

Altwater Nil

Reise-Notierungen aus einer Vorfrühlingsfahrt
durch Ägypten und den Sudan

von

Prof. Dr. Chr. Edert

„Mich trieb's hinunter an den alten Nil,
Wogelbe Menschen mit geschliffnen Augen
Für tote Kön'ge ew'ge Häuser bau'n.“
(Ogges und sein Ring.)

Mit 16 Aufnahmen

Bonn 1924

A. Marcus & C. Weber's Verlag
(Dr. iur. Albert Ahn)

Inhaltsverzeichnis

Seite

- I. Vom Schneeland in Wüstenbrand 3**
Deutscher Winter S. 3. Sehnsucht nach Sonne und Süden S. 3. Wert der Auslandsreisen S. 3. Vom Rheintal zur bayerischen Hochebene S. 4. Durch Tirol zum Mittelmeer S. 4. Trieste, die italienische Hafenstadt S. 4. Politische Umgliederung S. 5. Auf der „Heluan“ im Mittelmeer S. 5. Brindisi S. 5. Ankunft in Alexandria S. 6. Das ägyptische Bahneß S. 6. Von Kairo über Luxor nach Assuan-Schellal S. 7. Cypreßdampfer zwischen Schellal und Wadi-Halfa S. 8. Hahnen im Sudan S. 8. Wunder der Wüste S. 9. Ankunft in der Hauptstadt des Sudans S. 11. Unter den Strahlen der Südsonne S. 11.
- II. Fahrt auf dem Nil 12**
Länge des Stroms S. 12. Das Quellgebiet des Nils S. 12. Steigen und Fallen der Fluten S. 13. Aufspeicherung und Austeilung des Wassers S. 14. Anbauflächen S. 15. Wasserschöpfanlagen S. 15. An Bord der „Britain“ S. 15. Orientalische Diener S. 16. Wiederholung der Eindrücke S. 17. An den Ufern des Nils S. 18. Das regenlose Land S. 18. Farbstimnungen am Fluß S. 19. Sang der Sattjen S. 20. Kasr Ibrahim S. 20. Die Wüste als Erhalterin S. 21. Anlage und Eigenart des Felsentempels von Abu Simbel S. 21. Fassade und Innenraum S. 22. Religiöse Stimmung ägyptischer Tempel S. 23. Hathortempel S. 23. Bakchisch S. 23. Talfahrt S. 24. Strandung im Nil S. 24. Ankunft in Schellal S. 25. Der Staudamm von Assuan S. 25. Regelung des Wasserabflusses und Kraftgewinnung S. 26. Die Insel Philae S. 27. Bootsfahrt nach Assuan S. 28. Altwater Nil als Förderer der Kulturentwicklung S. 29.
- III. Im Reich des Mahdi 30**
Gordon und Ritcheuer in Chartum S. 30. Die Eroberung des Sudans durch Aegypten im 19. Jahrhundert S. 30. Aufsehung des Derwischs Mohammed Achmed; dessen Ausrufung zum Mahdi S. 31. Vernichtung der Expedition Hicks S. 31. Fall von Chartum, Gordons Tod S. 32. Preisgabe des Sudans S. 32. Tod des Mahdi S. 32. Entschluß zur Wiedereroberung des Sudans S. 33. Sir Herbert Ritcheuer als Sirdar S. 34. Einnahme Omdurmans durch englisch-ägyptische Truppen S. 34. Gemeinsame Regierung des Sudans durch England und

Ägypten S. 35. Eigenart der englischen Kolonialpolitik S. 36. Wiederaufbau Chartums S. 36. Typische britische Kolonialiedlung S. 37. Eindruck Omdurmans S. 38. Marktleben in der Eingeborenenstadt S. 38. Fliegenplage S. 39. Am Grabe des Mahdi; Erinnerungen an seine Herrschaft S. 40. Ritt in der Wüste S. 41. Schutz gegen Sonnenbrand S. 41. Schlachtfeld von Kerreri S. 42. Der Sudan nach dem Weltkrieg S. 43. Erziehung der Eingeborenen S. 43. Das Bewässerungssystem von Gezira S. 44. Ergebnisse britischer Kolonialpolitik S. 45. Bedeutung des Sudans für England und Ägypten S. 45.

IV. Die Tempel Thebens 46

Die dreißig Dynastien S. 46. Das „alte“, „mittlere“ und „neue“ Reich S. 46. Theben, nach Memphis Hauptstadt der Pharaonen S. 47. Blüte Thebens S. 48. Zwei Frauen der XVIII. Dynastie S. 48. Der Regent Amenhotep III. S. 49. Tut-ench-amun S. 51. Die Karnaktempel S. 51. Erhaltene Heiligtümer S. 52. Horustempel zu Edfu S. 52. Ausbootung im Nil S. 53. Tempel von Luxor S. 53. Lage und Grundriß S. 53. Säulen und Pylonen S. 54. Kolosse und Wandbilder S. 54. Tempel, Kirche, Moschee S. 56. Amons großes Heiligtum zu Karnak S. 56. Wettstreit der Pharaonengeschlechter S. 57. Sinn der Tempelanlagen S. 57. Die große Säulenhalle S. 58. Farbige Kunst S. 59. Denkmäler S. 59. Geheimnisvolles Leben in den Bildfolgen S. 59. Die heiligen Worte S. 60. Flächenwirkung der ägyptischen Kunst S. 60. Vollendung der Steinbearbeitung S. 62. Erfolge der Ägyptenverwaltung S. 62. Nacheinander statt Nebeneinander S. 62. Zerstörung der Götterbilder S. 63. Heiligtum des Ptah S. 63. Die tagelockige Göttin des Krieges und der Wollust S. 63. Tiergötter und Sonnenreligion S. 64. Abendstimmung S. 65. Nacht in der arabischen Stadt S. 66.

V. Der lebende Tote 67

Fernwirkung nach dem Tod S. 67. Tut-ench-amuns Wiederaufleben S. 68. Zeitberühmtheit S. 68. Gunst der Stunde S. 68. Gerächte Ruhestörung S. 69. Wesensart moderner Schachspieler S. 69. Unsterblichkeitsglaube der Ägypter S. 70. Erhaltung der Körper S. 70. Der „Ka“ S. 70. Allmähliche Klärung religiöser Vorstellungen S. 71. Verdoppelung der Möglichkeit des Weiterlebens S. 72. Magie der Worte S. 72. Verlängerung des irdischen Seins im Jenseits S. 73. Bewahrung der Toten in Riesendenkmälern S. 75. Verbergen in Felschächten S. 76. Tal der Könige S. 76. Gräberfunde S. 78. Entdeckung der Ruhestätte Tut-ench-amuns in letzter Stunde S. 79. Ausräumung der Vorkammer S. 80. Der goldene Schrein S. 80. Öffnung des Sarkophags S. 80. Streit um das Grab

§. 81. Erlaubnis zu seiner Besichtigung §. 82. Auf dem Weg zum Tal der Könige §. 82. Die Zone des Schweigens §. 84. Farbenzauber §. 84. Eintritt in die Kammer §. 85. Aufbahrung des Pharao §. 85. Die Mumie des Königs §. 86. Ausstellung der Grabbeigaben in Kairo §. 87. Stuhl aus Cedernholz, vergoldeter Thronstuhl §. 87. Porträtkatue Tut-ench-amuns §. 89. Gesichtszüge und Schicksal des Pharao §. 89. Wunsch nach ungeteilter Aufstellung der Funde §. 90.

VI. Schausammlung aus Pharaonenzeit 92

Adel des Alters §. 92. Enthüllung und Entzifferung des Vergangenen §. 93. Ausdehnung Ägyptens §. 94. Vorbereitung und Führung §. 94. Wanderbettler §. 95. Kultur und Landschaft §. 96. Stil und Stilgefehe §. 96. Kunstwerke aus vier Jahrtausenden §. 98. Retropole von Theben §. 98. Tempel der Hatschepsut §. 98. Rameffeum, Memnontolosse §. 99. Felsengräber der Großwürdenträger §. 100. Leuchttraft der farotigen Wandbilder §. 101. Gräber der Königinnen §. 101. Refretere, Gemahlin des großen Ramses §. 102. Eigenart ägyptischer Malerei §. 102. Anschauliche Begriffsbildung statt malerisch-sinnlicher Anschauung §. 103. Bewußte Ablehnung der Untenperspektive §. 104. Ruhestätten im Tal der Könige §. 104. Sinn der Farbenverwendung §. 105. Bei Amenophis II. §. 106. Schändung des Grabesfriedens §. 107. Feilbieten von Mumientellen §. 107. Aufbahrung der Pharaonen §. 107. Mumien der Großkönige §. 108. Oblosigkeit Jungägyptens §. 109. Bedeutung des ägyptischen Museums in Kairo §. 109. Pyramiden von Gize §. 110. Der große Sphing §. 112. Memphis §. 112. Der weite Umtreis ewiger Dreiecke §. 113. Gegenwartswirkung des Künstlerischen §. 114. Totenfelder von Sakkara §. 114. Privatgräber §. 115. Ruhestätte der Apisstiere §. 115. Europa und Ägypten im Wandel vergangener Jahrtausende §. 116. Geistige Einstellung zu vorantiken Kulturen §. 117.

VII. König Fuads Residenz 119

Kairo, die alte Kalifenstadt, die Residenz des jungen Königreichs §. 119. Aussicht von Kairos Zitadelle §. 119. Im Getriebe der Bafare §. 120. Die Stadt der Moscheen §. 121. Arabisches Museum §. 121. Dekorativ-malerisches Formgefühl §. 121. Ibn Tulun im Rahmen der Umbauten §. 122. Sultan Hasan, El Muajjad, Kait Bai §. 123. Kalifen- und Mamlukengräber §. 124. Islamische Friedhöfe §. 125. Die vizekönigliche Friedhofsanlage §. 125. Kopten und koptische Kirchen §. 126. Abu Serge, das große christliche Heiligtum Kairos §. 126. Schmuß und Flöhe §. 127. Gami el Azhar §. 127. Die arabische Univerfität §. 128. Besuch der Vorlesungen §. 129. Hochburg des

IV

ägyptischen Patriotismus S. 130. Studenten am Parlamentsgebäude S. 130. Christlicher Occident und islamischer Orient S. 131. Innere Umstellung S. 131. Europäisierung des Wirtschaftslebens S. 132. König Fuads Geburtstag S. 132. Flaggenschmuck und Flaggenwechsel S. 133. Ein Abend im Ezbekije-Garten S. 133. Das „souveräne“ Reich S. 134. Perioden der Entwicklung im 19. Jahrhundert S. 134. Englands Eingreifen seit 1882 S. 135. Lord Cromer S. 136 Die britische Sendung S. 136. Gegensätze S. 137. Fuads Thronbesteigung S. 138. Saad Zaghlul Pascha, sein Auftreten seit dem Waffenstillstand, sein Parlamentssieg S. 138. Abstammung und Erfolg S. 139. Saads Versprechungen S. 140. Streben nach vollständiger Unabhängigkeit S. 141. Hauptfächliche Streitpunkte S. 142. Englands Festhalten am Sudan S. 142. Stellungnahme der englischen Presse S. 144. Die sudanesishe Frage S. 145. Die Kapitulationen S. 146. Deutschland und Ägypten S. 147. Frankreich und Ägypten S. 147. Die französische Presse S. 147. Farrères Ratschläge S. 148. Abschied S. 149. Die „Lapland“ S. 149. In die Heimat S. 150.

Verzeichnis der Bilder

	vor Seite
1. Jungägypten am Nil	8
2. Staudamm von Assuan	14
3. Haupteingang zum Felsentempel von Abu Simbel	21
4. Schleusenkanal am Staudamm von Assuan	25
5. Pylon des vom Stauwasser umspülten Tempels von Philae	28
6. Landplatz bei Omdurman	34
7. Am Grabe des Mahdi	40
8. Horustempel von Edfu	52
9. Ausbootung bei Edfu	53
10. Obeliskten der Hatschepsut (rechts) und Thutmosis I. (links) im Amontempel zu Karnak	61
11. Tal der Könige. Eingang zum Grab Ramses II.; darunter halbrechts zum Grab Tut-ench-amuns	76
12. Obere Terrasse des Tempels der Hatschepsut	83
13. Kopf einer gestürzten Riesenstatue Ramses II. bei Memphis	96
14. Nordwestecke der Cheopspyramide von Gize	110
15. Der große Sphing von Gize	112
16. Sphing bei Memphis	117

I. Vom Schneeland in Wüstenbrand.

Winterzeit! Harter, klingender Frost herrscht seit Monden, seit Dezember 1923, in deutschen Landen. Das weiße Bahrtuch deckt Wald und Feld. Schneemassen lagern selbst in den Städten der warmen Kölner Bucht, wie in Menschengedenken nicht mehr gesehen. Stärker noch als in sonstigen Jahren regt sich im Herzen die Sehnsucht nach Sonne, nach Licht und Wärme, wie sie Scharen von Deutschen seit Jahrhunderten aus ihrem kalten Nebelheim über die Alpen in die Südländer getrieben. Wir wollen nicht aus deutscher Schicksalsgemeinschaft uns lösen, nicht den besetzten Rheinlanden entfliehen, sondern nur vorübergehend andersgeartete Eindrücke gewinnen. Wir ziehen in die Ferne, um Kraft zu sammeln für die Weiterarbeit inmitten unseres zerstückelten, zerrissenen Volkes.

Nach zehn Jahren ist für Deutsche wieder die Möglichkeit der Auslandsreisen gegeben. Die Kapitalverluste des Krieges, die Minderleistungen unserer ausgehungerten, zermürbten Nation, Arbeitsunlust und soziale Auflösung haben uns allmählich dahin geführt, daß Gütergewinnung nur in engem Rahmen und nur zu hohen Preisen möglich erscheint. So ist der Ferienaufenthalt in fremdem Land kaum um die Fahrkosten teurer als gleichlanger Besuch deutscher Erholungsstätten. Die Auslandsreise bringt Deutschen den Vorteil, daß wieder Volksgenossen sehen, wie die Welt draußen fortschreitet. Nach langer Pause kommen einzelne erneut in Fühlung mit den Bewohnern fremder Länder. Sie sorgen dafür, daß ihre Sprache dorten nicht ganz verschwindet, sie wecken das Zugehörigkeitsgefühl in manchem Landsmann, der in der Ferne gedrückt und gedemütigt fast die Erinnerung an die alte Heimat verloren hat. In Ägypten sind seit dem Krieg nur wenige Deutsche gewesen im Sudan waren wir wohl die ersten, die seit der Kampfzeit sich dort wieder zeigten.

Wir verließen die rheinische Hauptstadt Anfang März 1924, als sie noch immer in Weiß gebettet war. Aus unserem Flachland mit den tiefhängenden Wolken, mit Nebel, Frost und Eis führt der Weg über Höhen und Meere zum Süden. In München strahlte die Sonne vom lichtblauen, mit hellen Wölkchen durchzogenen Himmel. Auch dort schmilzt sie nur wenig vom Schnee, der überall glänzt und glühert. Wer aus unserem meist wolkenverhangenen, grauen Rheinlandwinter nach der bayerischen Hauptstadt emporsteigt, wird durch das Farbspiel von blendendem Weiß mit Hellblau gefesselt. Der Kölner Winter hatte sich diesmal härter angelassen, als wir gewohnt sind; und doch hat uns richtige, erfrischende Winterluft erst auf dem südlicheren Hochplateau umweht. Stählender Hauch strömt in die Lungen, erquickender als der Atem des weicheeren Klimas. Rasch eilt der Zug durch die bayerischen Gaue zu den Boralpen, die mit ihren zackigen Spitzen ganz bepackt und bepudert mit Schnee sind, leuchtend in reinstem Weiß bis zum tiefsten Blau in den Schattenlagen. In Tirol führt uns die Bahn entlang der Tauern und Karawanken. Die Mittagssonne der letzten Tage hat den Schnee teilweise angeschmolzen. Wässerchen rieseln, springen, stürzen von den Felsalden zur Tiefe. Abgerundet ist an den Ecken und Kanten der weiße Ueberwurf der Dächer. Wie unter dem Zuckerüberlauf des Hexenhäuschens schauen die kleinen Fenster der Bauernwohnungen zu uns herüber. Schlittengespanne fahren durchs Land in leisem Klingeln ihrer Glöckchen. Wo der graubraune Boden schon wieder durchbricht, ist des Vorfrühlings erstes Ahnen zu spüren. Durch vier Länder geht die Reise eines Tages von Deutschland über Oesterreich, Jugoslawien nach Italien.

Seit 1912, wo ich Triest zuletzt besucht hatte, ist Krieg und Not auch dort nicht spurlos vorübergegangen. Aber der Aufschwung der ehemals österreichischen Hafenstadt ist unverkennbar. Deutlich fühlt man die Spannung, das Vorwärtstreben einer Bevölkerung, die durch die Eingliederung in den Siegerstaat neue Möglichkeiten gefunden hat. Vielleicht ist das Schlimmste

für das seelische Gleichgewicht, die größte Schwierigkeit für das wirtschaftliche wie politische Fortschreiten einer Nation, wenn sie weiß und sich vorhält, wieviel Schlachten sie gewonnen, sich aber nicht eingesteht, daß sie trotzdem den schwersten aller Kriege endgültig verloren hat und darnach das Handeln einstellt. Solcher Seelenzustand führt zur Verbitterung und wechselseitiger Anklage, unter der wir Deutschen leiden. Ganz anders Italien, das trotz der Niederlagen in den Fonzoschlachten an der Siegesbeute teilhatte. Hier wie in der Tschecho-Slowakei und in anderen „Nachfolgestaaten“ des Habsburger Reiches zeigt sich, daß deren abgeplitterte, in neue politische Gemeinwesen eingegliederte Teile wirtschaftlich mancherlei gewonnen haben. Der gemütliche Schlendrian in der altösterreichischen, mühsam zusammengehaltenen Monarchie, deren große und kleine Lenker es sich genügen ließen, Altes zu bewahren, Katastrophen zu verhindern, ist verschwunden. Der ehemalige österreichische Lloyd, jetzt Lloyd Triestino, vermittelt die beste Verbindung nach der Nordostküste Afrikas. Die „Seluan“ ist das größte Schiff, das er zur Fahrt nach Alexandrien bereithält.

In Triest war noch wenig Wärme. Nach der Ausreise stürmt es von den Bergen. Scharfe Regenschauer gehen nieder. Das Meer ist mit Schaumwogen bedeckt. In der ersten Nacht auf der Adria haben wir erbärmlich gefroren, wie selten im tiefsten Winter.

Die „grande bleue“, wie die Franzosen das Mittelmeer treffend nennen, zeigt sich nicht von der besten Seite. Die See ist bewegter, als wir sie im Mittelmeer gewohnt sind. Der Himmel bleibt meist verhangen. Tief schatten die Wogen bis zum dunkelsten Blau, in fast schwarzen Tinten. Gegen das Licht der zeitweise durch die Wolken brechenden Sonne gesehen, sind die Wogenspitzen smaragdgrün mit weißen Rändern. Wenn die Sonne durchleuchtet, glaubt man die Wasser von Böcklins „Spiel der Wellen“ vor sich zu sehen und staunt, wie dieser Romantiker das Farbenspiel der Natur getreu festzuhalten verstand.

Nach einer Tagesfahrt wird Brindisi angelaufen, von dem aus die kürzeste Postverbindung aus Europa nach Alexandrien

führt. Antike Säulenstümpfe, normannische Ueberbleibsel, italienische Bauten, afrikanische Pflanzen kennzeichnen den letzten Punkt unseres Erdteils, den wir berühren. Das Wasser im Hafen erscheint gegenüber der Bläue des Meeres hellgrün. Entlang des Peloponnes, dann des Südrands von Kretas unwirtlicher Küste, um die so lange die Randoölker des Ägäischen Meeres gerungen, geht die Fahrt. Mit vielstündiger Verspätung wird Alexandria am vierten Tag der Reise erreicht.

Der graugelb schimmernde Strand weckt im sinkenden Licht der Abenddämmerung leise Enttäuschung. Er hat nichts von der Farbigeit anderer Häfen Afrikas, vor allem seiner östlichen Küste, etwa wie Mombassa, Tanga und Daresalam sie unvergeßlich einprägen. Erst bei der Rückreise hat Alexandria im Sonnenglanz ein fesselndes Bild geboten und den Abschied von Afrika schwer gemacht.

Die Eigenart des Orients ist bei der Landung zu spüren. Mit lautem Geschrei und fieberhafter Unruhe stürzen die Vertreter der Hotels, der Reisebüros, die Träger auf das Schiff, um die Ankommenden nach der Paßrevision in Empfang zu nehmen und zu begaunern. Der Orientale, der sonst dem Europäer an Ruhe und Lässigkeit weit überlegen ist, entwickelt bei einzelnen Anlässen eine Lebendigkeit, eine Geschäftigkeit, ein überflüssiges Getobe bei wenig ernster Leistung, an das sich der aus dem Norden Kommende erst gewöhnen muß. Die Zollrevision in Alexandria ist peinlich genau und langsam. Fast jedes einzelne Reisestück wird untersucht, betastet, alles geprüft und doch, soweit wir sehen konnten, nirgends etwas gefunden und verzollt. Die Art der Zollbehandlung wollte mir psychologisch als Ausdruck des momentanen Machtgefühls der uniformierten Eingeborenen über die ankommende Horde der Europäer erscheinen.

Das ägyptische Eisenbahnsystem ist in nord-südlicher Richtung gut durchgeführt und ausgestattet. Es fehlt allerdings noch eine Querverbindung nach dem Roten Meer, wie sie der Sudan heute bereits von Atbara-Junction aus nach Port Sudan und

Suafin besitzt. Die einzige größere Westostlinie, über die Ägypten heute verfügt, führt auf beträchtlichem Umweg nach Suez.

Von Mitternacht an brachte uns eine sechsstündige Fahrt nach Kairo. Die Hauptstadt war von Fremden, namentlich von Amerikanern, so überfüllt, daß trotz Vorbestellung Zimmer in Shepheards Hotel nicht zu haben sind. Schnell entschlossen ändern wir unser Reiseprogramm, versuchen sogleich nach dem Süden, über Ägypten hinaus nach dem Sudan zu gelangen, um erst auf dem Rückweg an der Stätte zu bleiben, an der wir bei der Ausreise Halt zu machen gedachten. Eine ausgezeichnete Bahn führt von Kairo nach Luxor. Mit allen Bequemlichkeiten unserer Zeit sind die Wagen der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft ausgestattet. Wagenwechsel in Luxor ist dadurch bedingt, daß die südliche Weiterführung der eingleisigen Bahn nach Assuan-Schellal schmalspurig wird. Der Staub, der durch Türen und Fenster des Zuges eindringt, die schnell zunehmende Hitze werden leicht ertragen angesichts der ewig wechselnden Szenerien, die draußen vorüberziehen. Trotz der Ablendung der Fenster bleibt genug von der Leuchtkraft der rasch sich ändernden Schaubilder übrig, um jedes Gefühl der Ermüdung, das aufkommen will, immer wieder zu verschweigen. Die Vorrichtungen gegen Staub und Sonne sind so gut, wie wir sie in den Tropen an englischen Bahnen gewohnt sind. Ueber Assuan hinaus führt der Schienenstrang noch ein kurzes Stück weiter bis Schellal, dem südlichsten Bahnpunkt der ägyptischen Linien, gegenüber der einst so reizvollen, jetzt durch den großen Staudamm zum Ertrinken verurteilten Insel Philae gelegen.

Ein heute ungelöstes Verkehrsproblem von besonderer Bedeutung ist die Verbindung der Schienenneze Ägyptens und des Sudans, zwischen denen die Strecke Assuan-Schellal in Oberägypten und Wadi Halfa an der Nordgrenze des Sudan offen klappt. Wer weiter südlich nach Nubien und dem Sudan strebt, ist von Assuan-Schellal bis zur Kopfstation der sudanesischen Bahnen auf die Nilfahrt angewiesen.

Die Nildampferverbindung, die auch wir benutzten, kann künftig nicht ausreichen, wenn der Sudan in größerem Umfang Ziel von Touristen wird und seine Ausfuhr an Baumwolle, Gummi, Getreide, Tropenartikeln nach Aegypten zu steigern beginnt. Die durchgehende Linie Alexandrien bis Chartum würde das Niltal zur wirtschaftlichen Einheit verbinden. Zurzeit, d. h. solange die Frage der Unabhängigkeit Aegyptens und des Sudans nicht geklärt sind, hat aber meines Erachtens England kein Interesse am Ausbau dieses Stücks. Vielmehr ist für die im Sudan maßgebende Macht Britanniens politisch und strategisch die Trennung des ägyptischen und sudanesischen Bahnnetzes von Bedeutung, da sie ein Glacis zwischen Oberägypten und den Sudan legt. Das meerbeherrschende Britannien hat über Port Sudan und Suakin die Möglichkeit, jederzeit mit Hilfe des sudanesischen Bahnnetzes die Verschiebungen an Truppen und Material vorzunehmen, die ihm zur Verteidigung Chartums und des umliegenden Kulturlandes wünschenswert erscheint.

Zweimal wöchentlich verkehren derzeit die guteingerichteten Expreßdampfer der Sudanregierung, die die Fahrgäste in zweitägiger Fahrt bis Wadi Halfa bringen. Nach Verlassen des Schiffes ist dort Zollrevision für den Sudan, die tunlichste Verhinderung des Waffenschmuggels und der Einfuhr von Rauschgiften (Haschisch) erstrebt.

In Wadi Halfa beginnt die Bahn, die 1896/97 zur Sicherung des Vormarsches der anglo-ägyptischen Truppen gegen den Mahdi gebaut wurde. Sie ward nötig, weil die von genanntem Ort südwestlich ausgreifende Schleife des Nils nicht nur zu beträchtlichem Umweg zwingt, sondern auch mit ihren Katarakten der Flußfahrt fast unüberwindliche Schwierigkeiten bereitet. Ihnen auszuweichen ist der Zweck des Eisenstranges, der diagonal in fast gerader Linie durch die nubische Wüste geführt ist.

Schon der Khedive Ismail hatte eine Bahn zur besseren Erschließung des damals ägyptischen Sudans geplant. Nach Fertigstellung weniger Meilen ist die Weiterführung aus Mangel an Mitteln eingestellt worden. Während des Nilfeldzuges 1885/86



Jungägypten am Nil

wurde der frühere Versuch erneuert. Das Mißlingen der Expedition und die ihr bald folgende Zurückstellung aller Wünsche, den Sudan vom Joch des Mahdi zu befreien, verurteilten das Unternehmen zum zweiten Male zum Stillstand. Zehn Jahre später, beim Vorrücken Ritcheners durch Dongola im Winter 1896 wurden die Vorarbeiten für die Wüstenbahn von Wadi Halfa nach Abu Hamed, dem kleinen, strategisch wichtigen Städtchen am Knie des Nils wieder aufgenommen. Abu Hamed wurde Ende Oktober 1897 erreicht. Von dort wurde der Eisenweg nach Atbara—Junction vorgetrieben, das Hauptetappenplatz für den Feldzug nach Omdurman werden sollte. Sofort nach dessen Fall im September 1898, als kaum der Lärm der Schlacht verstummt war, wurde die Bahn weiter südlich gestreckt, der zeitweise stark wasserführende Atbara zunächst mit einer Holzbrücke überquert. Ende Dezember 1899 wurde der Blaue Nil bei Chartum, die jetzige Station Nord-Chartum, erreicht. Wenig später gestattete der Bau einer Brücke über diesen Nilarm die Fortführung der Eisenbahn bis mitten in die Stadt, zur heutigen Zentralstation.

Ueber gelben Sand und vegetationsloses Gestein rollen die Wagen des Sunshine Express, des „Sonnenscheinzuges“ dahin. Von eigenartigem Reiz ist diese Fahrt durch die eintönige, und doch im Lichtwechsel immer wieder fesselnde Steinwüste, die weiter südlich mehr und mehr von Sanddünen abgelöst wird. Schwerer als die Schönheit des Meeres, das Wechselspiel seiner Wogen, lassen die Wunder der Wüste sich deuten. Ein zauberhafter Stimmungsgehalt schwebt über der Landschaft. Ihre gigantischen Naturerscheinungen lernt jeder verehren, der offenen Auges sie durchweilt. Die gelbliche, abwechslungslose Einöde verursacht eine Art Grauen; wir fühlen uns klein, schwach, hilflos in dem unendlich scheinenden wasserlosen Gebiet. Und doch bannt und fesselt zugleich die Einförmigkeit dieser gewaltigen Weiten, das große Schweigen dieses unpersönlichen Alls. Auf der Rückfahrt durch die Wüste dünkte es mich in Abendstunden als ob die veilchenfarbenen Sandmassen über alle Horizonte

hinausgriffen. In unwirklicher Höhe, scheinbar ferner als sonst und doch von besonderer Leuchtkraft blinkten und funkelten die Sterne, über denen sich das Firmament in weltumspannendem, ruhigen Bogen wölbte. Zeitweise jagten über den Osthimmel zerfetzte Wolken, wetterleuchtete es am Rand der Wüste. Flammende Blitze, die schnell einander folgten, erhellten sekundenlang in der Ferne das verdunkelte Gelände. Ueber dem Roten Meer schien ein Gewitter zu stehen, dessen Donner unhörbar blieb, dessen Lichterscheinungen sich aber nach Sonnenuntergang geisterhaft auswirkten.

Auch die Gesteine leben. Sie sind durch den Wind wie Wellen des Wassers in ewiger Bewegung. Jedes Sandkörnchen scheint seinen eigenen Willen zu bekunden. Es bebt und knistert, es regt sich in dem nur anscheinend toten Kies und Geröll. Die Sonne weckt in ihrer täglichen Wanderung alle die Steine und Steinchen aus der Erstarrung, schenkt von Stunde zu Stunde stets andere Schönheit, Farbigkeiten von ungeahnter, fast nie geschauter Pracht. Felsinseln steigen klar aus der Ebene empor, deren wuchtige Steilhöhen in den Luftspiegelungen widerstrahlen, wie sie ständig um die Steinmassen spielen. In der Ferne fällt der Blick auf kahle Berglehnen, die dunkelviolett schimmern, während auf der Westseite etwas heller die Bergketten des Nilufers zeitweise sichtbar werden.

Die Wüstenstationen sind mit Nummern 1—10 bezeichnet; sie sind nichts anderes als trostlose Häufchen von Lehmhütten und einigen Häusern um Brunnen gruppiert, die aus der Tiefe das Grundwasser für den Bahnbetrieb emporheben. Gelegentlich reitet in ihrer Umgebung auf Kamelen und Eseln eine kleine Gruppe dunkelbrauner oder schwarzer Menschen. In der Nähe des Bahndammes suchen Ziegenherden von benachbarten Stationen ihr kärgliches Futter. Tiergerippe bleichen im Sand. Verlassene Grabmäler glühen im Licht.

Erst nach mehr als halbtägiger Fahrt wird Abu Hamed erreicht, das Knie des Nils, von dem aus sein Lauf sich schärfer nach Süden wendet. Nach Durchkreuzung der Wüste begegnen

uns wieder seine Ufer mit bebauten Landstreifen, den grauen Häusern aus dem Schlamm des Flusses. Sie wechseln mit Strecken von Dedland, in denen nur einzelne Findlinge, die Meer und Wasser vor ungezählten Jahren zurückgelassen haben, als Hochpunkte auftauchen. Ueber einen Tag und eine Nacht geht der „Sunshine Expres“ in guter durchschnittlicher Schnelligkeit weiter nach Süden.

Die Bahnfahrt gibt ein einprägsames Bild der Art, wie zielbewusste, zähe englische Kolonialpolitik Hemmnisse der Natur zu überwinden versteht. Seit Assuan ist die Temperatur schnell gestiegen. Als wir 926 Kilometer von Wadi Halfa entfernt im ehemaligen Reiche des Mahdi bei seiner Hauptkultstätte Halt machen, umhüllt uns die Glut der Tropen. Sommerhitze, die sich 1924, ähnlich wie in Indien, früher und heftiger als gewohnt eingestellt hatte, ist an Stelle der nördlichen Winterkälte getreten. Die morgens und nachmittags stark wehenden Wüstenwinde scheinen aus einem Feuerofen zu kommen. Sie verhindern in dieser Jahreszeit oft die ersehnte Abkühlung während der Nächte. Lange nach Sonnenuntergang ist die Temperatur der Zimmer nicht unter 37 Grad Celsius gesunken. Die Einwirkungen der ungeheuren, öden, nur durch die Wasser des Nils mit schmalen, grünenden Band durchzogenen Sandmeere Afrikas werden stündlich deutlicher fühlbar. In zwölf Tagen hat sich für uns ein völliger Klimawechsel vollzogen. Aus dem Schnee der Heimat waren wir in den Brand der Wüste, unter die fast senkrechten Strahlen der Südsonne gekommen.

II. Fahrt auf dem Nil.

Der Nil beeinflusst nahezu ein Drittel des afrikanischen Kontinents. Verkehrslinien, Karawanenstrassen wie Schienenwege streben zu einem guten Teil nach seinen Uferplätzen. Sie ergänzen und ersetzen die Nilströden, auf denen die Schifffahrt durch den wiederholten Fall des Wassers über Steilhänge, die Katarakte, gehemmt ist. Ursprünglich wohl in breiter Fläche aus den Tropen über die Sahara rinnend, hatte der Inbische Nil als Riesenfluß westlich vom heutigen Lauf durch die Wüste ein breites Bett gebahnt. Erst in jüngeren geologischen Zeiten wurde die jehige Furche des Nils für sein Wasser gebildet, die in den letzten 6000 Jahren keine wesentliche Umlegung mehr erfahren hat.

Jenseits des Äquators, in dem Quellgebiet des Nyavarongo, eines Zuflusses des Ragera, entspringt der eigenartigste Strom der Erde, dessen geheimnisvolles „caput“ seit dem Altertum Gegenstand ewigen Suchens gewesen. Mit fast 6500 Kilometer ist der Nil nächst dem Mississippi-Missouri der weitaus längste Wasserlauf der Erde. Von den Riponfällen am Victoria Nyanza, die meist als Quellen des Nils bezeichnet werden, bis zur Mündung im Mittelmeer, durchläuft der Nil noch 5585 Kilometer. Selbst der größte der Ströme Chinas, der Yang-tse-kiang, bleibt dahinter zurück. Der Rhein mit 1320 Kilometer hat nur etwa ein Fünftel der Länge des Nils.

1908 habe ich mit Studenten der damaligen Kölner Handels-Hochschule nördlich von Djindja an den „Nilquellen“ gestanden, etwas flußabwärts wandernd den Strom überschaut, an dessen Ufern Krokodile sich sonnten, in dessen Wasser Nilpferdherden sich tummelten und mit ihrem Nachwuchs spielten. Damals hegte ich den Wunsch, daß es mir bald vergönnt sein möchte, ein größeres Stück des Stromes kennen zu lernen, an dem eine der ältesten Kulturen der Menschheit in früher, vorantiker Zeit

ihre Vollenbung gefunden. Durch den Krieg und seine Nachwirkungen ward dies Erleben weiter hinausgeschoben, als ich damals ahnen konnte. Jetzt erst habe ich den Strom von der Mündung in das Mittelmeer bis Chartum, am Zusammenfluß des Weißen und Blauen Nils kennen gelernt. Bahr-el-Abjad, „weißer“, heller Nil, wird der Stromarm genannt, dessen durch den Victoria Nyanza gespeiste Flut in den Sümpfen der Tropen sich bereits zu klären beginnt. Bahr-el-Azraß, „blauer“ oder besser trüber Nil, heißen dagegen die Gewässer, die dem abessinischen Hochland entquellen. Zwischen Chartum und dem Mittelmeer, einer Strecke von über 3000 Kilometer, erhält der Nil nur noch einen Zufluß, den Atbara, während er bei seinem Lauf durch das Trockenland fortwährend Wasser abzugeben vermag.

Ohne dauernde Bewässerung durch den Nil würde Aegypten, in dem es kaum regnet, ein Dedland, eine Wüste wie die Sahara sein. Der Fluß allein tränkt die Fluren und befruchtet sie durch sein merkwürdiges Steigen und Fallen. Rätselvoll erschienen einst schon den Alten diese Fluten, über deren Eigenart Herodot, der erste Historiker und Geograph der Hellenen, Betrachtungen anstellt. „Von des Flusses Art“, schreibt er, „konnte ich weder von den Priestern, noch von sonst einem etwas erfahren. Und ich wollte doch gern von ihnen wissen, warum der „Neilos“ anschwillt von der Sommer Sonnenwende an gegen 100 Tage, und wenn er fast 100 Tage gestiegen, wieder zurückgeht und in seinem Bett dergestalt fällt, daß er den ganzen Winter über klein wird bis wieder zur Sommer-Sonnenwende.“ Dreierlei Meinungen stellt er auf: über den Einfluß der Strichwinde, über des Nils Ursprung aus dem „Okeanos“ und über die Einwirkung der Schneeschmelze in Aethiopien. Diese dritte Meinung habe zwar das meiste für sich, sei aber doch ganz falsch. „Wie kann er denn,“ meint Herodot, „von Schnee fließen, da er aus den wärmsten in kältere Gegenden fließt?“ Sein Ableugnen des Schnees in den wärmsten Gegenden war nur allzu begreiflich. Die klimatischen Verhältnisse der Hochgebirge in der Nähe des Aequators, die Regionen ewigen Eises unter dem Scheitel

der Tropensonne hat erst die Forschung des 19. Jahrhunderts aufgehehlt.

Entscheidend für den Wasserstand des Nils sind die langen Sommerregen im abessinischen Hochland, während das Gebiet der Äquatorgegend einen weit geringeren Einfluß auf das Anschwellen der Flut ausübt. Die heftigen Güsse, die von Juni bis September im Gebirge niedergehen, lassen den „blauen“ Nil anschwellen und fruchtbaren Schlamm fortführen. So stark sind die Hochwasser des Blauen Nils in den Sommermonaten, daß sein weißer Bruder oberhalb der Vereinigung beider Flüsse zurückgedämmt wird und erst spät im Jahre, d. h. im Winter, abströmen kann. Dadurch wird das allzu rasche Verlaufen des Nils unterhalb Chartums verhütet.

Zur Zeit der Pharaonen zerfiel das Jahr der ägyptischen Bauern in drei Abschnitte: die Uberschwemmungszeit, die Winter- und die Sommerzeit, von denen jede sich etwa über vier Monate unserer Rechnung erstreckte. Seit den Tagen Mohammed Alis, des bedeutendsten neuzeitlichen Herrschers über Aegypten, wurde die Aufspeicherung und Austeilung der Nilgewässer durch die Errichtung großer Staudämme in die Wege geleitet. Sie halten das überschüssige Wasser des Winters auf, um es in den folgenden Monaten des Tiefstandes bis zur Ankunft neuer Fluten wieder abzugeben. Der Damm von Assuan, das mächtigste Stauwerk der Erde, und die „Barrage du Nil“, die unterhalb Kairo die Kanäle des Delta versorgt, sind die bekanntesten Anlagen dieser Art. An Bedeutung nicht geringer werden nach ihrer Vollendung die Absperrungen sein, die derzeit für den Sudan auf Betreiben der Engländer mit britischen Kapitalien gebaut werden. Die Staudämme ergänzen den natürlichen Vorgang der Flutbewegung, der großen Wasserversorgung während der jährlichen Uberschwemmungszeit durch eine dauernde Bewässerung mittels zahlreicher Kanäle und Zufuhradern.

Den Fluten des Nils, seinem jährlichen Steigen, seinen früheren Uberschwemmungen und jetzigen Regulierungen ist