

## Gemächlich von Sehenswürdigkeit zu Sehenswürdigkeit

Unterwegs im Sonderzug von Damaskus nach Aleppo

Nach zwei Tagen Damaskus und einem ersten Eintauchen in die syrische Kultur beziehen wir Quartier im „Desert Orient Express“ (Abb.1), der für die nächsten Tage unser fahrendes Zuhause sein und speziell für unsere Gruppe die Strecke von Damaskus nach Aleppo via Palmyra und Lattakia zurücklegen wird (s. Karte S. 21). Nachdem das Gepäck in den Schlafabteilen verstaut ist, machen wir es uns im Speisewagen gemütlich, wo bereits sorgfältig gedeckte Tische auf uns warten (Abb.2). Der Zug fährt los und gemächlich zuckeln wir unserem nächsten Ziel entgegen. Schon bald wird das Mittagessen serviert, und was der Koch und seine Küchengehilfin auf engstem Raum an kulinarischen Köstlichkeiten zubereitet haben, ist beeindruckend (Abb.3). Auch das übrige, sehr hilfsbereite Personal ist um unser Wohl besorgt. Um sicherzustellen, dass auch alles ohne Pannen verläuft, begleitet uns sogar der Leiter der syrischen Reiseagentur „Nawafir Tours“. Denn es ist das erste Mal, dass diese Reise mit dem Sonderzug von Damaskus nach Istanbul von syrischer Seite aus organisiert wird. So herrscht denn zu Beginn auch leise Hektik – es soll ja nichts schiefgehen.

Während die Vorstadtsiedlungen von Damaskus langsam wüstenartiger Landschaft weichen, lassen wir es uns bei Speis und Trank gut gehen und geniessen die Ausblicke aus dem Zugsfenster. Kein Wunder liegen Eisenbahnreisen wieder vermehrt im Trend, bilden sie doch eine angenehme und weitgehend stressfreie Art der Fortbewegung.

*Fortsetzung S.3*

### Inhalt:

*Gemächlich von Sehenswürdigkeit zu Sehenswürdigkeit .  
Unterwegs im Sonderzug von Damaskus nach Aleppo.  
Seite 1*

*Durch die Libysche Schweiz zum Wüstenglas Tutanchamuns.  
Notizen zu einer Durchquerung der ägyptischen Westwüste von Dakhla über den Gilf Kebir nach Siwa.  
Seite 22*



## Editorial

Liebe Leserinnen und Leser

Die 23. Ausgabe der „Nile Times“ widmet sich mit zwei Reiseberichten ganz dem Unterwegssein. Der erste Artikel führt nach Syrien und stellt die Sehenswürdigkeiten zwischen Damaskus und Aleppo vor. Der zweite Artikel berichtet über eine Expedition in die Westwüste Ägyptens auf den Spuren der ersten Wüstenforscher, der mythischen Oase Zarzura und des geheimnisvollen Wüstenglases von Tutanchamun.

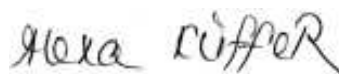
Wer gerne im Nahen und Mittleren Osten abseits des touristischen Massenstromes unterwegs ist, wird gerne nach seinen Reisemotiven befragt. Wie oft wurde mir im Vorfeld der Syrienreise im Frühling 2007 und jetzt wieder bei der Planung einer Nordsudan-Reise für November 2009 die Frage gestellt: Ja, darf man denn mit gutem Gewissen überhaupt dorthin reisen? Gute Frage! Eine Frage auch, die sich eigentlich jeder Reisende unabhängig von seiner Urlaubsdestination – ob es sich nun um Italien, die USA, Indien oder Mexico handelt – stellen könnte, gerade was die Auswirkungen des weltweiten Tourismus auf Gesellschaft, Ökologie, Wirtschaft und Kultur der jeweiligen Länder anbelangt. Meist hat die Medaille auch eine Kehrseite, die man nur ungern wahrhaben will.

Die Frage, ob eine Reise vertretbar ist, stellt sich jedoch insbesondere bei Ländern, die politisch instabil oder deren Regierungen nicht anerkannt sind. Die meisten dieser Länder haben bei uns eine eher schlechte Presse, so dass es schwer fällt, eine „objektive“ Antwort zu finden. Gerade die Länder des Nahen und Mittleren Ostens werden im Westen vorwiegend über ihre Konflikte wahrgenommen. Dabei wird die kulturelle und historische Vielfalt ausgeblendet,

und die oft so offenerzige Gastfreundschaft der Bevölkerung dem aufgeschlossenen Reisenden gegenüber geht völlig vergessen. Der Autor einer kürzlich im Globetrotter Magazin erschienenen Reportage über den Libanon hat sich dieselben Überlegungen gemacht. Er schreibt: „Unweigerlich sah ich mich mit der Gewissensfrage konfrontiert, ob man in einem Land, dessen Menschen über Jahre hinweg vom Krieg gebeutelt werden, überhaupt reisen darf?“ Und seine Antwort lautet: „Man darf! Davon haben mich all jene Libanesen überzeugt, die mir mit viel Leidenschaft von ihrer Liebe zum eigenen Land und der persönlichen Sicht der politischen Realitäten erzählt haben. Sie alle schätzen das Interesse an ihrer Heimat, begegnen dem Fremden mit ihrer uneingeschränkten Gastfreundschaft und sind bestrebt, ihm einen sehr persönlichen, in meinem Fall unvergessenen Einblick in den Libanon zu gewähren.“

Ich möchte mich dieser Meinung anschliessen, denn ich bin überzeugt, dass man ein Land selber „erfahren“ muss, um sich eine eigene Meinung darüber zu bilden. Auch wenn heute die Medien innert Minuten über Ereignisse, die am anderen Ende der Welt stattfinden, berichten, ist es eine Illusion zu glauben, wir seien damit umfassend informiert. Meist wird eben nur ein kleiner Ausschnitt der Realität aus einem bestimmten Blickwinkel heraus thematisiert. Karin Wenger, Nahost-Korrespondentin für die Tageszeitungen „Bund“ und NZZ, hat dies anlässlich eines Interviews zu ihrem Buch „Checkpoint Huwara“ treffend kommentiert: Es sei wichtig, sich selber ein Bild zu machen, um nicht von den offiziellen Quellen abhängig zu sein und um den Reichtum hinter den Negativschlagzeilen zu erkennen. In diesem Sinn wünsche ich Ihnen interessante und eindrückliche Reiseerlebnisse sowohl in gewohnten wie ungewöhnlichen Gefilden.

Herzlich



### E-Mail NEWS

Möchten Sie ab und zu über aktuelle Themen und News informiert werden?  
Dann senden Sie mir eine kurze E-Mail an folgende Adresse: [news@niletimes.ch](mailto:news@niletimes.ch)



*Abb.1: Der „Desert Orient Express“: Unser Sonderzug bestehend aus Lokomotive, Speisewagen und zwei Schlafwagen zwischen Lattakia und Aleppo. Fotos wenn nicht anders erwähnt: A. Küffer.*

Dass die Strecke Damaskus – Istanbul heute mit Sonderzügen befahren werden kann, ist dem begeisterten Eisenbahnfan Heinz Thannheiser zu verdanken. Der Deutsche stiess nämlich auf der Homepage der syrischen Staatsbahnen auf den Hinweis, dass deutsche Schlaf- und Speisewagen ungenutzt herumstanden. Thannheiser, der für den Berliner Bahnreisenveranstalter Lernidee weltweit nach Angeboten auf der Schiene suchte, hatte daraufhin die Idee, mit diesen deutschen Wagenkombinationen Touristen zwischen Istanbul und Damaskus zu befördern. Bis das Wagenmaterial und die Be-

hörden jedoch so weit waren, vergingen drei Jahre, in denen noch so manches Problem zu lösen war: So sind bei manchen Bahnabschnitten im anatolischen Taurusgebirge oder im syrisch-türkischen Grenzgebiet Länge und Gewicht des Zuges limitiert. Auch mussten die Schlaf- und Speisewagen total überholt und den heutigen Anforderungen entsprechend hergerichtet werden. Was die

Sache noch aufwendiger machte, war der Wunsch Thannheisers, zusätzlich zur direkten Route auch Ausflüge auf Nebengeleisen zu besonderen Sehenswürdigkeiten anzubieten. Dazu gehören ein Abstecher nach Kappadokien (Türkei) und eine sonst für den Personalverkehr gesperrte Strecke, die bis rund 35 km vor Palmyra führt. An dieser Stelle sei angemerkt, dass unsere Gruppe mit dem Sonderzug nur bis Aleppo fuhr; von dort wurden wir in einem Bus über die syrisch-türkische Grenze nach Kappadokien gebracht. Grund hierfür war, dass unsere Gruppe vom türkischen Reiseveranstalter als zu klein (und daher als zu wenig rentabel) für einen Sonderzug erachtet wurde. Es sei deshalb hier noch einmal speziell Adnan Habbab von „Nawafir Tours“ für sein Entgegenkommen gedankt. Die Fahrt in unserem syrischen Sonderzug war für alle Beteiligten ein Erlebnis, das sie nicht so schnell vergessen werden!



Abb.2: Beinahe wie im Orient-Express: Stilvolle Gedecke im Speisewagen.

## Imperialistischer Traum einer Kolonialmacht. Zur Geschichte der Berlin-Bagdad-Bahn

Die Geschichte des Eisenbahnbaus im Orient ist in ihren Anfängen eng mit den europäischen Grossmachtbestrebungen verknüpft. So entschied Ende des 19. Jahrhunderts der deutsche Kaiser Wilhelm II., mit einer Bahnverbindung zwischen Berlin und Bagdad den vorderen Orient für Deutschland wirtschaftlich zu erschliessen (Abb. 4). Mit der Konzession vom Sultan des bröckelnden Osmanischen Reiches und dem Geld der Deutschen Bank wurde das prestigeträchtige Projekt im Jahr 1903 gestartet. Bereits 1888 hatte ein deutsches Konsortium mit dem Osmanischen Reich einen Vertrag zum Bau der Anatolischen Bahn abgeschlossen; seither waren die Strecken Istanbul – Ankara und Istanbul –



Abb.3: Enge Verhältnisse herrschen in der kleinen Zugsküche. Dennoch präsentiert das Küchenpersonal Gerichte, die Augen und Gaumen erfreuen.



Abb. 4: Karte mit rot eingezeichneter Strecke der Bagdad-Bahn aus Wikipedia.

Konya in Betrieb genommen worden. Der Verlauf der neu geplanten Strecke sollte in Fortsetzung der Anatolischen Bahn ab Konya über Adana, Aleppo und Mosul nach Bagdad führen; geplant war sogar eine Weiterführung nach Basra am Persischen Golf. Bis zur Fertigstellung des Projektes sollten jedoch knapp vierzig Jahre vergehen. Erst 1940 konnte die rund 2400 km lange Strecke von Istanbul nach Bagdad durchgehend befahren werden.

Die Berlin-Bagdad-Bahn ist ein Paradebeispiel der Kolonialpolitik, wie sie im 19. Jahrhundert gang und gäbe war: Ein europäischer Staat mit imperialistischen Ambitionen nimmt zur Durchsetzung seiner Eigeninteressen wirtschaftlichen und machtpolitischen Einfluss auf ein aussereuropäisches Reich. In diesem Fall war die Triebfeder des gigantischen Bauvorhabens der Zugriff auf die Region am persischen Golf; oberste Priorität hatten die wirtschaftliche Erschließung und die militärstrategische Vorherrschaft im Nahen Osten. Da das Osmanische Reich schon geschwächt war, erhoffte sich der Kaiser Wilhelm II. eine Expansion des Deutschen Reiches in Vorderasien. Insbesondere sollte der entdeckte Ölreichtum Mesopotamiens durch eine direkte Verbindung zwischen der Golfregion und Deutschland wirtschaftlich genutzt werden. Geplant war ausserdem die Errichtung eines Stützpunktes für die deutsche Handels- und Kriegsflotte. Der Bau der Bahn gilt als ingenieurtechnische Meisterleistung und gehört zu den aufwendigsten Projekten des deutschen Imperialismus. Am gigantischen Projekt, das zu Beginn von deutscher und türkischer Seite ohne Rück-

sicht auf Verluste vorangetrieben wurde, waren zeitweise über 35'000 Arbeiter beschäftigt. Erhebliche Schwierigkeiten machten die wechselnden Geländebedingungen, vor allem die Durchquerung des Taurusgebirges in Anatolien. Die Strecke führt 64 Kilometer durch das Gebirge und erreicht eine Höhe von 1500 m. Neben 44 Tunneln auf 20 km Länge, die durch den Fels gesprengt wurden, mussten unzählige Brücken und Viadukte errichtet werden. Entlang der Strecke entstanden zahlreiche neue Bahnhöfe, darunter prächtige Bauten, wie die Stationen in Istanbul, Aleppo und Damaskus, die allesamt von deutschen Firmen errichtet wurden (Abb. 5). Beteiligt waren u.a. der Baukonzern Philipp Holzmann und die Friedrich Krupp AG, welche die Schienen lieferte.

Auch wenn der Bau der Berlin-Bagdad-Bahn bis heute als herausragende Leistung gilt, darf nicht vergessen werden, dass er Zehntausenden von Menschen das Leben gekostet hat. Da die Deutsche Bank unter dem damaligen Direktor Georg von Siemens der Wirtschaftlichkeit dieses

Abb. 5: Der auf der asiatischen Seite des Bosphorus gelegene Bahnhof Haydarpascha in Istanbul, von dem die türkischen Bahnlinien in Richtung Anatolien, Syrien, Iran und Irak abfahren. Der Bahnhof wurde durch die deutsche Firma Philipp Holzmann als Ausgangspunkt der Bagdad-Bahn errichtet und nach zweijähriger Bauzeit im August 1908 eröffnet.



Unternehmens überaus skeptisch gegenüberstand, sah die deutsche Regierung darüber hinweg, dass der türkische Staat für den Bau Zwangsarbeiter rekrutierte. Ein besonders trauriges Kapitel betrifft die armenische Bevölkerung. 1914 entschied die osmanische Regierung, die Armenier aus Anatolien zu vertreiben, worauf ein Grossteil der Männer zur Zwangsarbeit an der Bagdad-Bahn herangezogen wurde. Die gefährliche und körperlich sehr harte Arbeit kostete Tausenden von ihnen das Leben. Berlin schwieg dazu, da es von den billigen Arbeitskräften profitierte.

Keine Freude am Bahnprojekt und an der engen Zusammenarbeit zwischen Deutschland und dem Osmanischen Reich hatten die übrigen europäischen Grossmächte. Grossbritannien, Frankreich und Russland sahen ihren Einfluss im strategisch wichtigen Nahen Osten bedroht, denn über Bagdad und Kuwait hinaus geführt, hätte die Bahnlinie zum schnellsten und wirtschaftlichsten Verkehrsweg zwischen Europa und

Indien werden können. Vor allem den Briten war die Bahn ein Dorn im Auge, da diese als Verkehrsweg in direkter Konkurrenz zum Suezkanal stand. Die Intensivierung der politischen, wirtschaftlichen und militärischen Beziehungen Deutschlands mit dem Osmanischen Reich wurde als Provokation empfunden und führte im Vorfeld des 1. Weltkrieges zu einer Annäherung der drei übrigen europäischen Grossmächte.

In den Kriegsjahren zwischen 1914 – 1918 wurde der Bau der Bagdad-Bahn von deutscher Seite aus militärstrategischen Gründen energisch vorangetrieben, denn das Deutsche Reich wollte sich von den Ölimporten der USA unabhängig machen. Zu diesem Zweck hatte sich die Deutsche Bank bereits 1911 vom Osmanischen Reich das Recht zusichern lassen, Öl- und Mineralvorkommen in einem Streifen von 20 km Breite um die Bahnstrecke herum abbauen zu können! Nach dem ersten Weltkrieg jedoch verlor Deutschland die Kontrolle über das Projekt und die Weltkarte des Nahen Osten wurde neu geordnet: 1923 rief Mustafa Kemal die Republik Türkei aus; später entstanden - auch durch kräftiges Mitmischen der Europäer und der USA - die Länder Syrien und Irak. Diese trieben nun ihrerseits die Arbeiten weiter voran, so dass 1940 die zu Beginn des Jahrhunderts begonnene Bahnstrecke nach Bagdad fertig gestellt war. Es ist eine Ironie der Geschichte, dass Eisenbahnreisen just in jener Zeit zunehmend an Glanz verloren und durch das Flugzeug als Reisemittel verdrängt wurden.



Abb. 6: Plakat vom Simplon-Orient-Express aus dem Jahr 1927 mit der Zitadelle von Aleppo. Aus: Agatha Christie und der Orient, Bern 1999.

## Stilvolle Abenteuerreisen an Bord des Orient-Expresses

Die grosse Zeit der Eisenbahnreisen fand Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts statt. Eigens gegründete Schlafwagengesellschaften, deren berühmteste die Compagnie Internationale des Wagon-Lits war, boten der gesellschaftlichen Elite eine exklusive Form des Reisens an. Ihre Philosophie war es, den Reisenden auf internationalen Strecken „ein Hotel auf Rädern“ mit allem Komfort anzubieten, wobei die Ausstattung der Schlafwagen keinen Wunsch offenliess. Die Bettwäsche war aus feinstem Leinen gearbeitet; Silberbesteck und Porzellan waren mit dem Wappen der Gesellschaft versehen. Gekocht wurde nur mit den besten Zutaten; an jedem Bahnhof wurden frische Lebensmittel eingekauft. An den grossen Zielorten und den Umsteigebahnhöfen, wie beispielsweise Istanbul, Bagdad und Damaskus, liess die Compagnie Internationale des Wagons-Lits, die eng mit dem Reisebüro Cook zusammenarbeitete, luxuriöse Hotels errichten, damit der Reisende auch bei einer Unterbrechung der Fahrt oder am Ziel angekommen vom legendären Service der Compagnie profitieren konnte. Der berühmteste Zug der Compagnie Internationale war

der Orient-Express, der von 1883 bis 1914 von Paris über München, Wien, Budapest, Belgrad und Sofia nach Konstantinopel, dem späteren Istanbul, fuhr. Nach Ende des 1. Weltkrieges wurde die Verbindung mit veränderter Route wieder aufgenommen; die siegreichen Länder setzten durch, dass der Orient Express nicht mehr über Deutschland und Österreich, sondern von Paris aus durch die Schweiz und den Simplontunnel nach Mailand, Venedig, Triest und Zagreb fuhr. Erst in Belgrad wurde die ursprüngliche Strecke wieder erreicht. Der Zug hiess deshalb nun Simplon-Orient-Express (Abb. 6).

Eine der bekanntesten Persönlichkeiten an Bord des Orient-Expresses war sicherlich Agatha Christie. Die weltbekannte Autorin begleitete ihren zweiten Mann, den britischen Archäologen Max Mallowan, regelmässig zu Ausgrabungen nach Syrien und Irak (Abb. 7). Beide benutzten immer die Bahn, die sie für das beste und bequemste Reisemittel hielten; das Flugzeug hingegen fanden sie teuer und langweilig. Christie's erste Reise in den Orient fand 1928 statt. Von London gelang-



Abb. 7: Agatha Christie auf dem Balkon des Hauses der „British School of Archaeology in Iraq“ in Bagdad in den 1950er Jahren. Aus: Agatha Christie und der Orient, Bern 1999.



Abb. 8: Reiseprospekt von Thomas Cook für Busreisen nach Bagdad 1936. Geworben wurde mit dem weltweit grössten „Salon-Bus“, der von Haifa, Beirut oder Damaskus nach Bagdad fuhr. Aus: Agatha Christie und der Orient, Bern 1999.

te sie über Paris mit dem Orient-Express nach Istanbul. Für die 3342 km lange Strecke zwischen Calais und Istanbul benötigte dieser drei Tage. Dort wurde Christie von einem Mitarbeiter der Agentur Cook abgeholt, der mit ihr über den Bosphorus auf die asiatische Seite zum Bahnhof Haydarpascha fuhr, von dem die Züge Richtung Osten abgingen. In ihrer Autobiographie schreibt Christie, wie froh sie um den „Begleitservice“ von Cook gewesen sei, denn „auf dem Haydarpascha-Bahnhof ging es zu wie in einem Narrenhaus“. Mittels eines grosszügigen Bakschichs des Cook-Mitarbeiters gingen die Zollformalitäten flott über die Bühne und Christie konnte ihre Reise ohne Probleme fortsetzen. Ab Istanbul fuhr sie an Bord des Taurus-Express, der auf den bereits fertig gestellten Abschnitten der Bagdadbahn verkehrte, bis Aleppo und stieg hier - da die Zugstrecke über Aleppo bis Bagdad erst 1940 fertig gestellt wurde - in den Nahverkehrszug nach Damaskus um. Da dieser Zug nie schneller als acht Kilometer pro Stunde fuhr und an jedem noch so kleinen Bahnhof anhielt, war die Strecke Aleppo – Damaskus eine Tages-

reise. Hier stieg Christie auf den Wüstenbus der Nairn Company um, der mit der Reiseagentur Thomas Cook zusammenarbeitete. In den Prospekten der Cook/Wagon-Lits-Gesellschaft werden die Sicherheit und der gute Service dieses Busunternehmens hervorgehoben. So würden nur britische Fahrer eingesetzt und die Mitreisenden erhielten bei den Rastpausen in der Wüste eine Vollverpflegung (Abb. 8).

Noch heute bestechen die Reiseprospekte aus jener Zeit durch die faszinierende Mischung von luxuriösen und gediegenen Fortbewegungsmitteln auf der einen Seite und den exotischen, ja abenteuerlichen Destinationen auf der anderen Seite (Abb. 9). Diese Besonderheit spiegelte sich auch in der Zusammensetzung der Passagiere wider. Oft waren die Reisenden eine bunt zusammengewürfelte Schar von Touristen und Abenteurern, Geschäftsleuten, Adeligen, Politikern und Künstlern, Halbweltdamen, Spionen und Betrügnern, wie sie Agatha Christie in ihren Romanen wie „Mord im Orient-Express“ so meisterhaft beschrieben hat.



Abb. 9: Werbeplakat für die Bahnreise London-Bagdad mit dem Simplon-Orient-Express und dem Taurus-Express aus dem Jahr 1931. Aus: Agatha Christie und der Orient, Bern 1999.



*Abb. 10: Schon von weitem ist das Knarren der Räder von Hama zu hören, die je nach Wasserstand unterschiedlich schnell drehen.*

Was bis in die 1940er Jahre als abenteuerliches Erlebnis der Luxusklasse galt, verlor nach dem 2. Weltkrieg zunehmend an Glanz, und in den folgenden Jahrzehnten wurde die Bahn fast gänzlich vom Flugzeug verdrängt.

Heute werden Bahnfahrten von Reisebüros wieder vermehrt angeboten; die steigende Nachfrage zeigt, dass ein Trend hin zu gemächlicheren Reisen besteht. Gerade Strecken, die durch landschaftlich reizvolle Gebiete führen

und historische Sehenswürdigkeiten aufweisen, erfreuen sich zunehmender Beliebtheit. Die Strecke Damaskus – Istanbul gehört ebenso dazu wie die erst kürzlich wieder in Betrieb genommene Strecke Damaskus - Amman mit der Hedjazbahn.

Abb. 11: Das Wüstenschloss von Qasr ibn Wardan aus dem 6. Jahrhundert mit dem Palast, einst Sitz des Lokal-gouverneurs, und der Kirche, die ursprünglich von einer Kuppel bedeckt war, von der heute nur noch ein Bogen erhalten ist.



### Gewitterwolken über dem Wüstenschloss

Nach rund 4-stündiger Fahrt erreichen wir Hama, die Stadt der Wasserräder. Hier finden sich insgesamt 15 solcher Räder, die meisten über 20 m hoch, die seit Jahrhunderten Stadt und Region mit Wasser aus dem Fluss Orontes versorgen (Abb.10).

In Hama steigen wir für einen Ausflug zum Wüstenschloss Qasr ibn Wardan auf den Bus um. Auf der ca. 50 km langen Fahrt kommen wir in kleinen Dörfern mit Bienenwabenhäusern vorbei. Überall werden wir von Kinderscharen freudig begrüßt. Zum Glück hat unser Guide Abdul seine Gebäckdose stets dabei und die feinen Biskuits werden unter Gelächter sofort verschlungen. Qasr ibn Wardan wurde im Jahr 564 unter dem byzantinischen Kaiser Justinian erbaut und gehörte zu einer Reihe von Festungsbauten, die zum Schutz vor den Persern errichtet wurden. Das Wüstenschloss, das aus einem Palast, einer Kirche und Stallungen besteht, besticht durch eine aussergewöhnliche Architektur: Für den Bau wurden abwechselnd dunkler Basaltstein und gelbliche Lehmziegel verwendet, was ein gestreiftes Muster an den Fassaden ergab (Abb. 11).

Auf der Rückfahrt nach Hama verfärbt sich der Himmel zunehmend dunkler und es bricht ein Gewitter begleitet von heftigen Regenschauern aus. Wieder trockenen Fusses an Bord unseres Zuges angekommen, werden wir mit einem feinen Abendessen verwöhnt und beziehen dann unsere Schlafkabinen.

### Palmyra, die Königin der Wüste

Am nächsten Morgen setzt sich der Zug Richtung Palmyra in Bewegung. Wir durchqueren die Wüstensteppe, die das Mittelmeergebirge vom Zweistromland trennt. Das Land ist nur dünn besiedelt und die meisten Bewohner sind Beduinen. Immer wieder sehen wir ihre Zeltlager; Ziegenherden weiden entlang der Geleise. Nur wenige Strassen durchqueren das weite Land. Meist folgen sie den Pipelines, die Öl vom Zweistromland an die Küste Syriens transportieren. Auf einem kleinen Bahnhof rund 35 km ausserhalb von Palmyra hält unser Zug, und wir steigen in einen Bus um, der uns bis in die Oase fährt.

Wie so mancher Ort im Orient, weckt auch Palmyra romantische Assoziationen und Phantasien. „Die Stadt der Palmen“ ist heute ein gigantisches Ruinenfeld – aber was für eines (Abb. 12)! Palmyra - auf halber Strecke zwischen Euphrat und Mittelmeer gelegen - war einst weltbekanntes Handelszentrum und Warenumschlagsplatz an einer der wichtigsten Verbindungsrouten zwischen China und dem Westen. Über Tausende von Kilometern wurden darauf Luxusgütern auf Kamelkarawanen von Asien ans Mittelmeer transportiert. Palmyra profitierte von seiner strategisch günstigen Lage: Es liegt zwar mitten in der Wüste, ist jedoch in ein Felsmassiv eingebettet und wird von zwei Quellen gespeist. Daher bot es sich, den grossen Handelskarawanen als Raststation auf



der beschwerlichen und langen Reise an. Die Fürsten der Stadt garantierten für die Sicherheit der Karawanenwege rund um Palmyra und stellten Lagerhallen und Unterkünfte für die Reisenden zur Verfügung. Dafür verlangten sie Abgaben in Form der Luxusgüter, wie Seide, Gewürze, Edelsteine, Parfüme und Elfenbein, die über Palmyra transportiert wurden. Diese geschickte Politik liess die Herrscher der Palmenstadt bald reich und mächtig werden, was sich in den monumentalen Bauwerken und aufwendigen Grabdenkmälern eindrücklich manifestiert.

Palmyra stand seit dem 1. Jahrhundert n. Chr. unter römischer Herrschaft. Da die Stadt und ihr Machtbereich jedoch eine willkommene Pufferzone zwischen dem Römischen Reich und dem Parthischen Reich (später dem Sassaniden-Reich) im Osten bildeten, genoss Palmyra weitgehende Unabhängigkeit von Rom und durfte sogar eine eigene Miliz stellen. Ihre absolute Glanzzeit erlebte die Oasenstadt im 2. und 3. Jahrhundert n. Chr. Damals umfasste sie 200'000 Einwohner und war ein blühendes Handelszentrum. An der Schnittstelle verschiedener Kulturen gelegen, war Palmyra ein Schmelztiegel östlicher und westlicher Elemente. Die Architektur war vorwiegend römisch beeinflusst: So prägten monumentale öffentliche Gebäude und eine prächtige Kolonnadenstrasse das Bild der Stadt. Malerei und Religion dagegen waren eher den östlichen Traditionen verpflichtet.

### Eine Fürstin fordert das Römische Reich heraus

Besonders spannende Jahre erlebte Palmyra unter Septimius Odaenathus (260 – 267) und seiner Gattin Zenobia (Abb. 13). Der mächtige Stadtfürst eroberte auf eigene Faust weite Gebiete, so dass sich Palmyra unter seiner Regierung zu einem quasi autonomen Bestandteil des Römischen Reiches entwickelte. Da Odaenathus immer wieder gegen die persischen Sassaniden, den Haupt rivalen Roms im Osten, vorging, liess ihn der römische Kaiser gewähren, lag es doch auch im Interesse Roms, die Ostgrenze des Reiches vor Angriffen der Perser zu schützen und damit den lukrativen Handel mit dem

Abb. 12: Blick auf die Ruinen von Palmyra im Abendlicht.



Abb. 13: Kopf einer Statue des palmyrenischen Stadtfürsten Septimius Odaenathus. Aus: *Syrien - Wiege der Kultur*, Quebec 1999.

östlichen Asien zu sichern. Offenbar wurden die militärischen Interventionen von Odaenathus gegen die Sassaniden so geschätzt, dass ihm sogar die Verantwortung für die Orientprovinzen und die römischen Heere im Osten übertragen wurde. Im Jahr 267 wurde er auf der Rückkehr von einem Feldzug gegen die Perser unter bis heute ungeklärten Umständen ermordet. Nach dem Tod von Odaenathus übernahm seine zweite Frau Zenobia die Regentschaft für den noch unmündigen Sohn und regierte als Königin über einen Großteil des römischen Orients (Abb. 14). Geschickt nutzte sie eine vorübergehende Schwäche des Römischen Reiches aus, um ihren Machtbereich auszudehnen, und eroberte 270 Arabien und Ägypten, die Kornkammer Roms. Dies veranlasste den Kaiser Aurelian im Frühjahr 272 einen Feldzug gegen Zenobia zu führen. In zwei Schlachten wurden die palmyrenischen Truppen geschlagen und im August 272 Palmyra von den Römern erobert. Zenobia wurde auf der Flucht gefangen genommen und nach Rom gebracht, wo sie 274 im



Abb. 14: Silbermünze mit dem Bild von Zenobia, die um 270 v.Chr. Arabien und Ägypten eroberte. Aus: Wikipedia.

Triumphzug des Aurelian vorgeführt wurde. Danach soll sie in einer Villa unweit von Tivoli bei Rom gelebt und dort verstorben sein. Einer anderen Überlieferung zufolge soll Zenobia jedoch auf dem Transport nach Rom jegliche Nahrung verweigert und noch auf dem Weg dorthin gestorben sein.

Nach der Rückeroberung Palmyras durch Rom erhob sich die Bevölkerung gegen die römische Besetzung. Der Aufstand wurde niedergeschlagen und die Stadt verwüstet. Damit begann der Niedergang der einst prächtigen Oasenstadt. Aufgrund der unsicheren Lage wählten die Handelskarawanen andere Routen und Palmyra verlor innerhalb weniger Jahre seine einst herausragende Bedeutung. Um 300 n.Chr. liess der Kaiser Diokletian zur Sicherung der Ostgrenze Roms gegen die Einfälle der Perser ein Militärlager für seine dort stationierten Legionen errichten und die Stadtmauern erneuern. Im 4. Jahrhundert hielt das Christentum in Palmyra Einzug und die Stadt wurde Bischofssitz. Als die Oase um 634 islamisch wurde, entstand eine kleine arabische Siedlung im antiken Stadtgebiet.

## Rundgang durch prächtige Ruinen

Es ist ein ausgesprochener Glücksfall, dass das zu Beginn des 20. Jahrhunderts gegründete moderne Palmyra, Tadmur genannt, ausserhalb der antiken Stadtanlage liegt und deshalb nahezu das gesamte Ruinenfeld vor moder-



Abb. 15: Tempel des Baal mit Säulenhalle.



Abb. 16: Das Hadrianstor mit der Kolonnadenstrasse im Hintergrund. Die Säulen wurden von reichen Bürgern von Palmyra gestiftet. An den Säulenbasen waren Statuen der Geldgeber aufgestellt, die sich in den darauf angebrachten Inschriften auch namentlich verewigen liessen.

ner Überbauung und Zerstörung bewahrt geblieben ist. So lässt sich hier ein Gesamteindruck von einer Stadt der Antike gewinnen, wie er in dieser Art nur an wenigen Orten möglich ist. Unser Rundgang durch die Ruinenstätte beginnt im Osten Palmyras beim Tempel des Baal. Dieser gilt als eines der wichtigsten religiösen Bauten des 1. nachchristlichen Jahrhunderts im Nahen Osten. Die quadratische Anlage wird von einer hohen Mauer von 200 m Seitenlänge eingefasst. Das eigentliche Heiligtum ist ein rechteckiges, von einer Säulenhalle umgebenes Gebäude (Abb.15). In seinem Inneren finden sich an den Süd- und Nordseiten Nischen, in denen früher Kultbilder aufgestellt waren. Hauptgottheit des Tempels war Baal, ein ursprünglich kanaanäischer Wetter- und Fruchtbarkeitsgott, dessen Kult im Vorderen Orient weit verbreitet war. Der Name Baal bedeutet Herr oder König und findet sich z.B. in Balthasar und Hannibal, aber auch im Ausdruck Beelzebub wieder, der im Neuen Testament eine Bezeichnung für den Teufel darstellt. In frühchristlicher Zeit wurde der Tempel in eine Kirche umgewandelt; im 8. Jahrhundert richteten die muslimischen Bewohner darin eine Moschee ein.

Vom Baal-Tempel führte einst eine prächtige, 1,2 km lange Kolonnadenallee durch das Stadtgebiet. Die noch er-

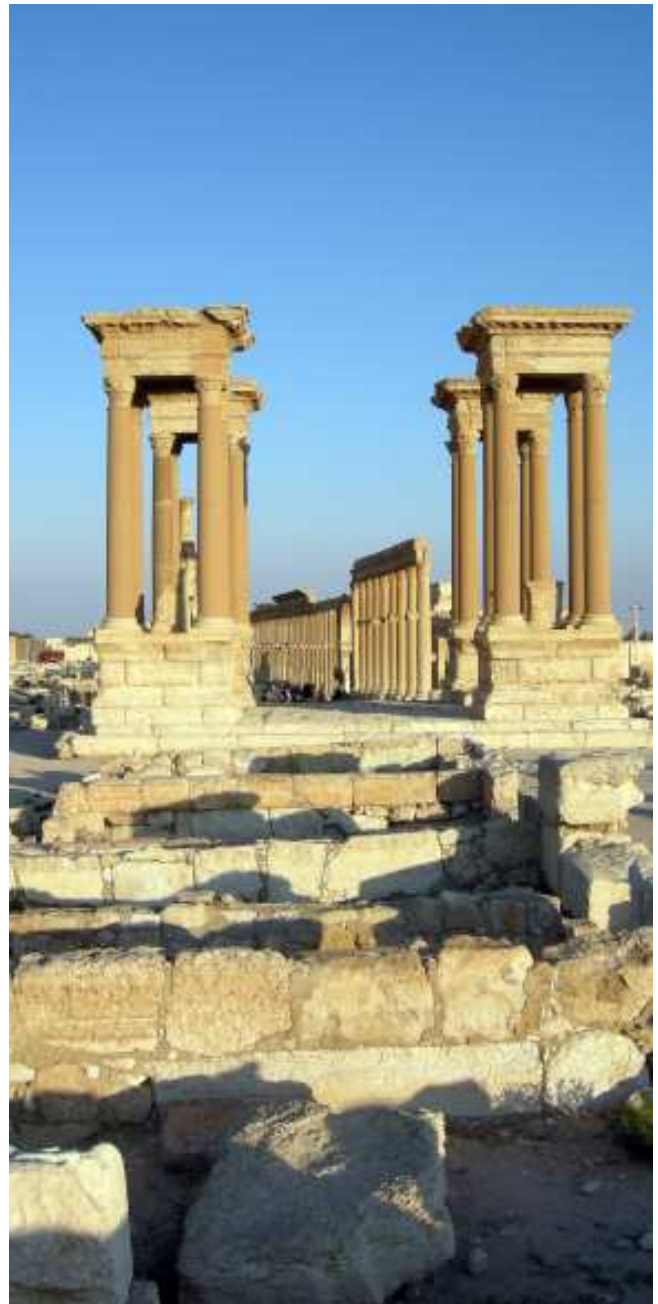


Abb. 17: Der 1963 wiedererrichtete Tetrapylon markierte früher den Kreuzungspunkt der beiden Hauptstrassen von Palmyra. Von den 16 Säulen ist nur noch eine antik, die anderen sind Nachbildungen.

haltenen Abschnitte lassen erahnen, was für einen gewaltigen Eindruck diese Säulenstrasse und die an ihr liegenden Bauten auf die Reisenden gemacht haben müssen, wenn sie nach wochenlangen Strapazen durch die Wüste in der Oasenstadt eintrafen. Die Richtungsänderungen im Verlauf der Strasse zeigen, dass bei ihrem Bau im Verlauf des 2. Jahrhunderts n.Chr. auf bestehende Gebäude Rücksicht genommen werden musste. Der besterhaltene Teil ist derjenige zwischen Hadrianstor und Tetrapylon. Das sog. Hadrianstor - nach



Abb. 18: Vor den Toren ausserhalb der antiken Stadt befindet sich das Tal der Gräber mit den für Palmyra typischen Grabtürmen, die es in dieser Form nur hier gibt.



Abb. 19: Die Turmgräber in Palmyra sind von aussen betrachtet schlicht, innen jedoch aufwendig verziert.

dem gleichnamigen römischen Kaiser benannt, der im Jahr 129 Palmyra besuchte - ist als Triumphbogen gestaltet und detailreich verziert (Abb.16). Spaziert man auf der 11 m breiten Säulenstrasse weiter, gelangt man zum Tetrapylon (Abb.17). Auf einem ovalen Platz erheben sich vier Sockel, die mit je vier Säulen aus rosafarbenem Assuan-Granit geschmückt sind. Im Innern der vier Säulen waren ursprünglich wohl Statuen aufgestellt. Wer Zeit und Musse hat und sich auch abseits der Säulenstrasse umsieht, entdeckt hier eine faszinierende Mischung aus typisch römischen Bauelementen, wie Theater, Marktplatz oder Resten einer Bäderanlage, und Tempeln, die orientalischen Gottheiten geweiht waren, wie Nabo, einem mesopotamischen Gott der Weisheit und Schrift oder Baal-Shamin, einer Erscheinungsform des Baal, der auch mit dem assyrischen Wettergott Hadad gleichgesetzt wurde.

### Eine Totenstadt mit Türmen

Die Bewohner von Palmyra bestatteten ihre Toten in Nekropolen ausserhalb der Stadtmauern. Einen besonderen Grabtypus, der nur in Palmyra nachgewiesen ist, bilden die Turmgräber (Abb.18). Sie sind aus geschnittenen Steinquadern errichtet und weisen bis zu fünf Stockwerken auf, zu denen jeweils Wendeltreppen hochführen (Abb. 19). In jedem Stockwerk befinden sich mehrere Nischen (Loculi) für die Körper der Verstorbenen. Jedes Nischengrab wurde mit einer Steinplatte verschlossen, auf welcher das Bildnis der verstorbenen Person im Relief wiedergegeben war (Abb. 20). Dutzende, ja sogar Hunderte von Angehörigen reicher Familien konnten in den Nischengräbern eines Turmes beigesetzt werden. Die ältesten Turmgräber stammen aus dem 1. Jahrhundert v.Chr., die Mehrzahl wurde jedoch im Verlauf des 1. Jahrhunderts n.Chr. errichtet. Um 130 n.Chr. wurde mit dem Bau von Turmgräbern aufgehört.



Abb. 20: Wand eines palmyrenischen Familiengrabes mit Nischengestaltung. Die Verschlussplatten sind mit Reliefdarstellungen der Verstorbenen dekoriert.

Die zweite wichtige Kategorie von Grabanlagen bilden die sog. Hypogäen. Diese unterirdischen Familiengräber sind in der Regel aus dem anstehenden Felsen gearbeitet und bestehen aus einem Korridor und rechtwinklig dazu verlaufenden Gängen, in deren Wände bis zu sechs Grabnischen übereinander angeordnet sind. Wie in den Turmgräbern sind auch hier die Grabplatten mit den Büsten der Verstorbenen verziert. Im Allgemeinen wurden in diesen Anlagen die Toten einer Familie über mehrere Generationen hinweg beigesetzt. So wurden in einigen Gräbern über 700 loculi gezählt! Die unterirdischen Gräber waren rund 100 Jahre länger in Gebrauch als die Grabtürme.

Die Grabmonumente Palmyras mit ihrem sorgfältig gearbeiteten Reliefschmuck machen deutlich, welche Bedeutung diesen „Häusern für die Ewigkeit“ beigemessen wurde. Aber nicht nur die Gräber, sondern auch die Bestattungen selber waren sehr aufwendig. Die summarisch mumifizierten Verstorbenen wurden mit den damals wertvollsten Stoffen aus Wolle und Seide umwickelt und

mit kostbaren Schmuckstücken dekoriert (Abb.21). Die Wolle wurde in verschiedenen Farbtönen eingefärbt; besonders beliebt war Purpur. Die dazu nötige Farbtinktur erhielt man aus dem Drüsensekret der Mittelmeer-Schnecke Murex. Da jedes Tier nur wenige Tropfen davon produzierte, wurden für das Färben von Wolle Tausende von Purpurschnecken benötigt. Ihre Drüsenabsonderungen wurden in Salzwasser gesiedet, was die purpurfarbene Tinktur ergab. Während neun Tagen wurde die Wolle in der Tinktur gekocht, ein Prozess, der üble Gerüche freisetzte und deshalb im Freien stattfinden musste. Führend in der Herstellung von purpurgefärbten Stoffen waren die



Hafenstädte Sidon und Tyros an der Mittelmeerküste. Unter Diokletian sollen Purpurstoffe so kostbar gewesen sein, dass sie mit Gold aufgewogen wurden. Ein ebenfalls beliebter Luxusstoff war Seide. Da sich Palmyra an einem Zweig der sog. Seidenstrasse befand, auf dem Güter aus Asien ans Mittel-

Abb. 21: Grabrelief einer Frau. Reich verzierte Gewänder und kostbarer Schmuck zeugen vom Reichtum der Elite Palmyras. Aus: *Syrien - Wiege der Kultur*, Quebec 1999.



Abb. 22: Blick aus dem Hotel in Palmyra auf den Palmenhain und den Baal-Tempel im Morgenlicht.

meer transportiert wurden, gelangten auch Seidengewebe und Seidenstickereien in die Oase, mit denen sich die wohlhabenden Bürgerinnen und Bürger von Palmyra gerne schmückten.

Zum Sonnenuntergang begeben wir uns auf die arabische Burg aus dem 13. Jahrhundert und geniessen die herrliche Sicht über das weite Gelände. Am nächsten Morgen heisst es schon wieder Abschiednehmen und wir werfen einen letzten Blick auf die majestätischen Ruinen der Palmenstadt (Abb.22).



Abb. 23: In reizvoller Umgebung thront der imposante Krak des Chevaliers in erhöhter Lage zwischen der Mittelmeerküste und dem hügeligen Hinterland. Die Festung ist ein eindrückliches Zeugnis des christlichen Herrschaftsanspruchs auf die Levante während 200-jährigen Epoche der Kreuzzüge.

### Der Krak des Chevaliers – Ein Bollwerk der Kreuzritter gegen den Islam

Der Bus bringt uns wieder zu unserem Sonderzug, der etwas ausserhalb von Palmyra auf uns wartet. Wir fahren nach Westen Richtung Mittelmeerküste und durchqueren zunächst wiederum Wüsten- und Steppengebiet. Sobald der Zug aber das Orontes-Tal erreicht, wird die Landschaft zunehmend grüner. Nach einigen Stunden Bahnfahrt mit einem feinen Mittagessen an Bord steigen wir für den Besuch eines weiteren Highlights wiederum in den Bus um. Die Route zum Krak des Chevaliers, der besterhaltenen und schönsten Burg Syriens, führt durch eine reizvolle mediterrane Hügellandschaft vorbei an Olivenhainen und blühenden Wiesen mit roten Mohntupfern. Immer wieder bieten sich spektakuläre Ausblicke auf das schneebedeckte Libanongebirge oder auf idyllisch an einem Hangrücken gelegene Dörfchen. Hinter einer engen Kurve gibt die Strasse unvermittelt den Blick auf die Burg frei (Abb. 23).

Der Krak des Chevaliers ist eine der berühmtesten mittelalterlichen Festungen der Welt. Seine Geschichte ist eng mit den Kreuzrittern in Syrien verbunden. Auslöser der insgesamt sieben Kreuzzüge, die rund 200 Jahre von 1096 und 1291 andauerten, war der Aufruf des Papstes Urban II. zum heiligen Krieg und zur Befreiung Jerusalems im Jahr 1095 auf dem Konzil von Clermont. Konkreter Anlass war ein Hilferuf des byzantinischen Kaisers gegen die Seldschuken, welche die traditionsreiche christliche Wallfahrt in die heilige Stadt Jerusalem seit längerer Zeit erschwerten. So war es im syrischen Raum zu Christenverfolgungen und Kirchenentweihungen gekommen. Neben den religiösen Motiven der Kreuzzüge spielten jedoch auch wirtschaftliche Interessen eine grosse Rolle. Kaufleute sahen im Osten

neue Märkte und landlose Adlige aus Europa hegten Machtansprüche und Expansionsgelüste. Und so folgten Abertausende dem päpstlichen Ruf und brachen in den Orient auf. Nicht nur Adlige mit ihren Gefolgsleuten, sondern auch Männer und Frauen aus dem „normalen Volk“ begaben sich auf die strapazenreiche Mission. Als die ersten Kreuzfahrer am 20. Oktober 1097 an der Küste von Antiochia an Land gingen, hielten die Araber sie irrtümlicherweise für einen Teil der byzantinischen Armee und massen ihnen keine grosse Bedeutung bei. Byzanz war zu jener Zeit zwar ein mächtiger Feind des Islams, aber die Beziehungen zwischen den Arabern und Konstantinopel waren von einer gewissen gegenseitigen Toleranz geprägt. Doch schon bald merkten die Araber, dass es sich bei den Kreuzfahrern mehrheitlich um fanatische Kämpfer handelte, welche dem Islam voller Hass gegenüberstanden. Vor allem das Fussvolk ging mit äusserster Härte gegen Muslime vor. Im Glauben, dass ein erfolgreicher



Kreuzzug den Sündenerlass und die Rettung vor dem Fegefeuer mit sich brachte, wurden beispielsweise muslimische Gefangene auf grausame Weise getötet; als eine Hungersnot drohte, sollen sogar Kinder gebraten und verzehrt worden sein. Auch die Eroberung von Jerusalem im Juli 1099 war von Übergriffen begleitet: Die Bevölkerung - Muslime, aber auch Juden - wurde massakriert, die Stadt geplündert und die heiligen Orte des Islam geschändet. Nicht nur die islamische, sondern ebenso die byzantinische Welt war über die Ereignisse bestürzt. Allerdings konnten die arabischen Herrscher den christlichen Kämpfern nichts entgegensetzen, da sie untereinander heillos zerstritten waren. Nach der Eroberung von Jerusalem errichteten die von den Einheimischen als „Franken“ bezeichneten Europäer entlang der östlichen Mittelmeerküste vier Kreuzfahrerstaaten, die 1143 ihre grösste Ausdehnung erreichten (Abb.24).

Nach dieser Periode christlicher Überlegenheit folgten Jahre muslimischer Gegenoffensiven. So gelang es dem berühmten Heerführer Saladin 1187 die Franken bei Hattin vernichtend zu schlagen und im darauf folgenden Jahr auch Jerusalem einzunehmen. Diese in Europa als Katastrophe empfundenen Niederlagen führten zum sog. dritten Kreuzzug, dem sich der deutsche Kaiser Friedrich Barbarossa, Richard Löwenherz von England und Philipp II. von Frankreich anschlossen. Mit einem riesigen Heer gelang es ihnen, einzelne Gebiete zurückzuerobern, insbesondere die wichtige Hafenstadt Akkon.

Abb. 24: Karte der vier Kreuzfahrerreiche zur Zeit ihrer grössten Ausdehnung um 1143. Aus: Saladin und die Kreuzfahrer, Mainz 2005.

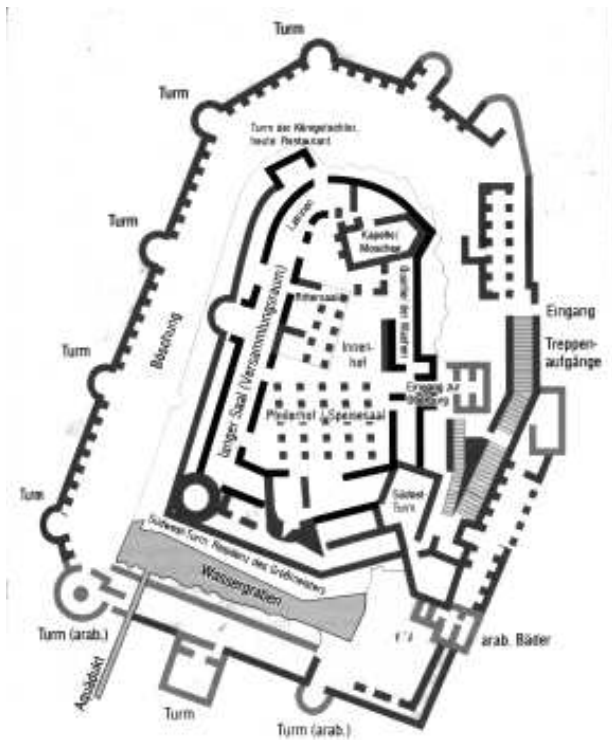


Abb. 25: Plan des Krak. Aus: *Syrien - Reise Know How*, 2006.



Abb. 26: Hohe, durch lange Korridore miteinander verbundene Säle prägen das Innere des Krak des Chevaliers.

In der Folge kam es zu einer Periode der Ko-Existenz zwischen Kreuzfahrern und Muslimen, die jedoch immer wieder von schweren Auseinandersetzungen getrübt wurde, bis sich 1291 die letzten Franken aus der Levante zurückzogen.

Arabischen Quellen zufolge befand sich schon seit 1030 eine kleine Burg an der Stelle des heutigen Krak, die durch den Emir von Homs gebaut worden war. Als die Kreuzfahrer im Jahr 1097 an der syrischen Küste eintrafen und ins Landesinnere vorrückten, sicherten sie die eroberten Gebiete durch die Errichtung von Stützpunkten. So wurden die Hafencities ausgebaut und es entstand ein Netzwerk von Wehrbauten – alle in Sichtweite voneinander. Rasch erkannten die Eroberer die strategisch hervorragende Lage des heutigen Krak des Chevaliers und beschlossen die Burg - zwischen Küste und Hinterland auf einem Hügel, von dem aus sich die Umgebung gut kontrollieren liess, gelegen – zur wichtigsten Kreuzritterburg auszubauen. 1144 wurde die Burg vom Johanniterorden übernommen, einem Ritterorden, der zusammen mit dem Tempelorden das Rückgrat des Kreuzfahrerheeres bildete und die Verteidigung von Burgen sowie die notwendigen Soldaten-Kontingente organisierte. Unter den Johannitern erfuhr der Krak zwischen 1150 und 1250 seinen bedeutendsten Ausbau. Während über 100 Jahren galt die Festung als uneinnehmbar und stellte ein weit herum sichtbares Bollwerk des Christentums gegen den Islam dar. Selbst die berühmten Anführer Nur al-Din und Saladin versuchten ohne Erfolg, den Krak einzunehmen. Erst Sultan Baibars gelang 1271 die Eroberung der Burg, nachdem er sie einen Monat lang mit Steinwurfmaschinen attackiert hatte.

## Die Kreuzritterburg als Ausflugsziel von Einheimischen und Ausländern

Heute wird der Krak des Chevaliers glücklicherweise nur noch von Besuchern „gestürmt“ und er hat sich zum beliebten Ausflugsziel für Jung und Alt, für Einheimische und Ausländer entwickelt. Ein Besuch der gut erhaltenen Burg lohnt allemal: Nicht nur von aussen beeindruckt der Bau durch seine mächtige Erscheinung, auch sein Innenleben hat es „in sich“. Auf einem Rundgang durch die Festung lässt sich die ausgeklügelte Architektur bewundern, die ganz im Dienst von Sicherheit, Verteidigung und Abwehr stand. An dieser Stelle sei erwähnt, dass die Kreuzfahrer bei ihrer Ankunft in der Levante auf eine hochstehende, Jahrtausende alte Baukunst trafen. Besonders der Befestigungsbau beeindruckte die Ankömmlinge, denn Elemente wie doppelte Mauerringe und gewinkelte Torzüge waren zu jener Zeit in Europa noch gänzlich unbekannt. Sie wurden von den Kreuzfahrern denn auch dankbar aufgenommen und weiterentwickelt. Damit wurde der Fortschritt im Wehrbau ab dem 13. Jahrhundert vorwiegend von den Ritterorden der Kreuzfahrer getragen.



*Abb. 27: Schöne Ausblicke von der Hotelterrasse in Safita: Auf der einen Seite die Berge des Libanon, auf der anderen das Mittelmeer.*

Tritt man als Besucher durch das heutige Eingangsportal, gelangt man zunächst in überdachte Treppenaufgänge, die so breit sind, dass sie auch von Reitern auf ihren Pferden benutzt werden konnten (Abb.25). Die Burg selber besteht aus einem äusseren und einem inneren Teil, die beide klar voneinander abgegrenzt sind. Der erste Befestigungswall wird von einem Graben umgeben und enthält die Aussenmauer und die daran angrenzenden Gebäude, wie einen Wehrgang mit dreizehn Türmen, Stallungen und Speicher. Das frühere Haupttor war in einem Turm eingelassen und nach aussen mit einer Zugbrücke verbunden. Der innere Teil der Festung liegt etwas erhöht auf einer Felsplattform und wird ebenfalls von einem Graben umgeben. Der zweite Befestigungswall weist mehrstöckige Türme auf und wird durch eine breite abgeschrägte Böschung begrenzt. Innerhalb dieses zweiten Mauerrings liegen mehrere Gebäude um einen Hof: Versammlungsräume, Küchen, Lebensmittelager und Schlafräume sowie eine Kapelle, die nach der arabischen Eroberung in eine Moschee umgewandelt wurde. Die 3 h umfassende Burganlage ist ein wahres Labyrinth aus riesigen Hallen und Sälen mit Säulengän-

gen und Spitzbogengewölben, düsteren Korridoren, hohen Türmen und meterbreiten Mauern zu sein. (Abb. 26).

Wir steigen auf den sog. Turm der Königstochter, in dem sich heute eine gemütliche Cafeteria befindet und geniessen den wunderbaren Ausblick in die beschauliche Landschaft. In früheren Zeiten muss hier ein emsiges Treiben geherrscht haben. So sollen hier einst bis zu 4000 Mann stationiert gewesen und genügend Nahrungsmittel für 5 Jahre gelagert worden sein. Das Überleben in der Festung, v.a. während einer längeren Belagerung, war aber sicher kein Zuckerschlecken, insbesondere wenn man sich vergegenwärtigt, dass innerhalb der Burgmauern keine einzige Quelle existiert. Zur Wasser-



gewinnung wurden mehrere Zisternen angelegt, in denen sich das Regenwasser sammeln konnte.

Nach dem Besuch des Krak des Chevaliers fahren wir nach Safita, wo wir übernachten. Vor dem Abendessen reicht die Zeit gerade noch für einen Spaziergang durch das malerische, auf einem Hügel gelegenen Städtchen, das gemütliches Mittelmeerflair ausstrahlt. Auch hier steht am höchsten Punkt eine Burg aus der Zeit der Kreuzzüge, die in Sichtweite zum Krak errichtet wurde. Grossartig ist die Aussicht, die man von Safita aus geniesst: Blickt man Richtung Westen über die Hügelketten, glitzert dahinter das Mittelmeer; wendet man den Kopf nach Süden, erheben sich in der Ferne die schneebedeckten Berge des Libanon (Abb.27).

## Auf nach Aleppo

Nun steht die letzte Etappe an Bord unseres Sonderzuges an, der Ende Nachmittag in Aleppo eintreffen wird. Wir geniessen nochmals die Gastfreundschaft an Bord, während der Zug in gemächlicher Fahrt zwischen Tartus und Lattakia der Küste entlang und dann in nordöstlicher Richtung durch mediterrane Gebirgslandschaft fährt. Diese Strecke gehört zu den landschaftlich reizvollsten Syriens (Abb.28). Das Zugspersonal lässt uns nochmals wissen, dass wir jederzeit einen Halt einlegen können, sei es zum Fotografieren oder um sich die Füsse ein bisschen zu vertreten. Wir nutzen das Angebot, um unseren Zug bei einer Brückenüberfahrt zu fotografieren (s. Abb. 1). Geduldig lässt der Lokomotivführer den Zug hin- und herrollen, bis jeder die gewünschten Aufnahmen gemacht hat (Abb.29). Nun wird es Zeit, sich von der Zugcrew zu verabschieden, denn in Aleppo erwartet unsere Gruppe ein besonderer Willkommensgruss. Kaum ist der Zug in den Bahnhof eingefahren, werden wir mit Fanfarenmusik und Tanzdarbietungen empfangen (Abb.30). Anschliessend nehmen wir in der Bahnhofshalle Platz, wo einige Reiseteilnehmer von der lokalen Presse zu ihren Eindrücken über Syrien befragt werden: Ob uns Syrien denn gefallen habe und ob wir wiederkämen. Die Antwort muss nicht lange überlegt sein: Syrien mit seinen vielfältigen Landschaften und tollen Sehenswürdigkeiten und vor allem mit seiner lebenswürdigen Bevölkerung ist uns tatsächlich ans Herz gewachsen. Und so freuen wir uns auf die nächsten Tage und unseren Aufenthalt in der alten Handelsmetropole Aleppo. Doch davon mehr in der nächsten Ausgabe.



Abb. 28: Auf der Fahrt durch das Anseriya-Gebirge nach Aleppo.

Abb. 29: Wir lassen es uns nicht nehmen, ein kurzes Stück vorne im Führerstand mitzufahren.

Abb. 30: Grosser Empfang für unsere Gruppe am Bahnhof von Aleppo.





Karte Syriens mit den wichtigsten Städten. Aus: *Syrien - Wiege der Kultur*, Quebec 1999.

#### Benutzte Literatur zu Syrien:

- Syrien, Reise Know-How Verlag, 2006.
- Syrien - Wiege der Kultur, Musée de la Civilisation Quebec, 1999.
- Saladin und die Kreuzfahrer, Von Zabern Verlag, Mainz 2005.
- Krak des Chevaliers. Archäologisches Handbuch für

#### Benutzte Literatur zur ägyptischen Westwüste:

- Ägypten individuell, Reise Know-How Verlag, 1999.
- The Western Desert of Egypt. An Explorer's Handbook, American University in Cairo Press, 2000.
- Schwimmer in der Wüste, Haymon Verlag, Innsbruck 1997.
- Egypt - Civilization in the Sands, Könemann Verlag, Köln 2000.

## Durch die „Libysche Schweiz“ zum Wüstenglas Tutanchamuns

Notizen zu einer Durchquerung der ägyptischen Westwüste von Dakhla über den Gilf Kebir nach Siwa

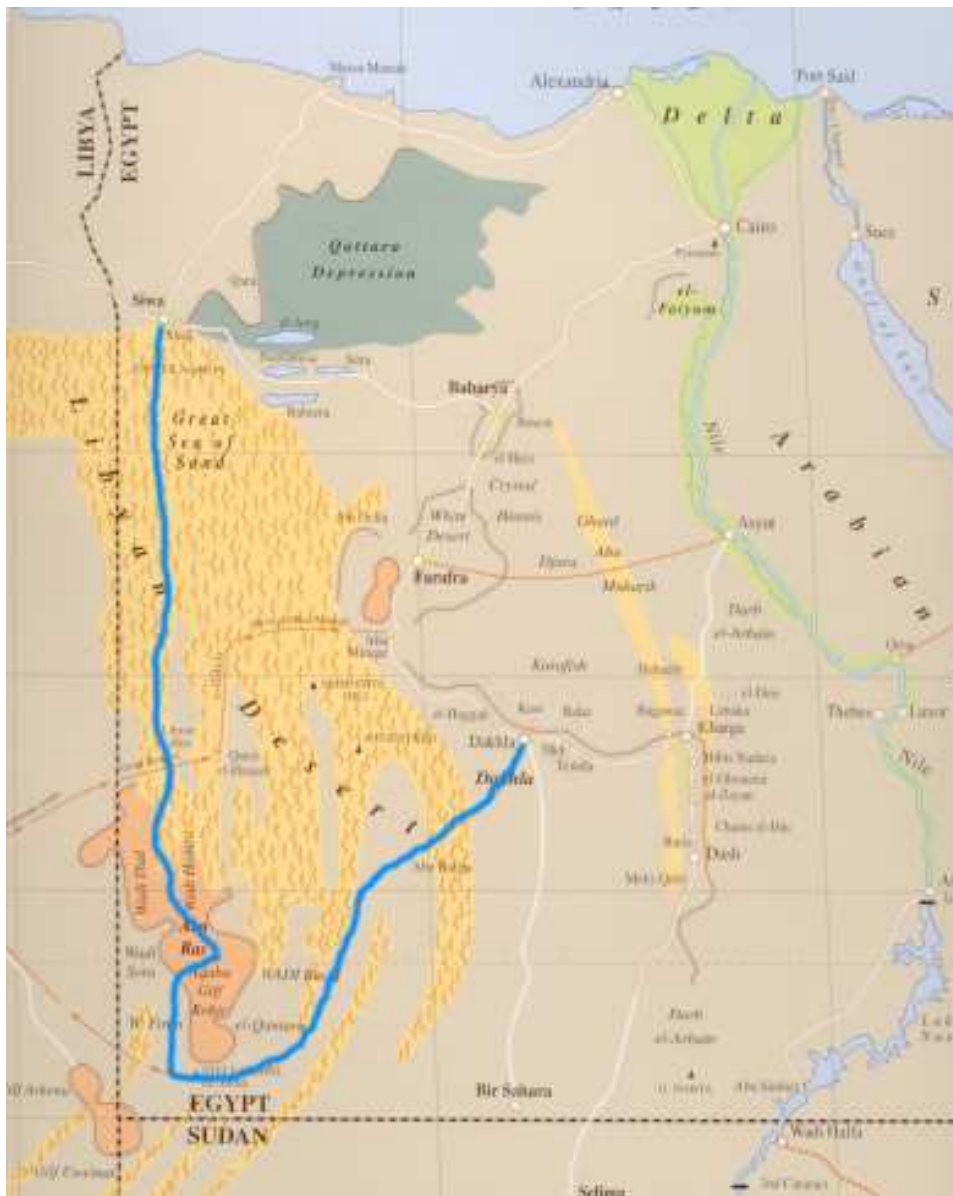


Abb. 1: Karte der Westwüste mit ungefährem Reiseverlauf. Aus: *Egypt - Civilization in the Sands*, Köln 2000.

Im September 2007 war es wieder so weit. Zwei Jahre nach der letzten Wüstenexpedition ins Länderdreieck Ägypten – Sudan – Libyen mit seinen grossartigen Felsmalereien, waren diesmal die Überquerung des Gilf Kebir-Massivs und die Durchquerung der Grossen Sandsee bis in die Oase Siwa geplant (Abb. 1).

Die Westwüste Ägyptens ist Teil der Ostsahara und wird auch „Libysche Wüste“ genannt. Auf ägyptischem Staatsgebiet nimmt sie rund 690'000 km<sup>2</sup> und damit knapp 70% der Landesfläche ein. Sie geht in westlicher Richtung nahtlos in libysches Territorium über und reicht im Süden tief in den Sudan und auch in den Tschad hinein. Charakteristisch für die Libysche Wüste sind die weiten Dünengebiete, auch als Sandmeere bezeichnet, aus denen sich unvermittelt Massive (Inselberge) erheben. Während das Wüstengebiet auf einer Durchschnittshöhe von 260 m liegt, erhebt sich der höchste Punkt im Gebel Uwaynat im ägyptisch-sudanesischen Grenzgebiet auf knapp 2000 m; die tiefste Stelle der libyschen Wüste liegt rund 140 m unter dem Meeresspiegel in der Qattara-Senke und ist gleichzeitig auch der tiefste Punkt des afrikanischen Kontinents.

Ausgangspunkt unsere Reise war die Oase Dakhla. Von dort fuhren wir zunächst nach Südwesten und erreichten am zweiten Tag die Ausläufer des Gilf Kebir Massivs. Dieses mächtige Hochplateau - bestehend aus einem Kalksteinkern, der oben von einer festen Sandsteinkappe umhüllt ist – steigt bis auf 1100 m.ü.M. an und wird von Dutzenden von zerklüfteten Tälern durchzogen - wohl deswegen wurde es früher auch die „Libysche Schweiz“

genannt (Abb. 2). Ursprünglich durch Wassererosion entstanden, werden die Täler des Gilf heute von Sand und Wind weiter geformt. Besonders eindrücklich wirken diese Kräfte im Norden des Massivs: Aufgrund des in Ägypten vorherrschenden Nordwindes breitet sich die Sandsee nach Süden hin aus und ganze Täler des Gilf Kebir werden so langsam mit Sand aufgefüllt. Wie Meereswogen an einer Küste aufschlagen, „branden“ hier die Dünen der Grossen Sandsee unaufhörlich in die Buchten des Plateaus.

## Auf den Spuren der ersten Wüstenforscher

Der erste Europäer, der auf das Massiv aufmerksam wurde und davon berichtete, war der englische Geologe John Ball auf einer Wüstenerkundung im Jahr 1917. Die eigentliche Entdeckung und Namensgebung erfolgte jedoch 1925/26 durch den ägyptischen Prinzen und Wüstenforscher Kemal al-Din. Er wählte den Namen Gilf Kebir, der soviel wie „Grosser dunkler Hügel“ oder „Grosses Hindernis“ bedeutet. Denn damals waren die genauen Ausmasse des Massivs noch unbekannt. Um mehr darüber herauszufinden, fand 1932 die berühmte Almasy - Clayton - Expedition statt, bei welcher zur Erkundung nicht nur Autos eingesetzt wurden, sondern erstmals auch ein Flugzeug mit von der Partie war. Auf einem Aufklärungsflug entdeckte der englische Baron Robert Clayton East-Clayton im Herzen des Gilf Kebir ein langes Tal, welches noch Vegetation aufwies und das den Namen „Wadi abdel Malik“, das Tal des Königsdieners, erhielt (Abb.3). Der ungarische Wüstenforscher Ladislaus Almasy war zunächst nicht begeistert, hätte er doch die Entdeckung selber machen wollen. Abgehalten hatte ihn jedoch eine Fahrt in die libysche Oase Kufra, um Lebensmittel einzukaufen und sich bei den dort stationierten Italienern auch mit einem Vorrat an Chianti einzudecken. Wenigstens - so schrieb er später - konnte nach seiner Rückkehr im Camp mit Wein auf die Entdeckung angestossen werden und das Lager erhielt den Namen „Campo Chianti“. Als Almasy zwei Tage später selber über den Gilf flog und das Tal aus der Luft sah, war er überzeugt, dass die lang gesuchte mythische Oase Zarzura gefunden sei.



Abb. 2: Blick vom Plateau des Gilf Kebir-Massivs in die zerklüfteten Täler. Fotos wenn nicht anders vermerkt: A. Küffer.

## Ein Mythos überdauert die Jahrhunderte – Die verlorene Oase Zarzura

Neben der Erkundung des Gilf Kebir-Massivs hatte sich die Almasy - Clayton - Expedition auch zum Ziel gesetzt, die verlorene Oase Zarzura - übersetzt die „Oase der kleinen Vögel“ - zu finden. Vor allem Almasy war davon geradezu besessen. Seit er von Beduinen die Geschichten um eine mythische Stadt mitten in der Wüste gehört hatte, liessen ihn die Legenden nicht mehr zur Ruhe kommen. Die älteste Erwähnung von Zarzura geht auf den arabischen Reisenden Osman al-Nabulsi in der Mitte des 13. Jahrhunderts zurück. Aus dem 15. Jahrhundert stammt das von einem unbekanntem Autor verfasste arabische Werk „Handbuch der verborgenen Perlen“, ein eigentlicher Führer für Schatzsucher. Allein in Ägypten listete das Buch über 400 Orte auf, an denen Schätze zu finden seien – und lieferte auch gleich die magischen Sprüche, die zu ihrer Auffindung führen sollten. Unter der Nummer 369 findet sich darin die Legende zur Oase Zarzura:

*„Es ist eine weisse Stadt, wie eine weisse Taube. Über dem Tor wirst du einen Vogel sehen, in Stein gehauen. Strecke deine Hand aus und nimm aus seinem Schnabel*



Abb. 3: Die erste Aufnahme des Tales Wadi abdel Malik im Gilf Kebir im Jahr 1932. Almasy war überzeugt, dass es sich bei diesem Tal um die geheimnisumwitterte Oase Zarzura handelte. Aus: Schwimmer in der Wüste, Haymon-Verlag 1997.



Abb. 4 a/b:  
a.) Unterwegs im unteren Teil des Aqaba-Passes.  
b.) Letzter Abschnitt im „Gap“, bevor das Plateau erreicht ist.



Abb. 5:  
Blick von der Plateauhöhe in das Wadi Hamra, das rote Tal.

den Schlüssel. Öffne das Tor und betrtritt die Stadt. Du wirst viel Reichtum finden, und im Palast schlafen der König und seine Königin den Schlaf der Verzauberten. Gehe nicht in ihre Nähe, sondern nimm nur den Schatz“. Noch im 19. und anfangs des 20. Jahrhunderts erfreuten sich alte Handschriften und Kopien dieses Buches bei Reisenden grosser Beliebtheit, was in der Folge jedoch zur Zerstörung zahlreicher antiker Monumente führte. Als erster Europäer erwähnte der englische Ägyptologe John Gardner Wilkinson 1835 die Existenz von Zarzura. Er erzählte, dass der Begriff Zarzura bei den Bewohnern der Oase Dahkla allgemein bekannt sei und alle an die Existenz jener Oase glaubten, die fünf bis sechs Tagesreisen westlich von Dahkla liegen soll. Die Erwähnung der geheimnisvollen Oase durch Wilkinson löste schon bald ein richtiges Zarzura-Fieber aus, das immer weitere Kreise zog. So wurde in England zu Beginn des 20. Jahrhunderts ein „Zarzura Club“ gegründet und das renommierte Magazin der Royal Geographical Society veröffentlichte regelmässig Artikel und Streitgespräche unter Forschern und Gelehrten zum „Problemfall Zarzura“. Ob die Oase Zarzura mit der legendenumwobenen weissen Stadt jedoch tatsächlich einmal existiert hat und wenn ja, wo genau, ist noch heute umstritten. Am treffendsten hat wohl der Wüsten- und Dünenforscher Ralph Bagnold (1896 – 1990) die ganze Diskussion um Zarzura zusammengefasst. Er bezeichnet Zarzura als „wish oasis“ und sieht darin, ein Symbol für die Sehnsucht des Menschen nach einem geheimen Ort abseits aller Zivilisation, den man noch zu entdecken hofft: „I like to think of Zarzura as an idea for which we have no apt word in English, meaning something waiting to be discovered in some out-of-the-way place.... As long as any part of the world remains uninhabited, Zarzura will be there, still to be discovered“.

## Schwieriger Zugang auf das Massiv

Nachdem die Almsy –Clayton - Expedition 1932 im Gilf Kebir das Wadi abdel Malik aus der Luft entdeckt hatte, versuchte sie, das Tal mit dem Auto zu erreichen, was jedoch nicht gelang. Aufgrund von Wasser- und Benzinmangel musste die Gruppe schliesslich nach Kairo zurückkehren, wo Almsy sofort mit den Vorbereitungen zu einer neuen Expedition begann. Im Frühling 1933 brach er erneut in die Westwüste auf. Die Suche nach Zarzura war zu diesem Zeitpunkt jedoch schon zu einem Wettlauf geworden, so dass plötzlich verschiedene Teams kreuz und quer durch die Wüste fuhren. Immerhin entdeckten Almsy und seine Begleiter auf dieser Expedition, dass der Gilf aus zwei Hälften besteht, die durch ein sandgefülltes Wadi, Gap genannt, getrennt werden. Dieses Tal bildet den einzigen möglichen Zugang, um von Süden her mit Autos auf die Plateauhöhe zu fahren, und erhielt von Almsy den Namen „el-Aqaba“ (der Schwierige). Obschon auf der Expedition im Frühling 1933 keine grossen Entdeckungen gemacht wurden, hielten die

beiden Expeditionsteilnehmer Hubert Penderel, Pilot der Royal Air Force, und Richard Bermann, österreichischer Journalist, im Januar 1834 einen viel beachteten Vortrag über das Gilf Kebir Massiv vor der Royal Geographic Society in London. Darin bezeichnete Penderel den Gilf als „libysche Schweiz“, eine etwas abstruse Bezeichnung, die in der Folge jedoch rege Verwendung fand.

Auch wir wollen über den Aqaba-Pass auf das Bergmassiv gelangen und dann in das Wadi abdel Malik hinabsteigen. Die Fahrt entlang des Gap ist ein Erlebnis: Im unteren Teil windet sich die Sandpiste zwischen Felsbrocken bis auf eine flache Anhöhe; von dort geht es in einem nun etwas breiteren Tal weiter bergaufwärts in Richtung Plateau (Abb. 4). Wir steigen aus, um die Autos nicht zusätzlich zu belasten, denn die teilweise steile Fahrt auf dem weichen sandigen Untergrund gestaltet sich schwierig. Einmal mehr wird klar, dass das Fahren auf Sand geübt sein will und seine Tücken hat. Was eben noch eine perfekte Fahrunterlage war, kann sich nur wenige Meter weiter in einen weichen Teppich verwandeln, in dem die Räder hoffnungslos versinken. Mehr als einmal hören wir die Motoren der Autos aufheulen und schwarze Wölkchen kommen aus dem Auspuff. Bleibt ein Auto im Sand stecken, muss es wieder auf den ebenen Teil zurück, um Anlauf zu holen. Wir marschieren am Rand des Tales, um den Autos möglichst viel Platz für ihre Fahrmanöver zu lassen und genießen die herrliche Weitsicht, die sich uns bietet. Wann immer einer unserer Fahrer es bis nach oben schafft, spenden wir freudig Applaus.

Auf dem Plateau angekommen, empfängt uns eine weite, graue Ebene. Es ist, als ob wir auf der Oberfläche eines anderen Planeten gelandet wären, wo die Zeit stillzustehen scheint. Auf dem harten Untergrund kommen wir schnell vorwärts und hinter uns steigen dichte, weisse Staubwolken auf. Vom Rand des Plateaus bieten sich immer wieder grossartige Ausblicke in die Ferne (Abb. 5). Ebenso eindrücklich wie der Aufstieg, gestaltet sich die Fahrt hinunter ins Wadi abdel Malik, denn die einzig mögliche Passage ist recht eng und relativ steil (Abb. 6). Atemberaubend ist auch die Fahrt nach Norden entlang des rund 100 km langen Tals, das auf beiden Seiten von den Ausläufern des Gilf-Massivs gesäumt wird (Abb. 7). Almasy hatte hier noch Zeugen einstiger Vegetation und Bewirtschaftung sowie Schaf- und Kuhskellette gefunden, heute sind jedoch nur noch vereinzelte Akazien und Büsche zu sehen.

### Ein Geschenk des Himmels für den Pharao

Nach einer Nacht im Wadi abdel Malik an wunderbarer Lage - auf einer Anhöhe gegenüber einer schön geschwungenen, rötlichen Düne - lassen wir den Gilf Kebir endgültig hinter uns. Unmittelbar nördlich des Massivs erstreckt sich auf einer Fläche von rund 80 x 25 km die



Abb. 6: Steile Abfahrt ins Wadi abdel Malik.



Abb. 7: Unterwegs im 100 km langen Wadi abdel Malik.

Region des sog. Wüstenglases, das in der Neuzeit erstmals vom britischen Kartographen Patrick A. Clayton (nicht verwandt mit dem Baron Clayton East-Clayton) erwähnt wurde. Clayton befand sich im Dezember 1932 auf einer Erkundungsfahrt entlang der libysch-ägyptischen Grenze, um dieses anhin noch als weissen Fleck geltende Gebiet kartografisch aufzunehmen, als er auf die Fundstelle jenes gelblich-grünlichen glasartigen Gesteins traf und einige Stücke zurückbrachte. Im November 1933 hielt er vor der Royal Geographic Society einen Vortrag über seine Entdeckung und begründete damit die wissenschaftliche Erforschung dieses seltenen Materials, das er libysches Wüstenglas nannte. In Forscherkreisen gelangte



Abb. 8: Brustschmuck des Tutanchamun mit dem grünlichen Skarabäus aus libyschem Wüstenglas, der in seinem Grab gefunden wurde. Aus: Das ägyptische Museum Kairo, Mainz 1986.

das „Libyan Desert Silica Glass“ (abgekürzt LDSC genannt) zu einiger Berühmtheit, denn unter den Schätzen im Grab des Tutanchamun fand sich auch ein Brustschmuck mit einem Skarabäus aus grünlichem Stein, der sonst bei keinem altägyptischen Objekt nachgewiesen ist und von Howard Carter als eine Art Chalzedon (Quarzvariante) bezeichnet worden war (Abb. 8). Erst 1998 wurde dieser Stein mit einem Refraktometer untersucht. Dieses optische Gerät prüft den Brechungsindex und ermöglicht die Bestimmung der mineralischen Struktur von Edelsteinen. Damit fand man heraus, dass es sich beim Stein von Tutanchamun tatsächlich um libysches Wüstenglas handelt, das zu den seltensten Mineralien der Erde zählt und z.B. viel rarer ist als Diamanten.

Titanoxiden aufweist. In Bezug auf seine chemischen und physikalischen Eigenschaften ist es einmalig und lässt sich mit keinem anderen natürlichen Glas (Silikat) vergleichen. So liegt z.B. der Schmelzpunkt mit 1713° C über 500° höher als bei anderen natürlichen Glasarten. Einig sind sich die Experten auch darin, dass das Glas durch einen Schmelzprozess mit sehr hohen Temperaturen entstanden sein muss. Eine physikalische Alterdatierung ergab, dass das Gestein rund 29 Mio Jahre alt ist. Schwieriger zu erklären ist der Umstand, dass das Wüstenglas auch Elemente enthält, die in Meteoriten vorkommen. Die Wissenschaftler vermuten, dass der Schmelzvorgang entweder durch den Einschlag eines Meteoriten auf die Erde oder durch die Explosion eines kosmischen Objekts in der Erdatmosphäre ausgelöst wurde. Gegen die erste Theorie (Hard Impact Theorie) spricht, dass sich im ganzen Fundgebiet kein Einschlagkrater befindet. Bei der zweiten, sog. Soft Impact Theorie wäre zwar durch die entstandene Hitzewelle der vorhandene siliziumreiche Sandstein (oder Sand) auch aufgeschmolzen, jedoch wären die Meteoritenteile vor Erreichen des Erdbodens verdampft, d.h. es würden sich im Wüstenglas keine Meteoriten-Elemente finden. Der langen Erklärung kurzer Sinn: Bisher konnte noch keine befriedigende Erklärung für die Entstehung des Wüstenglases vorgelegt werden.



Abb. 9: Unser Camp im Tal des „Silica-Glass“.

Schon Clayton hatte in seinem Vortrag 1933 die These vertreten, dass das Wüstenglas kosmischen Ursprungs sei und durch einen Meteoriteneinschlag entstanden sein könnte. Noch heute, also gut 75 Jahre später, sind Herkunft und Entstehung von LDSC ein Rätsel, über das unter Fachleuten mitunter hitzig debattiert wird. Einig ist man sich darin, dass es sich beim Wüstenglas um ein natürliches Glas handelt, welches einen sehr hohen Gehalt an Siliziumdioxid (98% SiO<sub>2</sub>) sowie Anteile von Aluminium-, Eisen- und

Auch die Ägyptologen rätseln, wie das Glas in das Schmuckstück des Tutanchamun kam. Da sich bisher kein anderes altägyptisches Objekt aus Wüstenglas fand, kann davon ausgegangen werden, dass den Bewohnern des Niltals die Fundstelle in der Antike unbekannt war. Womöglich erwarben sie den seltenen Stein von libyschen Beduinen und da ihnen nichts Ähnliches bekannt war und sie ihn deshalb für etwas ganz Besonderes hielten, wurde er für ein Schmuckstück des Pharaos verwendet. Ob die alten Ägypter das seltene Material mit dem Kosmos und der Sphäre der Götter in Verbindung brachten, ist nicht bekannt. Mit gesenktem Blick suchen wir – vom Jäger und Sammler-Virus gepackt - stundenlang nach Wüstenglasstücken (Abb. 9). Es ist gar nicht so einfach fündig zu werden, denn das Glas hat oft beinahe dieselbe Färbung wie der umgebende Sand – und die meisten grossen Brocken sind schon „verschwunden“ (Abb. 10). Offiziell ist es zwar verboten, Wüstenglas mitzunehmen, aber die Folgen des zunehmend beliebteren Wüstentourismus lassen sich hier schon ausmachen. So sollen Gruppen das seltene Material gleich säckeweise einpacken, um es dann via Internet teuer zu verkaufen. Wir bemühen uns, nur wenige, kleine Stücke als Erinnerung mitzunehmen!



Abb. 10: „Silica-Glass“ Stücke auf dem Wüstenboden. Foto:pmimage.

## Ein Ozean voller Sand

Die Reise geht weiter Richtung Norden und nun beginnt das „Abenteuer Grosse Sandsee“ (Abb. 10). Charakteristisch für dieses rund 114'400 km<sup>2</sup> umfassende Gebiet sind bis zu 100 m hohe Dünen, die als 300 bis 500 km lange Stränge von Norden nach Süden parallel zueinander verlaufen; dazwischen dehnen sich zwei bis drei Kilometer breite Korridore. Um die Sandsee ranken sich seit jeher zahlreiche Legenden. Die berühmteste ist diejenige der verschollenen Armee des persischen Königs Kambyses, der um 525 v.Chr. Ägypten eroberte. Die Legende ist im Buch „Thalia“ des griechischen Geschichtsschreibers Herodot überliefert und erzählt, dass das berühmte Orakel des Amun in der Oase Siwa sich weigerte, Kambyses als Pharaon anzuerkennen. Daraufhin soll dieser ein Heer von 50'000 (wohl eher 5'000) Mann von Theben, dem heutigen Luxor, über die Oase Kharga durch die Grosse Sandsee geschickt haben, um das Orakel zu zerstören. Das gesamte Heer soll jedoch mitsamt Rüstungen und Waffen in einem Sandsturm umgekommen sein:

*Nachdem er (Kambyses) mit dem Heer bei Theben ankam, sonderte er von demselben ungefähr fünfzigtausend Mann ab und befahl denselben, die Ammonier (Bewohner der Oase Siwa) zu Sklaven zu machen und das Orakel des Jupiter in Brand zu stecken.... Was die betrifft, welche von Theben abgeschickt wurden, die Ammonier zu bekriegen, so weiss man wohl, das sie bis an den Rand der Stadt Oasis (Kharga) gekommen sind.... Wie es darauf weiter mit ihnen ergangen ist, davon weiss, ausser dem, was die Ammonier berichten, niemand etwas zu sagen; denn sie sind nicht zu den Ammoniern und auch nicht zurückgekommen. Die Ammonier erteilten diese Nachricht: Nachdem sie von Oasis durch die Wüste gegen sie fortgezogen und fast in der Mitte zwischen ihnen und der Stadt Oasis gewesen waren und eben die Mittagsmahlzeit gehalten haben, habe sich ein starker und ungewöhnlicher Südwind erhoben und Sandmengen so über sie zusammengeweht, dass sie darunter verschüttet wurden und unsichtbar geworden waren“.*

Schon Almasy hatte gehofft, auf einer seiner Expeditionen auf das verschollene Heer zu stossen, und auch heute ziehen immer wieder Spezialisten und selbsternannte



Fachleute - mittlerweile mit Metall-detektoren ausgerüstet – in die Sandsee. Neben der Entdeckung der Grabstätte Alexander des Grossen gehört das Auffinden des Heeres von Kambyses wohl zu den letzten wirklich sensationellen Entdeckungen, die in Ägypten noch gemacht werden können.

Bis anfangs der 1930er Jahre gehörte das Innere der Libyschen Wüste, insbesondere die Sandsee, zu den weissen Flecken auf Ägyptens Landkarte. Während Patrick Clayton 1932 entlang der heutigen ägyptisch-libyschen Grenze Vermessungen vornahm, wurde Almasy 1935 auf eine

Abb. 10: Abendstimmung auf einem Dünenkamm in der „Grossen Sandsee“.

Durchquerung der Grossen Sandsee geschickt, um den letzten weissen Fleck auf der Karte zu tilgen. In seinem 1939 erschienenen Buch „Schwimmer in der Wüste“ schreibt er dazu: *„Wenn ich mir heute die Frage vorlege, welche von meinen Langstreckenexpeditionen in der Libyschen Wüste die schwierigste gewesen sei, so brauche ich nicht lange zu überlegen, um die Antwort zu finden. Bei keiner meiner Fahrten waren mir Schwierigkeiten von derartigen Ausmassen entgegengetreten wie bei meiner Vermessungsfahrt durch die Grosse Sandsee, die ich im April des Jahres 1935 durchführte... In der Grossen Sandsee verschworen sich die Geländeschwierigkeiten und die Wetterverhältnisse so gegen mich und meine Gefährten, dass wir zeitweise keine Hoffnung mehr sahen, unsere Fahrt lebend zu beenden.“*

Solche Verzweiflung erleben wir auf unserer Fahrt glücklicherweise nicht! Die Durchquerung der Sandsee ist aber immer wieder ein ganz besonderes Erlebnis und eine grosse Herausforderung für unsere Fahrer. Die

Navigation ist heute dank GPS zwar einfacher geworden, verlangt jedoch immer noch enormes Fingerspitzengefühl. In den Dünenkorridoren fährt es sich relativ einfach; vereinigen sich jedoch zwei Dünen, muss einer der Dünenkämme überquert werden, um in einen neuen Korridor zu gelangen. Dabei gilt es die Beschaffenheit des Sandes und die Neigung der Düne – natürlich auf beiden Seiten! – abzuschätzen. Auch die Fahrgeschwindigkeit spielt eine grosse Rolle: So muss das Auto beim Hinunterfahren immer etwas schneller sein, als das Rutschen des Sandes. Bei rasanten Dünenabfahrten ist Festhalten oder sogar Angurten angesagt, sonst schlagen wir auch mal mit den Köpfen an die Autodecke.

Trotz der Beschwerlichkeiten geniessen wir den Aufenthalt in der Sandsee. Einzigartig sind die Abendstimmungen, wenn wir auf einem hohen Dünenrücken sitzen und sich vor uns Düne um Düne bis zum Horizont hinzieht. Unsere Fahrer jedoch fühlen sich in der Sandsee nicht ganz wohl. Möglichst rasch wird jeweils der nächste sichere Oasen-Hafen angepeilt. Auch dieses Mal ist es nicht anders und einen Tag früher als geplant, ist die Oase Siwa schon in Sichtweite. Wir aber wollen keinen Tag in der Wüste missen und bauen das Camp hinter einem kleinen Hügel auf, der uns wenigstens einen Tag noch vor der „Zivilisation“ abschirmt. Nach 10 Tagen Lagerleben mit sternensüßem Nachthimmel ist uns das einfache Wüstendasein schon fast zur vertrauten Routine geworden und wir mögen noch gar nicht in den modernen Alltag zurückkehren – ausser vielleicht für eine Dusche.



*Blick aus dem „Grand Sand Hotel“ mit fliessend kaltem und warmem Sand in jedem Zimmer.*