

FORD VÄRLDEN

JULI 1958





MOT NILENS KÄLLOR

Det är med glädje som FV presenterar den mest spännande reseskildring, som införts i tidningens spalter. Läs här om en ökenfärd genom Sudan, med Celestine, kvinnan bredvid ratten, askarin, den beväpnade vakten, och Forden, den outslitlige dragaren.

Sigvard Berggren — Afrika-entusiast, färgfilmare, författare och föreläsare. Förelagd uppgift: att göra geografisk film för skolorna av vissa delar av Afrika.

Bilen — en Country Sedan med förstärkta fjädrar och 4 mm skyddsplåt under kylare och växellåda. I övrigt standard.

Sträckan genom Europa ser nästan löjligt liten ut när vi breder ut Afrikakartan och mäter upp vad vi har framför oss. Syriens måne som de senaste nätterna låtit orienten bli så fylld av sammetsmjuk mystik, går i kväll upp som en fullkomligt rund Aladdins lampa och enbart månskenet är tillräckligt för våra mätningar på kartan.

Vi har slagit upp vår camp några mil söder om Damaskus. Ett tälttak i anslutning till bakre delen på Forden, med ett par stolar och ett bord under. Men vi sover inne i bilen som är speciellt ändrad för någorlunda komfortabel camping. Camping i Mellersta Östern. Vansinnigt ansåg våra vänner hemma. Men skall man vara uppriktig så är det nog ändå bästa sättet om man verkligen har för avsikt att få en sann bild av de länder man passerar. Vi lever mer eller mindre ihop med folket fjärran från storhotellen och vi trivs med det.

Mil efter mil och ändå ligger målen söder om Ekvatorn så avlägset.

Sedan vi lämnade Sverige har vi inte bott på hotell. Men i Egypten hjälper det inte med specialinredd bil utan trivseln liksom kommer av sig. Till exempel. Klockan tio somnar vi till det svepande bruset från dy-

ningarna. Klockan elva vaknar vi till rytandet från en kustartillerikapten. Efter visning av den mest övertygande samling papper och »Salem Ali» somnar vi för att genomgå samma procedur två gånger till innan solen försiktigt vågar kasta några strålar in över Deltalandet.

Dungar av dadelpalmer speglar sig graciöst i den sakta framflytande Nilen. Bergen på andra sidan glöder i morgonljuset när vi kör in i Luxor. Fornegyptens gamla Thebe. Amun Ras stad med hundra portar och hundratusen stridsvagnar. Här samlades enorma skatter av guld och silver och annat av större värde. Från strider i Babylon, Fenicien, Palestina och Syrien. Thebe ansågs vara världens äldsta stad och de lämningar som trotsat de romerska vandalerna är ännu så fantastiska att man frågar sig om detta ändå inte är början till det som vi i stunder av självförhävelse brukar kalla vår civilisation.

Wadi Haifa är vårt första möte med Sudan. En het kompromiss mellan Nilens grönska och Nubiska öknens gula sand. I enlighet med myndigheternas föreskrifter måste vi nu låta frakta Forden de återstående dryga hundra milen ner till Khartoum. Det var förutsättningen för vårt visum till Sudan. Vid denna tid

på året tillåtes ingen körning genom öknen och när det vid annan tid tillåtes så måste det vara i konvoj. Ja det är inget annat att göra än att sätta i gång med lastningen av vagnen men det känns litet retfullt, när vi nu lyckats kämpa oss igenom en hel del svårigheter, att inte också få pröva krafterna mot öknen.

— Vi fick inte ert telegram förrän i går och det finns ingen möjlighet att få med er bil med detta tåg och inte med nästa heller, säger stationsföreståndaren och ser uppriktigt ledsen ut.

För att göra en rätt lång historia kort. Av visumskäl måste vi ner till Khartoum före den 9:de och det är bara fem dagar kvar. Om vi fick köra kunde vi hinna ner i tid. Men efter att ha kämpat med Sudanska Ambassaden i Kairo i över en månad och äntligen fått tillfälligt visum efter att ha undertecknat en förbindelse om att inte köra bil i Sudan, så ser det just nu rätt hopplöst ut.

Ett desperat försök hos Distriktskommisariaten ger till slut resultat. Han visar sig vara samma vänliga representant för det unga Sudan som tullofficern vi fick första kontakten med. Vänlighet och hjälpsamhet har vi sedan mött under hela vår resa genom Sudan.



Ibland yrde sanden så att vi blev tvungna att söka skydd innan vi kunde fortsätta att gräva loss bilen. Vår askariske vakt var värdefull — när det gällde att skjuta på...

Distriktskommisarien ringer upp inrikesministeriet i Khartoum och lägger fram saken. Tydligt är att inrikesministeriet är starkt emot att jag skall få köra. Förhållandena är emellertid sådana att Distriktskommisarien lovar undersöka möjligheterna, vilket är detsamma som att han går ut för att grundligt inspektera Forden. Ballongdäck, 100 liters färskvattentank, skyddsplåt under kylare, motor och växellåda, god reservdels- och verktygsutrustning övertygar honom om att vi bör kunna taga oss igenom. Om bilar kunde andas ut så skulle Forden ha gjort det samtidigt med mig när beskedet kom.

Vi får lov att låna ett par sandmattor, vilket är nödvändigt i lössandsstråken, och Distriktskommisarien lovar också sända med en askari. Men vi måste rapportera till station nummer sex eftersom vi tvärs emot alla regler nu skall köra ensam utan konvoj.

Ett intensivt förberedelsearbete börjar. Proviant, vatten, reservolja och 180 liter bensin tages ombord. Långt efter mörkrets inbrott ligger jag under vagnen och kontrollerar så mycket som möjligt. Allt ser ut att vara i ordning och motorn spinner som en katt.

Nästa morgon går under fruktlöst

letande efter de sandmattor vi skulle få låna. Askarin infinner sig med gevär och bajonett och visar sig väga bortåt 90 kg. Utan sandmattor och med en vikt av närmare 2,5 ton rullar Forden ut ur Wadi Haifa.

Sand, sand och åter sand. Jag minns vad jag skrev när vi första gången flög över denna del av Sahara. »Törstens, vanvettets och den oändliga ödslighetens land. The biggest of nothing in the world». Nu uppfattar vi fulla innebörden i vad jag då skrev. Känslan av litenhet är så påfallande att den nästan verkar skrämmande.

Jag ser den gula skiftningen för sent. Den lösa sanden. Det känns som om alla bromsar slås till och motorn skulle ha stannat när sanden liksom suger ner hjulen. Att försöka svänga är detsamma som totalt stopp. Återstår inget annat än att styra rakt fram, in med tvåans växel och fullgas. Det räcker inte. Vagnen skakar, motorn går ner i varv och knackar våldsamt på den usla fotogenblandningen. In med ettan, arma kugg-hjul, och fullgas igen. Fordens 144 hk kämpar en ojämn kamp mot den sugande sanden. Bara rakt fram. Det häftiga vrålet av den övervarvade motorn minskar och övergår i ett knackande kvidande när sanden

obönhörligt suger oss ner. Bakaxeln kommer i svängning och det känns som om hela vagnen skulle slitas sönder. Och så plötsligt är vi ute ur lössanden. Motorn varvar upp och det känns som om vi fått raketer där bak. Försiktigt prövar jag om det går att svänga utan att sanden griper på nytt. Ja, det går. Sanden håller och försiktigt stannar jag med kylaren upp mot vinden. Celestine är blek och askarin ser bekymrad ut. Det var värre än vi hade väntat.

Askarin och jag kan inte göra oss nämnvärt förstådda med varandra men med frågande gester försöker jag få en uppfattning om hans mening. Han pekar i vår färdriktning och ruskar på huvudet och han pekar i riktning mot Wadi Haifa, ruskar på huvudet igen och ser även bekymrad ut. Mot sydöst ser vi nya stråk av gul, lös sand. Det värsta är att vi förefaller nästan vara omringade av den. Celestine får stanna i bilen medan askarin och jag till fots försöker finna en väg ut. Klockan har hunnit bli närmare ett och det är flimrande hett. Sanden bränner rätt genom skorna men svetten är ändå inte så irriterande. Luften är så torr att all fuktighet dunstar bort inom några få sekunder. Så länge man inte är i bilen. När man sitter tryckt mot dy-



Högt över oss blickar Sphinxen allvarligt men förvånat på svensk camping »Model Middle East». Celestine har fått kamelsällskap.



Vår mixer som går på bilbatteriet är synnerligen användbar för mangosaft, som vi dricker åtskilligt mellan filmningarna vid Pyramiderna.

norna blir man helt våt som sköljd av vatten trots de extra stråitsarna.

Vi håller på och söker efter ett hårt stråk i över en halvtimme men utan resultat. Vi står liksom på en ö ute i den lösa sanden. Men ett av stråken är inte så brett och dessutom går det en del stenar i dagern där. Det är enda chansen och vi återvänder till bilen. Jag backar så långt den hårda sanden räcker, tar sikte på den steniga fläcken och ger fullgas. Det suger till och smäller om däcken när vi kommer ut i stråket men vi kommer igenom utan större svårigheter. Så kommer lärdomarna en efter en. Först och främst. Man måste gå in i lössanden med så hög fart som möjligt för att ha större chanser att komma igenom. Problemet är bara att få in den osynkroniserade ettan när farten sjunker. Som regel blir jag därför tvungen att stanna och lägga in lägsta växeln före lös-sanden och sedan försöka låta bli och tänka på vilket varv den staccars motorn får hålla.

Vi kör hela tiden söderut, vilket betyder att solen lyser rakt in i förarsätet. Ratten blir så het att jag måste hålla i den med ett par näsdukar. Den dagen dricker vi ungefär sex liter vatten per person. Strängt taget vore det bättre både för oss och bilen om vi körde på natten. Men vi fick stränga order om att inte göra det därför att risken för felorientering då är så mycket större och dessutom är det svårt att se var de lösa stråken går.

Vi kommer ut på hård plan sand som tillåter farter på uppåt 90 km i

tim. och man får en känsla av att sitta i ett flygplan under start. Känslan blir än mer påtaglig när Forden seglar ut över en mjuk svacka som jag på grund av det höga solståndet inte såg i tid. Det enda som var kvar på plats i bilen efter det hoppet var jag som hade ratten att hålla mig kvar i. Resten är en salig röra av väskor, bensindunkar, proviant, Celestine och ett styck askari som krampaktigt försöker hindra gevär och bajonett från att helt lämna bilen.

Framåt eftermiddagen blir det lättare att se ojämheterna och jag tycker det hela börjar gå riktigt bra när vi får se att sandens färg börjar övergå i ljusare gult. Vi stannar och undersöker till fots om det finns någon hårdare sträcka. Inget resultat. Tydligt är att vi måste igenom här eller återvända till Wadi Haifa. Jag går på nytt ut och provar med klackarna hur långt jag sjunker. Kanske finns det en chans om jag minskar trycket i ringarna och därigenom flatar ut däcken något. Vi har kört i en vid båge på slutet för att nå järnvägen som ligger österut och är den enda orienteringsmöjligheten utom solen. Vi tycker oss nu se den ensliga telegraflinjen som följer spåren.

Jag sänker trycket till ett kilo i däcken, kör tillbaka en bit och tar fart. I början verkar det gå rätt bra. Det suger litet men släpper igen och jag kan hålla bortåt 40 km. Men så kommer den hårdare sugningen och farten börjar sjunka. Jag hör hur Celestine ger till ett halvkvävt rop. Motorn knackar våldsamt och jag får in

ettan direkt från trean. Det hjälper inte. Bakaxeln börjar skaka medan motorn är på väg att ge upp. Jag frikopplar när det är helt hopplöst. Det är inte lönt att låta hjulen gräva ner sig ändå mer.

Vi sitter en stund fullkomligt stilla. Omkring oss har vi Nubiska öknens tystnad. Det bara viner litet när vinden pressar sig igenom packningen på taket. Så säger askarin något på arabiska som antagligen inte är lämpligt för tryck. Jag instämmer rätt uttrycksfullt och så går vi ut för att få grepp om eländet. Bakhjulen är nere till naven i lös, fin sand, som strilar behagligt mellan fingrarna när man tar i den. Det var här vi skulle ha haft sandmattorna, som vi inte kunde få tag i.

Så får vi använda vad vi har. Celestine säger ingenting, men ett plågat uttryck lägrar sig över hennes ansikte när jag kommenderar fram alla våra lakan, filten, tältduken och smutskläder. Och så börjar vi gräva. Det går an att gräva när man har en spade och slipper använda händerna i en sand som för någon timme sedan gick att koka ägg i. Det var bara det att trots vår i övrigt förnämliga utrustning så har vi lika förbaskat ingen spade när vi behöver den. Vi får upp en meterlång, sluttande kanal framför varje hjul och fyller den med lakan, filt och kläder. Det tar lång tid att gräva med händerna i rinnande sand och det dröjer närmare en timme innan vi äntligen vågar ett försök att ta oss ur.

Forts. på sid. 27.

Egyptens vita guld heter bomull. I övre Egypten pågick plockningen för fullt — och norr om Luxor var befolkningen betydligt vänligare än vid kusten.



I Hurgada träffar vi en Fordsk trojänare — modell 1919 — som i nästan 40 år gjort tjänst i öknen — en prestation som vore strålande på vanliga vägar men som med tanke på den ohyggliga påfrestningen i sanden måste anses rent fantastisk . . .



Strax utanför Wadi Haifa mötte vi hundratalet kameler, som drevs mot norr av två män. Deras mål var Kairo och det skulle ta dem fyra månader att gå dit.

Därunder: Äntligen på bättre väg mot ekvatorn.



Mot Nilens källor

Forts. fr. sid. 12.

Celestine och askarin skjuter på medan jag rusar upp motorn och sakta slirar igång. Det rycker i bakaxeln och hela bilen vaggar men kommer upp på kläderna och igång. Nej, det går ändå inte. Med ett resignerat knackande ger motorn upp när hjulen på nytt gräver ner sig.

Det är inte lönt att låta oron få grepp om oss. Bästa sättet att hålla den på avstånd är att på nytt börja gräva. Här och var i sanden finns små stenflisor och både naglar och fingrar börjar bli rätt illa åtgångna. Omsorgsfullt slätar jag ut kläderna över de grävda, långsamt uppåtstuttande kanalerna framför hjulen.

Vi är färdiga för ett nytt försök. Jag ser på Celestine att hennes nerver knappast tål

ett nytt misslyckande. Sakta drar jag på fullgas och slirar igång. Det skriker i kopplingen och jag känner den karakteristiska doften av brända lameller medan Forden börjar luta starkt åt sidan. Vänster bakhjul har bara skrynklat ihop underlaget och grävt ner sig till navet igen. Bakre delen av karossen ligger helt nere på sanden. Det ser fullkomligt hopplöst ut. Celestine är nära att brista i gråt och ber mig enträget att vi skall lämna bilen och försöka ta oss fram till järnvägen. Askarin ser ut att hålla med henne. Det är bara det att vi kan inte lämna bilen utan att det blir en katastrof för oss. Även om det så småningom går att bärga vagnen, så blir allt vårt filmmaterial fullkomligt förstört på ett par dagar i den ohyggliga hetten. Och dessutom och framförallt är det ytterst ovisst om vi kan ta tillräckligt med vatten med

oss för att kunna överleva om vi går till fots.

För att lugna upp situationen och kanske för att i någon mån stärka mig själv mumlar jag något om den mänskliga viljans seger över den motsträviga materien och börjar gräva igen. Den här gången får vi gräva rent kring den nersjunkna bensintanken också. Vi är trötta och det går inte så fort, men till slut har vi kanalerna färdiga för tredje gången. Jag minskar trycket i däckerna till 2 hekto, vilket är detsamma som att de är nästan helt platta. Det var sista gången tryckmätaren fungerade. Sand och mekaniska hjälpmedel hör inte ihop.

Våldsamt vaggande kommer bilen upp på tygmattorna, liksom knakar igenom underlaget ett par gånger men fortsätter och kommer upp på ytan. Med motorn vrålände på fullvarv utan möjlighet att växla upp från ettan tänker jag inte på

annat än att hålla farten. Efter en stund ser jag hur ytan börjar mörkna längre bort och i en vid båge kör jag över till den hårda sanden.

Långt borta ser jag ett par figurer, som ivrigt vinkar och förefaller att hoppa upp och ner. Trötta men lyckliga kommer så småningom Celestine och askarin traskande genom lössanden släpande på det som trots allt fungerade som sandmattor.

Det börjar mörkna och vi slår läger för natten. Svalkan kommer lika plötsligt som solen går ner. Det brinner en stund vid horisonten och några avlägsna sanddyner liksom får liv när de mörka skuggorna växer och vandrar ut i ingenting. Nubiska öknens stillhet söver oss till ro under en stjärnhimmel så gnistrande klar att man får en känsla av att himmel och jord kommer närmare varandra i den eviga tystnaden.