieren etc.. Am nächsten Tag 10.30 Uhr stellen wir uns mit in die Reihe der insgesamt 11 Reisebusse und einem französischen Caravan. Da wir vorher gelesen hatten, dass jedes Fahrzeug einen Begleitpolizisten aufnehmen muss (in unseren Augen eine weitere ägyptische ABM), haben wir vorsorglich unseren dritten Sitz im Fahrerhaus umgeklappt und vollgepackt. Nun war unter den Uniformierten guter Rat teuer. Am Ende der langwierigen Diskussion wurde der Franzose verdonnert, nicht nur einen Polizisten aufzunehmen sondern auch als letzter hinter uns zu fahren. Das ging aber nur so lange gut, bis wir aus der Stadt heraus waren. Bei unserer Geschwindigkeit von 70 km/h überholten uns die Busse auf freier Strecke mit 120 km/h einer nach dem anderen und waren schnell am Horizont verschwunden. Nach weiteren 50 km hatte der begleitende Polizist offensichtlich die Bummelei satt und auch der Caravan überholte uns und verschwand. Für uns hatte sich die Prozedur erledigt und wir fahren nunmehr mit 60 km/h gemütlich und ohne Konvoi durch die Wüste. Als wir nach 2 Stunden an einen Checkpoint herantuckern, steht der besagte Polizist mit hochrotem Kopf neben dem Caravan und fuchtelte wild mit den Armen. Er hat ein Problem. Sein Arabisch können wir glücklicherweise nicht verstehen. Aber wir wissen, dass die Reisebusse am Nachmittag wieder nach Assuan zurückfahren. Nur der Caravan und wir werden Abu Simbel erst am nächsten Tag verlassen. Offensichtlich hat er die große Befürchtung, dass die Rückfahrt ohne ihn stattfindet. Es ist nun nicht mehr weit und wir folgen dem Caravan. Als wir den großen Parkplatz am Eingang zum Tempelareal erreichen, sind die Reisebusse schon startklar. Der Polizist würdigt uns keines Blickes, als er ohne Pause wieder einsteigen muss.

Wieder am Nasser-Stausee genießen wir diesmal den Blick von Land aufs Wasser. Am Abend schauen wir uns die interessant konzipierte Light and Sound Show an. Neben wunderbarer Musik und einer Erzählung über die Geschichte der Tempel und seines Erbauers wird die Fläche teilweise wie eine Leinwand für wunderschöne Bilder genutzt, am Ende erstrahlen die beiden Tempel in herrlicher Beleuchtung.



Am nächsten Morgen 6.00 Uhr sind wir mit Öffnung des Ticketschalters die ersten im Tempelareal. Ungefähr eineinhalb Stunden können wir die Ruhe genießen. Da die Wächter noch etwas verschlafen sind, gelingen mir einige Fotos im Inneren der Tempel, was eigentlich verboten ist.

Wieder die ersten Kilometer im Konvoi und danach allein geht es am späten Vormittag zurück nach Assuan.

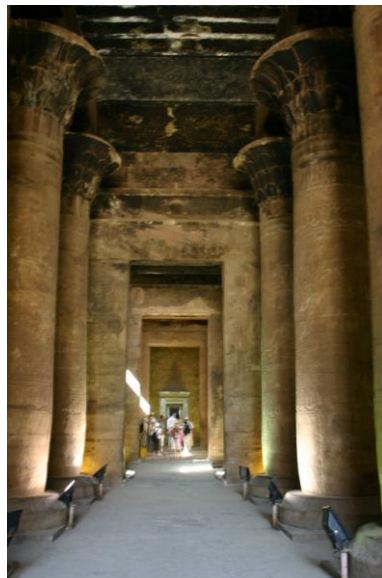
Normalerweise besteht die Konvoipflicht auch von Assuan nach Luxor entlang des Ostufers vom Nil. Glücklicherweise bekommen wir von einem Einheimischen den Tipp, wie wir dem

entgehen können. Wir fahren unbehelligt eine kleinere Straße direkt am Westufer des Nils entlang und kommen durch viele Dörfer. Auf den Feldern steht Getreide, im Schatten der Palmen werden Tomaten, Paprika, Gurken, Möhren, Kartoffeln und Auberginen angebaut. Daneben werden an den Ständen entlang der Straße Orangen, Zitronen und auch Erdbeeren angeboten. Schon zu Zeiten der Pharaonen war dies das Fruchtländ Ägyptens, damals noch gekennzeichnet vom Wechsel der Nilüberschwemmungen und Dürreperioden. Heute hat der Nil einen gleichbleibenden Wasserstand, geregelt durch den Nasser-Stausee. Überall sieht man noch die großen Schöpfräder, welche von Eseln angetrieben die Höhenunterschiede der angelegten Kanäle überwinden. Heute sind sie alle durch Dieselpumpen abgelöst.



Unvorstellbar ist der allgegenwärtige Müll. Alles, was nicht mehr gebraucht wird, kommt in die Kanäle. Im gleichen Wasser werden Wäsche und Tiere gewaschen, auch badende Kinder haben wir gesehen.

Auf unserer Fahrt Richtung Luxor besichtigen wir u.a. auch den Horus-Tempel in Edfu. Er ist der am besten erhaltene Tempel Ägyptens. Nach einer Bauzeit von 180 Jahren konnte die riesige Tempelanlage endlich im Jahr 57 v.C. dem falkengestaltigen Königs- und Himmelsgott Horus geweiht werden.



In Theben-West wimmelt es nur so von Sicherheitskräften mit dem Gewehr im Anschlag, eine Folge des Attentats von 1997. Einen Campingplatz gibt es nicht und so mieten wir uns für zwei Nächte in dem wunderschönen Hotel El Moudira ein und genießen die Ruhe des abgeschirmten Kleinods.

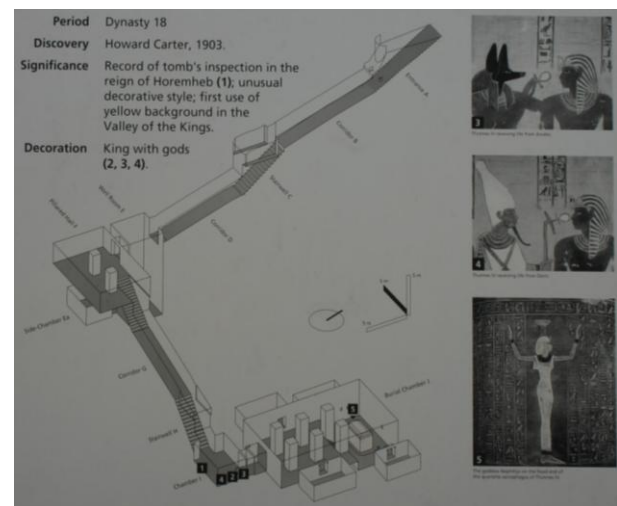
Das Tal der Könige liegt in einem völlig vegetationslosen Wadi, versteckt hinter einer Gebirgskette. Die Gräber, die weitestgehend aus der 18.-20. Dynastie (1550-1050 v.C.) stammen, sind zum Teil tief in den Felsen getrieben. Das System der verschiedenen Korridore, Räume und Schächte lehnt sich an die damalige Vorstellung vom Jenseits an, das in der Zeit des Neuen Reichs in der Unterwelt liegt. Die textlichen und bildlichen Illustrationen an den Wänden und Decken gehen explizit auf diese komplizierte Welt ein. Ohne sich vorher mit dieser Mythologie zu befassen, sehen die Gräber wie schön bemalte Bergwerksstollen aus.



Von den insgesamt 64 Gräbern sind nur relativ wenige gut erhalten. Davon ist wiederum nur ein Teil, häufig wechselnd, zur Besichtigung freigegeben, um die Belastungen durch die Ausdünstungen der Besucher zu vermindern.

Der Touristenansturm ist riesig. Glücklicherweise dürfen die Führer der Reisegruppen keine Erklärungen mehr in den Grabanlagen geben. Trotzdem ist der Lärmpegel hoch, die Luft heiß und stickig.

Wir entscheiden uns für drei der sehenswertesten Grabanlagen. Über mehr als 100 Stufen geht es hinab in das Innere des Berges. Wenn man durch die verschiedenen, heute leeren Grabkammern geht, bekommt man eine ungefähre Vorstellung davon, wie viele Schätze dem Verstorbenen für seine Reise ins Reich der Toten mitgegeben wurden. Um die Schätze aus dem einzigen unversehrten Grab des Tutanchamun Stück für Stück auszuräumen und nach Kairo ins Ägyptische Museum zu bringen, wurden 10 Jahre benötigt.



Leider werden die einmaligen Exponate von unschätzbarem Wert im Museum recht lieblos präsentiert. Das Museum ist vollgestopft und die Scheiben der Glasvitrinen fast blind vom Schmutz. Die Beschreibungen der Exponate kann man auf den kleinen, oft handgerissenen Zettelchen kaum lesen. Details der ungewöhnlich feinen Handwerksarbeiten sind auf Grund der schlechten Beleuchtung kaum zu erkennen.

Trotzdem sind wir von dieser Hochkultur vor mehreren Jahrtausenden schwer beeindruckt.

Ein besonderes, aber schwer beschreibbares Erlebnis ist der Besuch des Mumiensaales, in welchen die in den Königsgräbern gefunden Mumien verbracht wurden. In der Mitte des Saales ruht Ramses II mit seinem scharfen Profil und rotblonden Haaren.

Doch bevor wir in Kairo ankommen, liegt noch ein weiter Weg durch die Lybische Wüste (auch Westliche Wüste genannt) vor uns.

Gerade dieser Teil zählt zu den interessantesten Gebieten der Sahara. Nirgends sonst gibt es so viele unterschiedliche Landschaftstypen. Man fährt durch ein grandioses Erosionstheater, das von schwarzen Tafelbergen zu weißen Kalksteindomen, von goldenen Sandmeeren zu Geröllebenen wechselt.

In der Weißen Wüste hat die Erosion ganze Säulen, Kegel, Pilze und viele Phantasiegebilde mehr aus dem Kalkstein herausgefräst. Der Wind fegt über eine tote Ebene.



Eines Abends stellen wir uns zur Übernachtung an einen einsam gelegenen Felsen mit mehreren Höhlen. Wir vermuten eine alte Grabanlage und gehen am nächsten Morgen auf Entdeckungsreise.

Bei näherer Betrachtung bestehen manche Eingänge aus behauenen Steinsäulen. Die Höhlen sind allesamt leer. Wir sind schon auf dem Rückweg, da entdecken wir doch tatsächlich in einer kleinen unscheinbaren

Öffnung mehrere Mumien. Zuerst sind wir total erschrocken, dann wagen wir uns etwas näher heran.

Wir wissen nicht, wie lange diese Toten hier schon ruhen. Obwohl wir nur betrachtend davor stehen, kommen wir uns wie Grabräuber vor. Es kostet mich schon einiges an Überwindung, zu Foto und Kamera zu greifen. Später stellen wir fest, dass wir uns nur flüsternd unterhalten.



Aus der flachen Wüste kommend, sehen wir schon von Weitem die Pyramiden von Giseh. Fünftausend Jahre lang standen sie am Rand der Wüste, oberhalb des Steilabfalls zum beginnenden Fruchthland an den Ufern des Nils. Heute ist der Großraum Kairo fast schon um die Pyramiden herum gewachsen.



Richtung Süden, immer auf der Westseite des Nils, befinden sich noch weitere Pyramiden. In Dashur steht die rote Pyramide, die einzige neben der Cheops-Pyramide, deren Grabkammer man besichtigen darf. In gebückter Haltung klettern wir bei schlechter Luft einen langen Gang hinein, um am Ende in einer hohen, nach oben spitz verlaufenden Halle zu stehen. Die große Kammer besticht durch die Präzision, mit der die großen Steinquader aufeinander gelegt wurden.

Im ersten Augenblick erscheint der ebenfalls weltberühmte Sphinx viel kleiner als erwartet, obwohl der Koloss 20 m hoch und 75 m lang ist. Die etwas rätselhafte Figur gibt auch heute noch Anlass zu vielen Spekulationen über den Grund der Erbauung. Der Kopf des Sphinx mit dem Blick in die zeitlose Ferne fesselt auch uns. Schade, dass in ferner Vergangenheit die Mamluken die Figur als Zielscheibe nutzten und dabei das Gesicht zerschossen.



In Kairo können wir endlich zwei neue Reifen kaufen, hatten wir doch in Luxor einen weiteren Totalausfall.

Bei dieser Gelegenheit lernen wir Britta kennen, wir sind uns gleich sympathisch. Britta lebt und arbeitet mit ihrem Mann Bernd schon 6 Jahre in Kairo. Sie unterhalten das Repräsentanzbüro der MAN in Ägypten. Wir sind sehr froh, für die nächsten Tage mit Britta eine so liebe und fachkundige Begleiterin für Kairo zu haben.

Sie ist uns auch bei der Hotelsuche behilflich. Wollte doch, angeblich aus Sicherheitsgründen, im Stadtzentrum kein Hotel unseren Freddy auf dem Parkplatz haben.

Von der Vielfalt der Moscheen und Sehenswürdigkeiten dieser riesigen Stadt können und wollen wir uns nur einen kleinen Teil anschauen. Zwischendurch legen wir erholsame Pausen ein, z.B. im Gartenrestaurant des Hotels Cairo Mariott, einem ehemaligen Palast.

Britta kutschiert uns mit Routine durch das Chaos der Stadt. Das Riesenlabyrinth quillt über von Lärm, 17 Mio. Menschen, Autos und Dreck. Wir erleben den wildesten Verkehr auf dem afrikanischen Kontinent. Hier in Kairo wird prinzipiell mit Vollgas gefahren, die Fußgänger rennen um ihr Leben und es gibt praktisch kein Auto ohne Beulen. Verkehrsregeln oder Ampeln haben hier keine Gültigkeit. Für den Kairoer Autofahrer sind Gaspedal und Hupe das Wichtigste.

Mit Britta sind wir auch in den Siedlungen der Zabbalin (zu deutsch Müllmenschen) unterwegs. Die Zabbalin sind koptische Christen und sorgen bereits seit dem vorigen Jahrhundert für die Beseitigung des Mülls in Kairo. Gegen geringes Entgelt wird der Müll von den Männern eingesammelt und in die Müllsiedlung gebracht, Frauen und Kinder sortieren den Unrat per Hand und verkaufen diesen an spezialisierte Altwarenhändler. Die organischen Rückstände werden an die von den Zabbalin gehaltenen Schweine verfüttert. Dieses System funktionierte jahrzehntelang. Heute leben ungefähr 50.000 Menschen von und mit dem Müll der Stadt und kommen mit ihren klapprigen Lastwagen nicht mehr nach. Es ist nicht nur ein soziales Problem, was Ägypten in allernächster Zeit lösen muss.



Nach einer reichlichen Woche sind wir wieder unterwegs.  
Mit der Überquerung des Suezkanals verlassen wir den afrikanischen Kontinent. Ungefähr 60.000 km haben wir auf diesem unfallfrei zurückgelegt.

Über unsere Erlebnisse auf der Halbinsel Sinai und dem Nahen Osten berichten wir im nächsten Teil.

Ute und Henry Schwarz