

.....
13.497

OSZK

2/a.



ALMÁSY LÁSZLÓ
AUTÓVAL SZUDÁNBA

LAMPEL R. (WODIANER F. ÉS FIAI)



A MAGYAR FÖLDRAJZI TÁRSASÁG KÖNYVTÁRA

SZERKESZTI CHOLNOKY JENŐ

ALMÁSY LÁSZLÓ

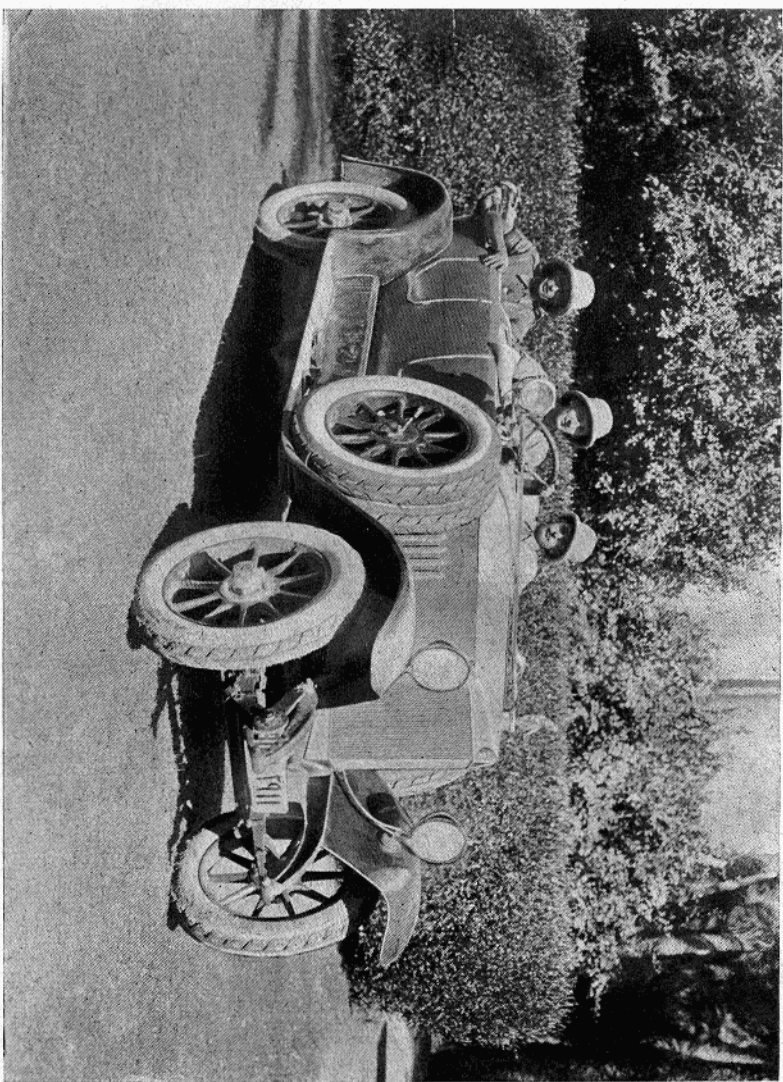
AUTÓVAL SZUDÁNBA

BUDAPEST

LAMPEL R. (WODIANER F. ÉS FIAI)

KÖNYVKIADÓVÁLLALATA





Kartumban.
Szaid, Szerző, Herceg Esterházy Antal.

Kötet példány
FRANKLIN-TÁRSULAT

ALMÁSY LÁSZLÓ

AUTÓVAL SZUDÁNBA

ELSŐ AUTÓ-UTAZÁS A NILUS MENTÉN
VADÁSZATOK ANGOL-EGYIPTOMI SZUDÁNBAN

DE CHOLNOKY JENŐ ELŐSZAVÁVAL

83 KÉPPEL ÉS 1 TÉRKÉPPEL

BUDAPEST
LAMPEL R. (WODIANER F. ÉS FIAI)
KÖNYVKIADÓVÁLLALATA

013665
~~Acad 697~~

R2

M. W. MUZEUM
KÖNYV-
TÁRA

13.497/2a

~~13.497~~

~~013665~~

M. W. MUZEUM KÖNYVTÁRA
I. Nyomt. Növendéksz. k. l.
192 9 év. 653 sz.

R
1965

FRANKLIN-TÁRSULAT NYOMDÁJA.

Előszó.

Száz esztendővel ezelőtt Afrika belsejébe behatolni szinte képtelen vállalkozás volt. A térképen fehér foltok fedték az óriási kontinens belsejét s kevesebbet tudtunk róluk, mint amennyit az ókori görög-egyiptomi és római tudósok, vagy a középkorban az arab geográfusok tudtak.

Néhány vakmerő utazó, köztük két magyar is: Magyar László és Teleki Samu gróf lassankint megismertették Afrika belsejét. De éppen Nachtigall, Schweinfurth, Barth, Livingstone, Stanley stb. veszedelmes és szenvedésteljes utazásai mutatták meg azt is, hogy a kontinens belseje rendkívül egyhangú, egyáltalában nem vetekedhetik Ázsiával s mégis olyan veszélyes minden utazás, hogy csak halálraszánt emberek vállalkozhattak nagyobb felfedező utakra. Részint a természet ilyen ellenséges, részint az ember. Rekkenő hőség, szárazság, másutt meg özönvízszerű esőzések, lélekölő sivatagok, puszták és szavannák, félelmetes vadállatok, gyilkos lázak állják útját az európai embernek. De még talán ezeknél is veszedelmesebb volt az afrikai ember, különösen Szudánban, a harcias hamita eredetű uralkodók országaiban. De éppen olyan veszélyes volt a belsőafrikai négerek világa is, mert ott az emberélet nagyon olcsó s az európaiakat mindenhol gyűlölték.

A mult század végén az európai nagyhatalmak felosztották maguk közt Afrikát s versenyezve kezdték területeiket felkutatni s a bennszülötteket engedelmességre és békességre szorítani.

Ma már Afrika túlnyomó nagy része pacifikálva van. A bennszülöttek utolsó, rettenetes lázadása az európaiak ellen, az úgynevezett mádzimus volt. Ennek kiirtása óta Afrikában csak kevés helyen veszélyesek a bennszülöttek. Ezért a kontinens belseje megnyílt az európaiak előtt s a behatolás mind könnyebb és gyorsabb lesz, a technikai eszközök fejlődésével. A francia Szaharán, Algéria és Tunisz felől már a vasút is benyomul, de azt mondhatnók, hogy állandó autózás tartja fenn az összeköttetést a guineai és szudáni néger gyarmatokkal. Ahol azelőtt csak hónapokig tartó, életveszélyes utazással lehetett keresztülvergődni, ott, a fehérülő csontokkal jelzett karavánúton ma már néhány nap alatt játszva futnak keresztül a gépkocsik.

A kontinens feltárása azonban még mindig nem kielégítő. Temérdek ember megélhetésére, temérdek érték kitermelésére van még itt kilátásunk s azért mindig nagy érdem az, ha valaki a modern közlekedő eszközökkel minél mélyebbre hatol be a fekete világba. Ezért nagy érdeme Almásy László és Esterházy Antal herceg uraknak, hogy törhetetlen erővel és ügyességgel egyszerű túraautójukkal benyomultak az angol-egyiptomi Szudán mélyébe, közel Abissziniához, arra a vidékre, amely egy fél évszázaddal ezelőtt még a legborzalmasabb vérontások és hadakozások színtere volt. Az ilyen benyomulás mindig tapasztalatokat eredményez s megkönnyíti az utána következők munkáját.

Almásy László, a könyv szerzője, fia Almásy Györgynek, a nagynevű ázsiai utazónak. Almásy György a turáni alföldre és a Tien-san-hegységbe vezetett két expedíciót. Tanulmányairól és utazásairól szép könyvben számolt be (Vándorútam Ázsia szívébe).

Almásy György derék fia, László, a modern kor embere. A sport érdekli elsősorban s expedíciójukat nem vezette tudományos törekvés. Szépen sikerült gépköcsi-utazásuk azonban a tudománynak is nagy szolgálatot tett, mert ezzel bebizonyosodott, hogy az autó ma már Afrika tudományos tanulmányozásának kitűnő segítője lehet.

A sikerült túra végén néhány hetet vadászgattak a Kék-Nílus egyik mellékfolyója, a Dinder mentén s vadászélményeik eleven leírása mindenestre előbbre viszi a szudáni puszták és szavannák állatéletéről szóló ismereteinket.

Autó, repülőgép, fényképező-gép, expressz-puska, sőt még gramofon is: valóban egészen modern világ. Milyen különös ellentét velük szemben a piramisok, szfinkszek, egyiptomi templomok és hallgatag királysírok néma világa! Vajjon melyik dicsőbb, melyik nagyobb? Talán majd ha egyszer a mi hanyatló civilizációnk megsemmisül, elpusztul minden autó, minden repülőgép, elrozsdásodott a vaskor minden sínpárja: a piramisok akkor is állni fognak s Ramzesz kőkolosszusai akkor is merengve néznek a Nílus zöld kertjein túl a végtelen sivatagba...

Cholnoky Jenő dr.

Bevezetés.

Afrikai utazás automobilon ma már nem tartozik a lehetetlenségek közé. A német Paul Graetz 1907. évi automobilexpedíciója Német-Keletafrikából kiindulva, elérte a nyugatafrikai tengerpartot. Ez volt az első. Azóta már több automobil győzte le a fekete földrész terep- és időjárás-viszontagságait.

A francia Szahara- és az angol Fokföld—Kairó-expedíciók a közelmúltban fejeződtek be sikeresen. Afrika kulturált vidékein a gépkocsik száma rohamosan növekedik s már csak rövid idő kérdése, hogy ez a modern szállítóeszköz végleg meghódítsa az ősi világrészt

Nem volt szándékunk valami rekordteljesítményt elérni, amikor egyiptomi utazásunkat elhatároztuk.

Igazában fogalmunk sem volt róla és megvallom, nem is igen törődtünk azzal, hogy vajjon meddig jutunk előre a gépkocsival. Hogy azután a fejlemények során a Szudánt is bevontuk útitervünkbe és végül mégis mint elsők tettük meg ezt a közel 3000 kilométeres utat, majdnem véletlenül, teljesen önmagától adódott.

Csak most, amikor úgyszólván útközben ébredtünk annak tudatára, hogy mégis csak rekordot állítottunk fel és az elsők voltunk, akik erre az utazásra vállalkoztunk, érzem az úttörő meglepedettségét s nem adnám szerzett tapasztalataimat a világ minden kinciséért sem.

Könyvem célja, hogy a szíves olvasót és főképpen a kalandokat szerető ifjúságot megismertessem ennek a kalandos utazásnak a történetével. Mert bár minden előkészület nélkül tettük meg — vagy talán éppen azért — kitűnően sikerült és feledhetetlen szép emlékeket juttatott számunkra.

Végigrobogtunk az ősi Egyiptomon, átkeltünk a Nubiai-sivatag homoktengerén, megküzdöttünk a Berber-hegyek kopár sziklacsportjaival, a trópusi túskebozóttal és behatoltunk a Nap tüzében égő őserdő vaddús sűrűjébe. Mind ezt teljesen normális túraautón, alig két és fél hónap alatt, és mint már említettem, minden tervezgetés és felkészülés nélkül, a hirtelen támadt gondolatot úgyszólván márólholnapra megvalósítva.

Szeretném, ha igénytelen naplótöredékeim olvasása közben oly biztatón lobogna fel a magyar ifjúság szívében a messze földrészek felkutatásának vágya, mint ahogyan a mi kis piros-fehér-zöld zászlónk lobogott végig Szudán úttalan utain.

Útrakészen.

Esterházy Antal herceg 1926 telén egyik sí-kirándulásunk alkalmával említette nekem, hogy szeretne valahova, melegebb vidékre utazni. Egyiptomot ajánlottam neki és ez a rövid beszélgetés volt utazásunk kezdeményezése. Másnap már komoly formát öltött az ötlet, és mivel mindketten szenvedélyes automobilisták vagyunk, mi sem volt természetesebb, minthogy Antal meghívására, hogy kísérjem el Egyiptomba, azzal válaszoltam, hogy ha automobil-túráról volna szó, szívesen elmennék.

Az így megszületett gondolatot már nem is akartuk elvetni. Néhány nap múlva már mindenfelé tudakozódtunk az ilyen utazás lehetőségei felől, s mivel ugyancsak szenvedélyes vadászok vagyunk, szeretttük volna a kirándulást az afrikai nagy-vadak vadászatával is összekapcsolni. A Középfrikában május havában kezdődő esős időszak közelsége miatt gyors cselekvésre határoztuk el magunkat.

Első beszélgetésünk 1926 februárius 8-án történt és már a februárius 19-én Triesztből Alexandriába induló hajóra jegyet váltottunk.

Formális előkészületről tehát szó sem lehetett. A vízumok és triptique-ek beszerzésén kívül csak a legszükségesebb útipoggyásról gondoskodtunk azzal, hogy majd minden további felszerelést helyben szerzünk be.

A gépkocsi megválasztásán egy pillanatig sem gondolkodtunk. Mindketten jól ismertük az osztrák Steyr-Művek megbízható túragépeit, azért ilyen, 12/50 lóerős, hathengeres kocsival indultunk.

Ez a gép korántsem volt új, már sok ezer kilométert tett

meg nehéz szolgálatban, mechanikai előkészítésére pedig nem volt időnk. A gyár előzékenységéből módunkban volt a legszükségesebb pótalkatrészek összeválogatása, de erre is alig maradt egy teljes napi időm.

Hogy automobilista olvasóim érdeklődését kielégítem, felsorolom a gépkocsi különleges felszerelését.

Az eredeti akkumulátort kivéttem fedett tartójából és helyette a baloldali felhágódeszkára szereltem egy bádóg ládában jól megvédett, normálisnál nagyobb akkumulátort, könnyen szerelhető helyzetbe. Az eredeti akkumulátor helyére csomagoltam a pótalkatrészeket. A jobboldali felhágódeszka alá két-két első és hátsó rúgólapot csavartattam fel. A hegyes hűtő mögé belülről bádoglemezt szereltünk közvetlen a ventilátor elé, utóbbi átmérőjének megfelelő köralakú nyílással. Ezzel egyrészt fokoztuk a ventilátor szívóhatását, másrészt megvédtük a motort a homok túlságos behatolásától. A rúgókat, csapjaikat és a kormánycsuklókat teljesen szabadon hagytam, abból az elvből kiindulva, hogy így a zsírozás alkalmával könnyebben megtisztíthatom ezeket a homoktól, mint ahogy bőrvédőkkel venném őket körül.

A kocsi egyébként a Steyr-gyár hasonló típusú kocsi-jain szokásos két benzintartállyal volt felszerelve, közülük az első nyolcvan literes, szabad eséssel táplálja a gázosítót, a hátsó pedig száz literes, kézi pumpával van összekötve, ennek segítségével a benzint fel lehet nyomni az első tartályba.

A normális Bosch-lámpákon kívül a vezető-ülés mellé ugyanolyan, minden irányban forgatható kereső-fényszóró volt elhelyezve és a szokásos két pótkerék helyett a kocsi mindkét oldalán egy pár, összesen négy pótkereket helyeztünk el.

A pneumatikokat indulásunk előtt való napon szereztük be a bécsi Reithoffer-cégtől 835/135 túlméretben, mégpedig nyolc köpenyt és tizenkét tömlőt.

Bár legkevésbé sem célja könyvemnek, hogy a használt gépkocsit és szerelvényeit feldicsérjem, mégis tartozom már az igazság kedvéért is annak a ténynek a hang-

súlyozásával, hogy az illető cégek egyrészt nem voltak tájékoztatva utazásunk célja felől, másrészt pedig az idő rövidsége miatt sem láthattak volna el különleges cikkekkkel.

A fentemlített csekély változtatásokon kívül tehát teljesen rendes túragép állott rendelkezésünkre, amilyen bárhol található Európában.

Szó volt róla, hogy a sivatag homokos területén nagy hasznunkra válnék, ha legalább hátul kettős kerekeket szerelhetnénk fel, de erre már gondolni sem lehetett, és bár most már tapasztalatból mondhatom, hogy ez csakugyan nagy segítségünkre lett volna, mégis nagyobb meglepéssel tölt el az a tudat, hogy teljesítményünkhöz nem használtunk különleges gépet.

Afrika felé.

Amikor februárius 17-én reggel elindultunk Bécsből, egyik ismerősünk, akivel közöltük titkolt merész tervünket, hogy Egyiptomon és a Szudánon keresztül akarjuk elérni Kartum városát, azzal buzdított, hogy teljesen lehetségesnek tartja afrikai túránk sikerét, de viszont aggályai vannak aziránt, hogy vajjon elérjük-e Triestet!

A Semmeringet ezekben a napokban magas hó borította és a Bécs—Grác—Marburg—triesti út valóban nem volt a legjobb karban.

Aznap Grácig mentünk, ott megháltunk és 18-án este Triestbe értünk. Az éjszakát már a Lloyd Triestino «Vienna» expressz-gőzösének a fedélzetén töltöttük. A gépet egy taxisoffőr közvetítésével éjszakára beállítottuk az egyik garázsba és másnap délelőtt behajóztuk.

Minden a legsímábban ment és amikor a «Vienna» 19-én délben felhúzta horgonyait, végre pihenőre térhettünk az utolsó napok fáradságai után.

A háromnapos tengeri út azzal a helyhezköttöt kellemes semmittevéssel múlt, amely minden hosszabb hajóutazásra jellemző.

Brindisinél elhagytuk a nyugodt Adriát és Kréta kopár

sziklapartjai mellett kisiklottunk a Földközi-tengerre. A sebes hajó táncolása itt meglehetősen próbára tette az utasok egy részét és a hátsó fedélzeten ponyvával lekötött kocsink kerekeit le kellett ékelni a padlózatra.

Az afrikai part felé közeledve, harmadnap gyönyörű verőfényes időre ébredtünk és a legjobb kedvvel láttam neki a koci utolsó átvizsgálásának és előkészítésének.

A hajó előzékeny tisztjei és az utasok nagy érdeklődést tanusítottak gépünk iránt, és azok, akik ismerték Egyiptomot, sok értékes útbaigazítást adhattak túránk kezdetére vonatkozólag. Itt ismerkedtünk meg a híres német egyiptológussal, Steindorff tanárral. Szíves magyarázataiból sokat tanulhattunk az előttünk fekvő ősi ország évezredek kultúrájáról.

Februárius 22-én délben végre feltűnt az alexandriai kikötő. Védőgátak, útjelzőbóják és a rakodópartok hosszú sora, valóságos árbocerdő, itt-ott egy-egy hatalmas óceánjáró sötét tömege, közöttük a minden irányban fel-alá-cikázó tarka kis révgözösök és motorcsónakok sokasága, mindez semmiben sem különbözik bármely világrész nagy kikötőinek képétől, és Afrika partjának mégis van valami csodálatosan különleges jellegzetessége. Tán a derűs, fényes napsugár, avagy a tenger haragoskék színe, a partvonal messzi láthatárba vesző, vörössárga sávja, nem tudom, hogy mindezekből a színfoltokból melyik kápráztatja el leginkább a szemet.

A parton élénk zsidongás, lárma, harsány kiáltozás, mindenféle piros fezes, tarka, hosszúinges, sötétbőrű alakok, a bennszülött hordárok valóságos kalózhada. Már messziről igyekeznek túlharsogni egymás hangját, hogy a fedélzeten álló utasok közül jóelőre kiszemelt áldozatukkal megértessék, hogy majd gondoskodnak a poggyász elszállításáról.

A kikötő-rendőrség és vámőrség motorcsónakjai mint apró dióhéjyak akaszkodnak a büszke «Vienna» hatalmas testébe és rövid idő múlva előzékeny egyiptomi hivatalnokok megkezdik az útlevel és vámvizsgálatot a fedélzeten.

Amikor a málhahordók seregét rászabadították a hajóra,

részünkről csalódás érte őket, mert minden poggyászsunkat beraktuk az automobilba és rövid félóra múlva a gőzdaru segítségével, ezen a kényelmes légiúton hagytuk el a hajót.

Kis szelíd lökés és a Steyr abroncsai először érték Afrika földjét!

A vámvizsgálattal kezdődtek a nehézségek. A Királyi Egyiptomi Automobil-Klub csak ezelőtt néhány hónappal csatlakozott a nemzetközi triptique-szerződéshez és mi voltunk az elsők, akik ilyen vámmentesítő okirattal hajóztunk ki Egyiptomba. A triptique-egyezmény végrehajtó utasítása még nem érkezett le az alexandriai kikötői vámhivatalhoz és az összesereglett hivatalnokok minden ékesszólásom ellenére is ragaszkodtak a kocsi elvámolásához.

Hosszas magyarázatás és vitatkozás után végre is megtudtam, hogy a Királyi Egyiptomi Automobil-Klubnak Alexandriában is van titkársága, így tehát vámörizet alatt hagyva a gépet, poggyászsunkkal a városba igyekeztünk.

A kocsi kirakodásakor a parton álló alexandriai autotaxik egyikének soffőrje olyan élénk érdeklődést tanúsított a Steyr-gép iránt, hogy elmulasztotta az utasok felvételét, most tehát tört francia nyelven ajánlkozott, hogy bevisz bennünket a városba, és így ismerkedtünk meg a fiatal Szaid Mohammed Baracat alexandriai taxisoffőrrel, később expedíciónk nélkülözhetetlen segítójével.

Miután elhelyezkedtünk az egyik szállodában, az automobil-klub titkárságához hajtottunk, majd onnan telefonon kértük a királyi magyar konzulátus segítségét.

Ez az utóbbi lépésünk a csodával határos eredménnyel járt. Még a délután folyamán elsímultak a nehézségek, a gépet annak rendje és módja szerint átvehettük a vámhivaltól és az estét vendéglátó ügyvivőnk gyönyörű palotájában tölthettük a legjobb hangulatban.

Másnap reggel konzulátusunk segítségével — mivel előtte megnyílt a hivatalos Egyiptom minden ajtaja — a legnagyobb könnyűséggel intézhettük el a kocsi előírások számozását, az aránylag magas városi kövezetvám alól való mentességet és vezetői igazolványaink kiállítását.

Ezelőtt sohasem ittam feketekávét, de ezen a napon megtanultam, hogy az egyiptomi hivatalokban, mielőtt ráterhet az ember az ügyes-bajos dolgok tárgyalására, mindezekelőtt illő egy csésze illatos török kávé elcgyasztani és amíg azt fel nem hörpinti, nincs kilátás a tárgyalások megkezdésére. Mivel még sohasem fordult elő, hogy automobilos turisták érkeztek Egyiptomba, az idevágó rendeletek egész sorozatát kellett áttanulmányoznunk, mindegyiket más-más helyen, más-más előadókkal. Ez a délelőtt bőven kárpótolt a «feketeleves» terén eddig elkövetett mulasztásaimért.

Engem személyesen az egész idő alatt főképpen az érdekelt, hogy lehet-e Egyiptomban a városokon kívül is automobillal járni, de erre vonatkozólag már itt Alexandriában is a legellentétebb információkat kaptam.

Jellemző Egyiptom nagy városainak lakóira, hogy fogalmuk sincs arról, hogy milyenek az ország útviszonyai és voltak akik a leghatározottabban azt állították, hogy lehetetlen Alexandriától Kairóig autózni.

A rendőrfőnökségnél már jobban voltak tájékozotva, de figyelmeztettek arra, hogy útközben valahol egy vasúti hídon kell áthaladnunk, amihez külön engedélyt kell beszerezniünk Kairóból, de ezt legfeljebb «két héten belül» okvetlenül megkapjuk. Erre a kilátásra még a hajam szála is az égnek meredt, de szerencsére elfojtottam aggodalmaimat és mialatt előzékeny informátorom jegyzetkönyvembe diktálta az erre vonatkozó lépések módozatait, magamban csendesen elsikkasztottam a Kafr el Zajati híd létezésének tudomását.

Szaid, a taxisoffőr ajánlkozott, hogy elkísér Kairóig, mert már többször megtette az utat és nekünk ennél több sem kellett. Gazdájával, a taxigarázs tulajdonosával hamarosan megalkudtunk és a továbbiakig szabadságot eszközöltünk ki a fiú számára s miután még megtöltöttük a gépet benzinnel és olajjal, délfelé véglegesen útrakészen voltunk.

Ebédre ismét hivatalosak voltunk az ügyünket rendkívüli odaadással felkaroló főkonzulnál s ott, kalandos utazásunk kiindulópontján, mintegy hazai földön üritettük poharunkat vállalkozásunk sikerére.

Alexandria—Kairó.

Délután két órakor indultunk útnak. A város forgalmából lassan, óvatosan siklottam ki a szabad országútra.

Szaid tényleg jól ismerte az utat és szép, precízen irányított:

— À droit Monsieur... à gauche Monsieur...

Elsőrendű ápolit automobilútra tértünk, jobbat még Európában sem találhattunk.

Körülöttünk azonban minden teljesen újszerű. A buja, zöld szántóföldek, a karcsú pálmák, csatornák és zsilipek egész rendszere és az egyiptomi országút zsidongó, élénk forgalma. Mindez így első impresszióra szinte kábítóan hat.

Sötétkék kendőkbe burkolt asszonyok erőteljes kis szamarakon, arcuk előtt az előírással fáttyollal, a jashmakkal, karcsú, burnuszos alakok és hosszú ingbe öltözött fellahok csevegve, nevetgélve vonulnak az országúton. Néha rikító zöld lóherével megrakott ökrösszekér, különös, púpos szarvasmarháktól vontatva, majd hosszú sor teve rogyásig rakva cukornádkötegekkel, köztük egy-egy fürge Ford-automobil, amelynek nincs annyi lóereje, mint ahány lobogóruhás kapaszkodik rája, tarka össze-visszaságban vonulnak az úttesten.

Mindenki szépen betartja az előírással jobboldalt. A kitéréssel és a kerüléssel nincsen semmi baj. Az automobilt itt, úgy látszik, más szemmel nézik, mint sokhelyütt Európában, mert mindenki a legnagyobb készséggel igyekszik a hajtás szabályait betartani.

Alexandriától ötven kilométerre vége az új automobilútnak, de az öntözőcsatornák mentén vonuló úttöltés ezután is elég jó. A forduló és útkereszteződések előtt mindenütt ott vannak a Királyi Egyiptomi Automobil-Klub háromszögű jelzései, és mivel ezek csakis a főútvonalon vannak elhelyezve, nem is nehéz azt követni.

Egy helyütt meg kell állanunk, mert az öntözőcsatornán keresztülvezető forgóhíd épp most van nyitva, hogy a kötéllel vontatott, lapos, magasorrú uszályhajók egész sorát átbocsássák. Mindegyiken magas árbc és azon keresztbe

a hosszú, vékony bambuszrúdra csavart vitorla.. Szélsendes idő van, így sehol sincs kibontva a vászon.

Szaid a miatt aggódik, hogy majd Kafr el Zajat városánál nem eresztenek át a vasúti hídon; mert elmulasztottuk a külön engedély kiváltását. Annyit tanultam már Alexandriában, hogy ez cseppet sem ejt kétségbe.

Damanhour városába érve, a postaépülethez hajtok. Itt feladok egy angolnyelvű sürgönyt a Kafr el Zajat hídrőrség parancsnokának: «Esterházy herceg automobilja hat óra után is átbocsátandó a hídon.» Aláírást nem írok, mert így biztosra veszem, hogy a táviratra hivatkozva, nem lesz semmi nehézség.

Állandóan a hosszú, egyenes öntözőcsatornák mentén robogunk a termékeny delta vidékén át. A tájkép mindig ugyanaz és mégis örökké változatos.

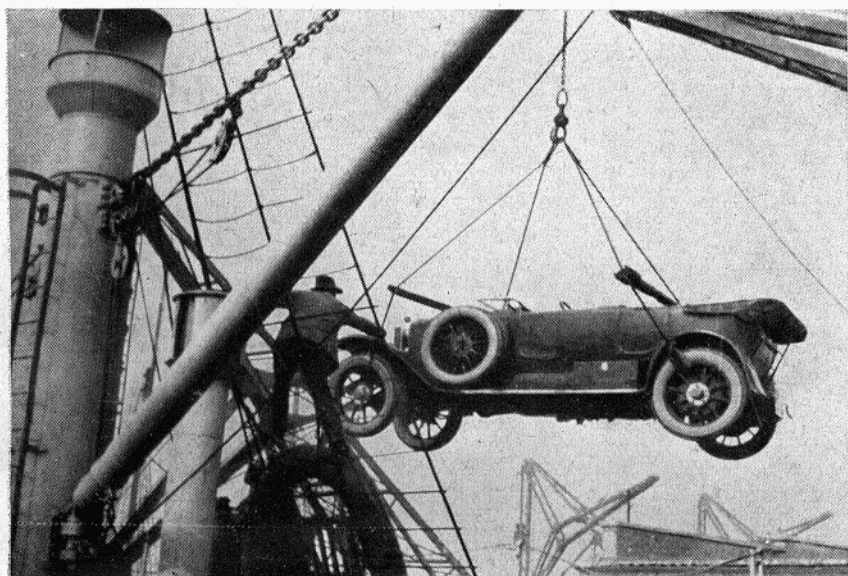
A gabona már jó magasan áll és nemsokára itt lesz a második aratás ideje. Az út mentén mindenfelé pálmák és tamarindák. Itt-ott az ősrégi kezdetleges vízikerekek. Járgányba fogott ökrök hajtják őket. Melódikus nyikorgással merítik a vizet a kötélre erősített agyagkorsókba.

A szántóföldeken mindenfelé dolgoznak. Derűs, megelégedett, jókedvű kép.

Ha valahol csak egy pillanatra is megállunk, hogy eligazodjunk a számtalan egymást keresztező úttöltés között, rögtön egész sereg fellah vesz körül, akik a méltóságteljes, szakállas bácsiktól egészen a félmeztelen kölykökig mind torkuk szakadtából egyszerre magyarázzák, hogy merre kell mennünk és ilyenkor csodálom Szaidot, aki ebből a bábéli zavarból tényleg ki tudja bontani a helyes irányt.

A falukban többnyire nagyon szűk az út és az utcákon lejátszódó bazárélet zsibongása miatt nagyon elővigyázatosan kell vezetni, mert az emberek, úgy látszik, egy cseppet sem bánják, ha ezeken a helyeken a kitérésre nem a villanykürttel, hanem a sárvédők enyhe lökésével szólítják fel őket.

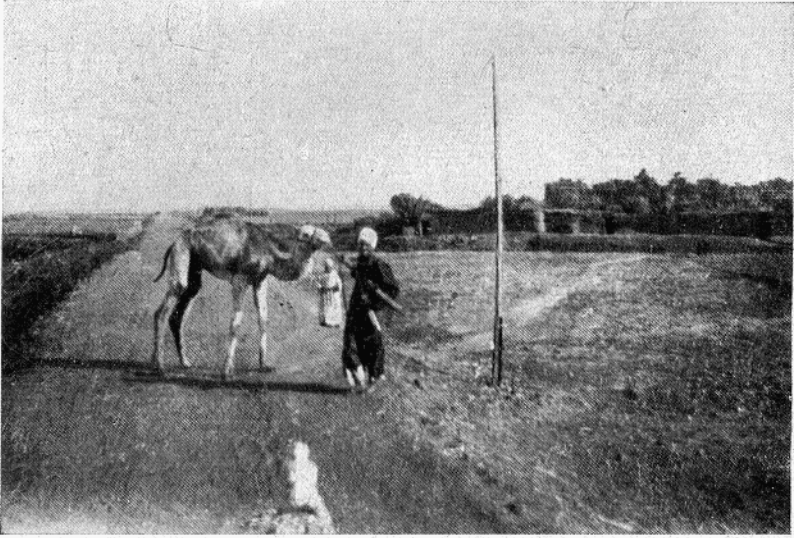
Öt óra tájt elérjük Kafr el Zajatot és híres hidját. Táviratomnak előre nem látott hatása volt. Már egy jó félórája, amióta a sürgönyt vették, egyszerűen lezárták a hidat



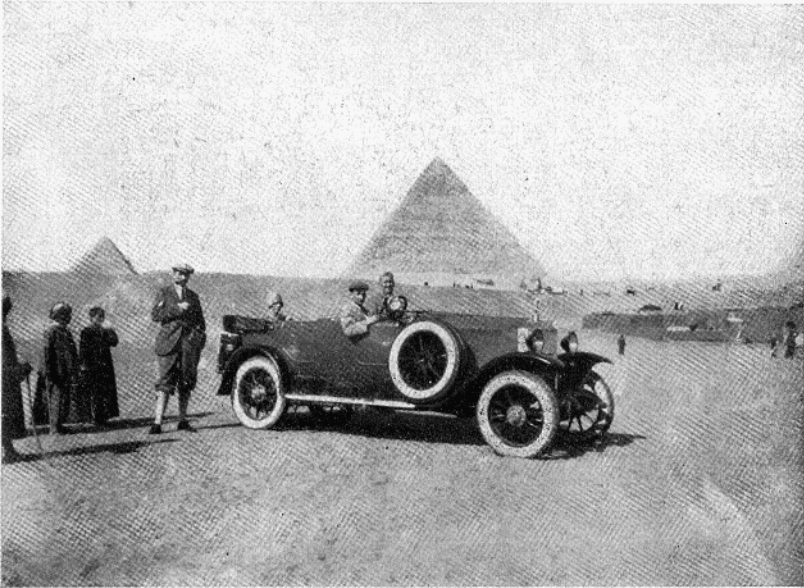
Behajózás Triestében.



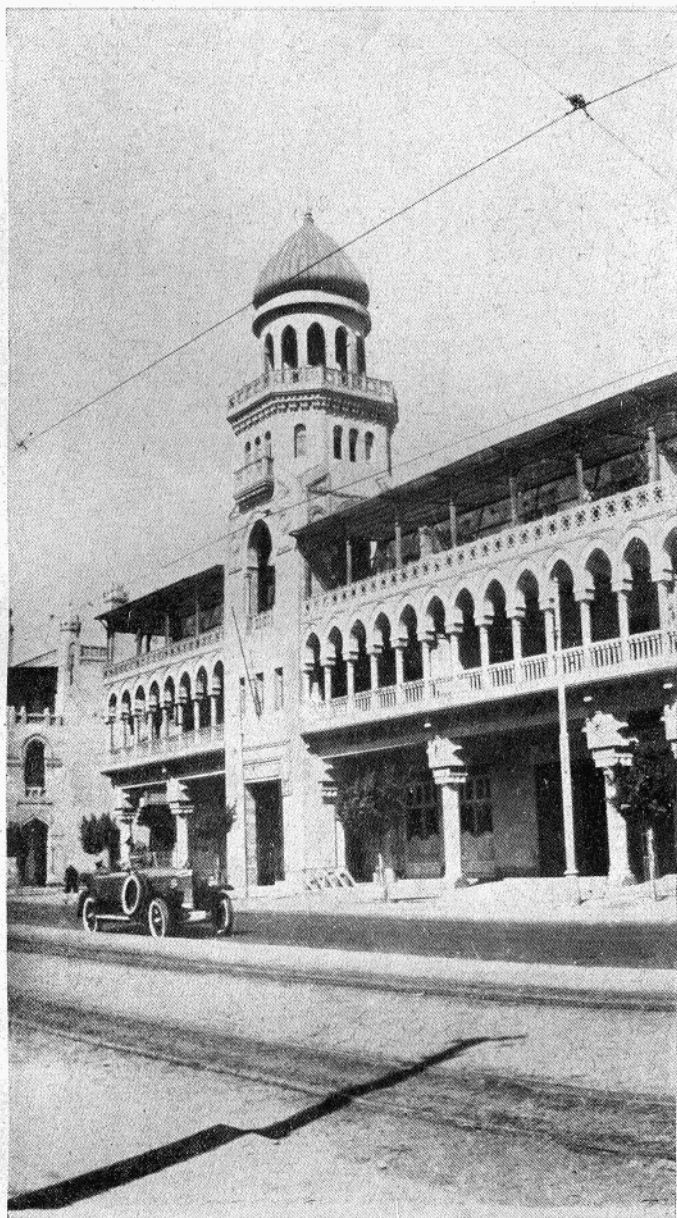
Kairó felé.



Forgalmi akadály.

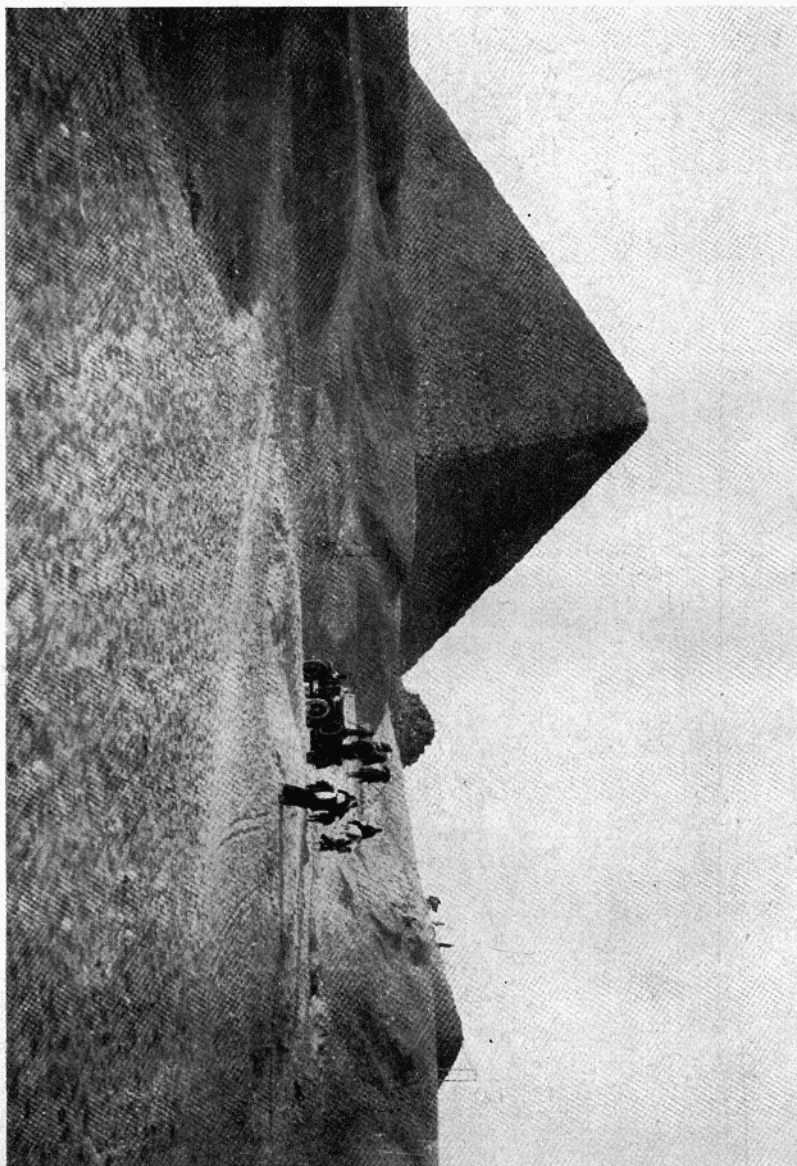


Steindorff tanárral a piramisoknál.



Heliopolisz.

Első próbák a sivatag homokjában.



minden más forgalom elől, hogy «El Prince» számára utat csináljanak!

Kissé rossz lelkiismerettel, de leereszkedően köszönve robogunk el a kivonult és puskáikkal feszesen tisztelgő híd-őrség előtt.

A külön engedélyre egyébként azért van szükség, mert ez a híd vasúti hídnak készült és csak később lett kétoldalt megtoldva keskeny kocsijárával. A nagyobb teherautomobil súlyát tehát valószínűleg nem bírná meg és ezért indokolt az áthaladó gépjárművek ellenőrzése.

Nemsokára Tanta városában vagyunk.

A helységeken való átvergődés okozza a legtöbb késedelmet. A bennszülött rendőrök azonban a legnagyobb előzékenységgel küldik az embert az egyik őrszemtől a másikhoz, míg végre megtaláljuk a főút folytatását a város túlsó végén.

A vezetés nem okoz semmi nehézséget. Hosszú egyenesek, hol az öntözőcsatornák, hol a vasúti töltés mentén. Aztán egy figyelmeztető jel, utána derékszögben fordul valamelyik csatorna hídján keresztül és ismét az egyenes a másik csatorna mentén. Antallal felváltva vezetünk.

Lassankint beesteledett. Az országút forgalma szinte egy csapásra megszűnt. Mindenfelé apró, nyílt tüzek gyuladnak ki, körülöttük fellah földművesek most készítik vacsorájukat. Még a legszegényebb egyiptomi is minden este meleg ételt eszik.

Nem messze Kairótól áthaladunk a Nílus egyik nagyobb gáttelepén. Várkapuszerű épületek alatt robogunk el és ismét elsőrendű, makadámozott országúton vagyunk. Percekig vezethetem a kocsit teljes sebességgel.

A láthatáron nagy piros fény dereng, közeledünk Kairóhoz. A forgalom ismét megélenkül, egész sereg autóval találkozunk, és ha közben nem tűnnék fel a lámpák fényében a különös öltözetű bennszülöttek csoportja, azt hinnék, hogy valamelyik európai nagy város felé közeledünk.

Villamos-csilingelés, autótülkölés, zsbongó, lármás utcai élet, a kivilágított reklámtáblák fényárjában úszó házsorok,

és Szaid szakszerű útbaigazításával bent vagyunk az ősi Egyiptom modern fővárosában.

A híres Shepherds Hotel tömve idegenekkel. Szó sem lehet róla, hogy bárhol is ma este szobákat kapjunk, ezért rövid elhatározással Szaid tanácsára kifutunk a nyolc kilométerre levő Heliopoliszba, a kairóiak kedves kirándulóhelyére.

A Grand Hotel Heliopoliszban kitűnő szállást találunk, bár itt nincsenek még hozzászokva a vonatok érkezés-idején kívül betoppanó vendégekhez.

Kairó.

Hat napot töltöttünk Egyiptom fővárosában és ez alatt annyit végeztünk, hogy szinte a véletlen szerencsének kell tulajdonítanom teljes programmunk megvalósítását.

Mindenekelőtt a Királyi Egyiptomi Automobil-Klub titkárságát kerestem fel, hogy információt szerezzek tervezett utazásunkra vonatkozólag.

Állandóan érdeklődtem, tárgyaltam, kérdezősködtem és ezekben a napokban egyetlen egyiptomi automobilistától sem hallottam, hogy valaha is dél felé járt volna.

Ugyanekkor Antal a vadászat tervét is igyekezett előkészíteni.

A jó szerencse a hajón szerzett ismerőseink révén összehozott a Lloyd Triestino kairói ügynökségének igazgatójával, E. D. Munari úrral, mert ő úgyszólván a legapróbb részletekig megadhatta nekünk mindazokat az útbaigazításokat, amelyek csak segítségünkre lehettek.

Lassankint mind jobban kialakult tervünk és nagyjában anmegállapíthattuk, hogy Egyiptomban közel Asszuanig bátran elmehetünk az autóval. Hogy azon túl mi lesz, arra vonatkozólag a legellentéteesebb információkat kaptuk. Voltak, akik teljesen lehetetlennek tartották az autón való utazást, mások viszont úgy beszéltek, mintha Szudánon végig a legkitűnőbb autóutak vonulnának.

A legnagyobb nehézséget a térképek beszerzése okozta,

mert szudáni térképet egyáltalán nem kaphattunk, vagy csak olyan kis mértékűeket, hogy automobilista szempontból használhatatlanok voltak.

Értékes adatokat tudtunk azonban meg az ezelőtt két hónappal Kairóba érkezett angol Court-Treatt expedícióról.

Court-Treatt őrnagy feleségével és hét társával két külön, erre a célra készített autóval Fokföldről indult el és tizennyolc hónapos viszontagságos utazás után érkezett Alexandriába. Ők is a Nilus mentén jöttek végig Szudánon és Egyiptomon át, ugyanott, amerre mi szándékoztunk utazni.

Az újságok még tele voltak expedíciójuk nehézségeinek leírásával és érthető, hogy szinte faltam minden sor írást, amit rájuk vonatkozólag csak találhattam.

Mi persze nem lehattunk hónapokig távol, hanem mindenekelőtt arra kellett törekednünk, hogy aránylag rövid idő alatt minél többet végezhessünk.

Antal sehogy sem engedett a vadászatból, ennél fogva a végével kezdtük a dolgot és négy hetet szánva rá, autóutazásunkat ehhez mértük.

Vadászterületül a vaddús Dinder-vidéket választottuk, mert ezt aránylag legkönnyebb elérni.

A Dinder a Kék-Nilusnak egyik mellékfolyója. Az abissziniai hegyekben ered és Szudán fővárosától, Khartumtól délre torkollik a Kék-Nilusba keletről. Ha tehát sikerül Khartum városát elérnünk az autóval, onnan vonaton utazhatunk még dél felé egészen Szennarig, ott készen vár majd a teljesen felszerelt vadászexpedíció.

Az esős időszak Közép-Afrikában május elején kezdődik. Addigra tehát végeznünk kell a vadászattal.

Sok számítás és tervezgetés után végre úgy határozunk, hogy a vadászexpedíció karavánja március huszonharmadikán legyen készenlétben Szennar városában.

A Court-Treatt expedíció a Szudán határán fekvő Vádi Halfa és Asszuan között talált a legnagyobb nehézségekre, úgy hogy ezt a kétszázötven kilométeres utat csak hét nap alatt tudták megtenni és azt is csak úgy, hogy vagy fél-

tucatszor kellett a Nílus egyik partjáról a másikra átkelniök. Tekintettel az idő rövidségére lemondunk tehát arról, hogy ezt a részt is gépkocsin tegyük meg.

Asszuantól Vádi Halfáig személyszállító gőzösök tartják fenn a közlekedést, táviratilag beszerzett értesítés szerint az automobilt is el lehet rajtuk helyezni, azért ilyen gőzös indulásához kötöttük időbeosztásunkat.

Programmunk tehát nagyjából a következő volt. Március hatodikán indul a gőzös Asszuانبól, tehát elsején indulunk Kairóból, hogy a körülbelül ezer kilométeres távolságot kényelmesen megtehessek.

A hajó nyolcadikán érkezik Vádi Halfába, onnan tehát kilencedikén indulunk, hogy vadászkaravánunkat huszonharmadikán elérhessük Szennárban.

A többi időt egészen május elejéig a vadászatra és hazautazásra szántuk.

Vadászatunk megszervezését a rendelkezésére álló khartumi ügynökségek segítségével Munari vállalta. Vele állapodtunk meg az expedíció felszerelésére és költségeire vonatkozólag.

Mivel gyors elutazásunk következtében nem szerezhettük be a fegyverbehozatalhoz szükséges engedélyeket, Munaritól béreltünk fegyvereket a hozzávaló töltevényekkel együtt. Antal egy négyszázötvenes Cordit és egy hatételes ismétlő «Holland-Holland» puskát választott; én eleinte egy kilencételes «Mausert» próbáltam, de végül ugyanolyan kaliberű «Mannlicher-Schönauer» mellett döntöttem. Ezenkívül béreltünk egy «Holland» sörétes-fegyvert is.

A revolverek vagy ismétlőpisztolyok bevitele Szudánba szigorúan tilos és jellemző, hogy az úti prospektusokban helyettük a jóval ártatlanabb légycsapóostorok elhozatalát ajánlják.

Munari igazgató ajánlott nekünk egy preparátort is, a Gizehi piramisok közelében élő beduin idegenvezetőt, aki már sok vadászexpedíciót kísért Afrika belsejébe.

Az illetőt egyik napra behivattuk Kairóba és hamarosan megbarátkoztunk a rendkívül rokonszenves Abdul Samiah Eibed nevű arabbal.

Kísérőre és tolmácsra vonatkozólag szerettem volna a Court-Treant expedíció egyik emberét felfogadni, mert azt hallottam, hogy még Kairóban tartózkodik. Mikor azonban minden kérdezősködés ellenére sem tudtunk nyomára akadni, Szaid barátunk pedig minden nap könyörgött, hogy hadd jöjjön ő velünk, végül is elhatároztuk, hogy magunkkal visszük.

Nem jártunk rosszul, mert Szaid Mohammed Baracat különös nevének becsületére vált, amennyiben Baracat arabul annyit tesz, mint «szerencsehozó».

Az üzemanyag kérdése már valamivel nehezebb volt. Egyiptomban egészen Asszuanig biztosan találhattunk benzint a nagy városokban. Szudánról azonban senki sem tudott információt adni. Csak annyit tudhattam meg, hogy Vádi Halfában az angol kormányzáságnál használatban áll néhány motorcsónak és autó, így tehát ott majd szerezhetünk elegendő benzint ahhoz, hogy átkelhessünk a Nubiai-sivatagon. Hogy azon túl mi lesz, azt a jó szerencsére kellett bízunk.

A kocsi felszerelését még kiegészítettük két lapáttal, víztartó kulacsokkal és a piramisok közelében megtartott homokpróbák után két tekeres szűkfonású acéldróthálóval. Ebből a sövényhálóból levágattam két ötven centiméter széles és tíz méter hosszú sávot, hogy majd a sivatagi homokban esetleges megsüllyedés alkalmával ezeket terítsük a homokba a kerekek alá, hogy kiszabadíthassuk a kocsit. Sajnos ez a segédeszköz később nem vált be, pedig eleinte nagyon büszke voltam rá!

Lázás készülődésünk és tervezgetéseink legfontosabb része természetesen az egyiptomi és angol hatóságokkal való megegyezés volt. A királyi egyiptomi közlekedési miniszter Ó excellenciája a legnagyobb készséggel állított ki számunkra nyílt parancsot, ebben engedélyezte az összes utak, hidak, sőt szükség esetén a vasútvonal használatát, felhíva a polgári és katonai hatóságokat legmesszebbmenő támogatásunkra. Ezt a francia és arabs nyelven készült nyíltparancsot mi tréfásan az orosz útlevelek után «bumagának» neveztük. Valósággal nélkülözhetetlennek bizonyult.

Hogy Szudánban beutazhassunk, be kellett szereznünk a Kairóban székelő Szudán-ügynökségnél a szükséges vizumokat.

Az angol meghatalmazott miniszternél tisztelegtünk, de ő nem igen biztatott azzal, hogy tervünk sikerülni fog, de kilátásba helyezte, hogy amennyiben nem akadunk el véglegesen még Egyiptomban, a Szudáni kormányzóságot fel fogja hívni támogatásunkra. Ez a kevés szóval és látszólag hidegen megadott ígéret később oly nagyszabású támogatásnak bizonyult, hogy ismét csak fényes tanujelét adta a sportszerető angolok mindenkit felülmúló, praktikus szolgálatrakésztségének.

Majdnem hihetetlen, hogy mindezek mellett még maradt elegendő időnk ahhoz, hogy kairói tartózkodásunkat turista szempontból is kiélvezzük.

Heliopolisból már másnap bejöttünk a városba, mert sikerült az egyik szállodában szobákat szerezni.

Több ízben kirándultunk a piramisokhoz és megtekintettük az ókornak ezeket a leghatalmasabb emlékeit. Különös szerencsénk volt, hogy Steindorff tanár, a híres német egyiptológus volt szíves felfedező útjainkon elkísérni bennünket és így a legszakavatottabb magyarázatokat hallhattuk.

Gizehig, a piramisok lábánál fekvő arabs faluig kitűnő autóút vezet, példás rendben bonyolódik le rajta az óriási forgalom.

Megcsodáltuk a szfinxet, éppen nagy munkássereg tata-rozta, élveztük a Mena-House Hotel előkelő nyugalját, megtekintettük a zsibongó életű város minden nevezetességét és a híres Shepheards Hotel terraszáról csodáltuk az örökké változatos utcai élet tarka képét.

Egyik este gyönyörű holdvilágban végigautóztuk a bennszülött város zeg-zugos, misztikus sikátorait a szultánok mecsetjeitől egészen a sivatag szélén fekvő mameluksírokig.

Itt egy kis kalandunk is akadt, mert tekintettel a késő esti órára, a templomok őrei már nem akartak beereszteni, míg a baksiséhes semmittevők összegyülekezett tömege erőszakkal akarta keresztülvinni kívánságunk teljesítését. Pa-

rázs kis verekedés támadt, kis híjja, hogy magunk is bele nem keveredtünk.

Gyönyörű szép volt ez az éjjeli autózás a néma, ablaktalan arabs házak között, amelyek a teli Hold fényében sejtelmesen, mintegy magukba zárva őrizték az ezeregy éjszaka minden titkát. Két teljesen külön világ, a titokzatos bennszülött-negyed és néhány percnyire tőle a fényárban úszó modern világváros!

Kairó szinte túl volt zsúfolva idegenekkel. A «Homeric» fedélzetén érkezett amarikaiak százai a nagyszámú, legkülönbözőbb nemzetiségű túristákkal együtt szinte ellepték a várost.

Sokat tehetne az egyiptomi kormány az idegenforgalom érdekében, ha szigorú rendelettel tiltaná meg, hogy a bennszülöttek megszólítsák az európaiat. Az egyetlen igazán bosszantó körülmény ugyanis a számtalan dragoman, utcai kereskedő, cipőtisztító és szamarasfiú szakadatlan zaklatása, mert mérhetetlen baksisvággyal szinte leszedik az emberről a ruhát, határt nem ismerő tolakodás közben.

Megtekintettük a híres egyiptomi múzeumot. Régóta összegyűjtött, számtalan értékes kincsét egy csapással messze felülmultha az újabban elhelyezett, gazdag Tut-enkh-Amon lelet.

Nem célja ennek a könyvnek, hogy a számtalanszor leírt egyiptomi régiségek ismertetésével foglalkozzék, de a Tut-enkh-Amon kincsek nagyszerűségét nem hagyhatom szó nélkül. A vertarany koporsó gazdag domborműveivel, az ifjú király színarany halotti álarca, a trónszék művészi kivitele és a számtalan szebbnél szebb, ízléses műtárgy felejthetetlenül vésődik a szemlélő emlékezetébe.

Mintegy csodás álmkép, úgy vonult el előttünk Kairó ezer impressziója és szinte kábultan ébredtünk indulásunk napjára.

Egyiptomon keresztül. X I 8

Mindazoknak, akiknek a sors kegye lehetővé teszi, hogy meglátogassák Egyiptomot, mit sem ajánlhatnék jobban, minthogy autón tegyék meg az utazást!

Függetlenül a túristákkal túlszűfolt vonatok és kirándulócsoporthoz hangulatzavaró kényszerétől: végigrobogni ezen az Istenáldotta országon egyike a legszebb emlékeknek, amelyeket utazó csak szerezhet.

Alsó-Egyiptomban úgyszólván nincsen semmi nehézség. Az agilis Királyi Egyiptomi Automobil-Klub trip-tiquejei ma már minden nemzetközileg elismert európai klubnál beszerezhetők.

A gépkocsi szállítása Európából Egyiptomba rendkívül csekély költséggel jár (Triest—Alexandria cca 8 font).

A vámkezelés előreláthatólag a jövőben teljesen simán fog végbemenni a hatóságok rendkívüli előzékenysége folytán.

Sehol sem érezhető a legcsekélyebb ellenszenv az autó iránt és mindenütt a legnagyobb készséggel állanak az automobilista rendelkezésére.

Üzemanyag mindenütt kapható, aránylag elég olcsón, a nagyobb városokban modern garázsok és javítóműhelyek vannak, az utak pedig legnagyobbbrészt jók és sehol sem okoznak nagyobb nehézséget.

Aki gépkocsin utazott végig a szent Nilus termékeny völgyén, kétszer annyit látott ennek az ősi országnak való képéből, mint az utazó ügynökségek sablonos programja szerint vezetett túrista.

A híres látványosságok, úgy mint a gizehi és szakkarai piramisok, a nagy templomok és az ó-egyiptomi romok kivétel nélkül mind megközelíthetők autón. Az ember teljesen szabad, akkor indul és addig időzik, ahogyan kedve tartja és különösen azok, akik nem szeretik nagy tömegben vonulva egy hivatalos vezető ledarált litániáját hallgatni, sok élvezetes óra emlékével fogják értékelni az önálló utazásnak ezt a legkényelmesebb módját.

A legszebb azonban az egyiptomi országút éjjel. A kis

fellah falukban nyílt tüzek mellett kuporognak a burnuszokba burkolt emberek. Az ősi vízkerekek, a szakíjék végtelenül szomorú, egyhangú dallamokat nyikorognak különös szímfóniává vegyülve. Úgy látszik, a bennszülöttek furcsa negyedhangokkal átszótt dallamait ez a bánatos összhang szülte, mintha az ősi idők rabszolgáinak panaszát visszhangoznák.

Itt-ott átsuhan az országúton a fényszórók világosságában egy-egy róka vagy sakál, a karcsú pálmák ezüstös fényű koronái titokzatosan susognak régmúlt időkről és az ablaktalan, erődítményszerű fellah faluk bejáratánál az örök ünnepélyesen tisztelegnek ósdi fegyverükkel.

Aki valaha is élvezte az ilyen utazást, sosem fogja többé elfelejteni.

Igaz ugyan, hogy egyelőre még az országutak végleges kiépüléséig némi elővigyázattal kell lenni. Nem ajánlom a nagy és nehéz túrakocsik használatát és tapasztalatunk alapján mondhatom, hogy a mi gépünk méretekre és súlyra nézve körülbelül a felső határt képviselte.

A helyenkint keskeny töltéseken, erősen bukkános zsiliphidakon és sokhelyütt a gödrös felületű utakon legajánlatosabb a közepes nagyságú, nem túlságosan alacsony és inkább keskeny nyomtávú kocsik. Az ilyennel aztán minden különös nehézség nélkül végig lehet túrázni Alsó- és Közép-Egyiptomot.

Március elsején korán reggel hagytuk el Kairót. Egyideig a Heluan felé vezet, kitűnő autóúton haladtunk, majd letértünk róla az Egyiptomi Automobil-Klub jelöléseivel ellátott főútvonalra és azon igyekeztünk tovább dél felé.

Úttestül itt is többnyire töltések szolgálnak. Felületük síma, de kissé keskeny és a rendkívül élénk forgalom miatt nem igen lehet száguldozni.

Célunk a háromszázhetvenöt kilométerre fekvő Assziut városa.

Indulásunk idején reggel fél hét órakor még meglehetősen hűvös volt. Kabátunk azonban hamarosan lekívánkozott és a délelőtt folyamán már szinte nyári kánikulát élvezhettünk.

A szemközt jövő tevék és szamarak látszólag már annyira hozzá vannak szokva az autóforgalomhoz, hogy fülük bojtját sem mozgatják.

A kerüléssel és kitéréssel nincsen semmi baj. Ezeknél jóval kritikusabbak az össze-vissza száguldó kis Ford-autók, mert bennszülött vezetőik, úgy látszik, még nem nagyon gyakorlottak.

Nem látni olyan kocsit, amelyen nem lógna legalább tíz ember és az autó népszerűségét csakhamar megmagyarázza az, hogy az országúton haladó gyalogosok minduntalan integetéssel és hangos kiabálással igyekeznek megállítani a gépkocsit, hogy a következő faluig elvitessék magukat. Számtalan jó arabsot ejtettünk ámulatba és bántottunk meg azzal, hogy a legerélyesebb jelzés dacára sem állottunk meg.

Jobbkéz felül feltűnik Szakkara lépcsős piramisa, közvetlen a Nílus partján haladunk. Helyenkint gyönyörű szép lebbach fasorok (albiccia lebbach) szegélyezik az utat, valósággal bolthajtásszerűen terjesztik fölénk árnyékos lombjukat.

A szántóföldeken búza, rozs, lóhere és bab érik. Közeledik a fő aratás ideje, mert az Közép-Egyiptomban áprilisban van. A Nílus deltájában és a Fájumban termelt cukornád errefelé már ritkább.

Helyenkint a szántóföldeken dolgozó bennszülöttek az úttest mentén folyó csatornák vizével felöntözik az országutakat és itt nagyon vigyázva kell vezetnem, mert a poros, fekete föld rendkívül csúszóssá válik. Többen mondták már Kairóban, hogy ha netán egy kis eső érne utól, legokosabb a kocsival megállni és fél órát várni, amíg újra felszárad az út, mert nedves állapotban mintha zsírréteggel volna bevonva.

Áthaladunk Beni Szuef városán és zavartalanul folytatjuk utunkat az immár rekkenő hőségben Minieh felé.

Pontosan délben érkeztünk oda és a nagy meleg miatt két órás déli pihenőt tartottunk. Miután a kis arabs vendéglőben megebédeltünk, lefeküdtünk a szálloda egyik szobájában jóleső pihenőre.

Továbbindulásunkkor az a meglepetés ért, hogy kocsink mellett egy hasonló típusú, másik Steyr-gépet találunk s tulajdonosa külön azért várt meg, hogy örömmel üdvözölhessen. Az automobilisták loyaltása kiválasztott gyártmányuk iránt itt sem marad el az európaiak mögött.

Az út Manfalut városáig meglehetősen jó, azontúl erősen gödrös.

Rövid ideig élvezhettük a naplemente békésen fenéges megvilágítását, aztán csakhamar elértük este hét óra tájt Assziut városát.

Eredetileg úgy terveztük, hogy még az éjszaka folyamán továbbmegyünk, de Szaid határozottan ellenezte ezt a tervet, arra hivatkozva, hogy majd senkit sem találunk, aki szükség esetén útbaigazíthatna. Egyébként is meg lehetünk elégedve a tíz menetóra alatt símán megfutott háromszázhetvenöt kilométerrel és így Assziut egyetlen, valamirevaló szállodájában pihenőre tértünk. A magunkkal hozott utazó grammofón dallamaival ünnepeltük túránk első részletének sikerét.

Assziuttól kezdve már kevésbé jó az út, erős azonban a gyanúm, hogy másnap reggel a városból kiindulva, eltévesztettük a főutat és hogy e miatt haladtunk többnyire szűk töltéseken, amelyek helyenkint nagyon rossz állapotban voltak.

Fél kilenc órakor indultunk és Szohag városát délután egy órakor értük csak el. Ez a város a térkép szerint kilencvenhárom kilométernyire fekszik Assziuttól, de kilométeróránk százhuszónháromnak jelezte.

Útközben gyakran kellett kérdezősködnünk s ez rengeteg késedelmet okozott.

Az arabok rendkívül szívesen szolgálnak útbaigazítással, csak az a baj, hogy valahányszor megáll az ember egy kis arabs falu közelében, pillanatok alatt egész tömeg veszi körül a kocsit s mind egyszerre beszélnek és ahányan vannak, annyiféle irányt adnak meg, mint az egyetlen valódit. Néha alig tudtunk szabadulni ezektől a jóakarátú tanácsadóktól és egyiket-másikat úgy kellett lelökni a robogó koci hágcsóiról.

Szaid igen nagy úrnak érzi magát. Hosszú pakkoló-sziját vett elő és azzal osztogatta az igazságot a tolakodók és túllustán kitérők között. Végre is le kellett inteni, mert nem akartuk végigostorozni a békés Egyiptomot.

A délelőtt folyamán rövid időre megeredt az eső, ennek következtében a hőség elég tűrhető maradt. Helyenkint rettenetes volt a por és szinte szántottunk a mély, homokos földrétegben.

A forgalom nappal itt is élénk. A gyerekek minden faluban harsány éljenzéssel fogadnak. Szaid tolmácsolja, hogy valamennyien Kamal Edin pasa, egyiptomi herceget éltetik, mert a környéken nagykiterjedésű földbirtokai vannak és úgy látszik, még az egyetlen autótúrista a mai Közép-Egyiptomban.

Szohagtól kezdve valamivel javul az út és Antal veszi át a kormányt Asszirátig. Ott ismét düledező töltésekre kerülünk és megint én vezetem a gépet Abu Tist faluig.

Baliana község valamikor a görögök híres Abydos városa volt. Ó-egyiptomi temploma még kitűnő karban van. Itt keresztezzük azt az utat, amely véleményem szerint a valódi főországút s amelyet reggel óta elvesztettünk. Véletlenül azonban éppen itt találkozunk egy Ford-kocsival s ennek utasai ismét csak a hepehupás töltésen küldenek tovább Abu Tistig.

Itt végre rátérünk a főútra és alaposan kifáradva újra Antalnak adom át a kocsit.

Kis idő múlva az első tartályból kifogy a benzin és amikor a hátsó tartályból előre akarjuk nyomni, kitűnik, hogy a pumpa bőrdugattyúja a nagy hőségben teljesen összeszáradt. Nem marad más hátra, minthogy kieresszük hátul a benzint és kölcsönként, ókori vízmerítő korsó segítségével áttöltsük előre.

Amíg Antal és Szaid ezzel foglalatostkodtak, megjavítottam a pumpát és most már gyors tempóban folytattuk utunkat.

Szaid Antal mellé ül pumpálni, én pedig a nekem oly szokatlan hátsóülésben nyújtóztatom ki elzsibbadt tagjaimat.

Antal hatalmas iramban halad és valóságos versenytempóban hamarosan elérjük Naga-Ha-Madi városát. Itt újra át kell kelni a Nílus jobbpartjára és a hídorségnek felmutatott nyíltparancsunk valóságos katonai parádét eredményez.

A fegyverbe lépett őrség feszes tisztelgését köszönve robogunk át a nem rég adoptált vasúti hídon.

Innen kezdve jó az út. Gyönyörű datolyapálmaerdőkön haladunk keresztül, helyenkint oly szűk úton, hogy szinte súroljuk a fák törzsét.

Már előre figyelmeztettek bennünket, hogy néhány olyan gáthídhhoz fogunk érni, amelyeken kétséges, hogy átkelhetünk-e. Tényleg nemsokára ott is álltunk tanácsalanel az első ilyen duzzasztó-gáthíd előtt.

Ezek a hidak egészen különös alakúak. Két egymással párhuzamosan futó töltést kötnek össze oly módon, hogy mindkét töltésről először rövid, alig négy méter hosszú darab van kiépítve egymás mellett. Aztán hirtelen éles szögben ékalakúan összehajlik a két hídrész és egy hosszabb egyenes szimpla-hídra torkollik. Ennek a túlsó vége ismét ékalakban kétfelé ágazik és megint egymáshoz párhuzamosan éri el a két töltés túlsó végét.

A középső hosszú darab egyik fele járhatatlan, mert ezen mozog keskeny nyomtávú vágányon a zsilip daruja. Kocsinkkal sehogyan sem lehetett a híd két Y alakú törésén keresztüljutni és végre is kénytelen voltam jegyzetkönyvem egyik lapjára felrajzolni a hidat és megtervezni az átkelés különböző lehetőségeit.

Sok fejtörés után mégis sikerült megfejtennem a rejtvényt. A kocsival mindenekelőtt megfordultam. Aztán hátrafelé rájártam a hídra, balra befordultam az ék egyik oldalára és ismét balra a másikra. Aztán előre áthaladtam az egyenes összekötő részén és befordultam a túlsó oldalon levő ék baloldalára. Innen hátrafelé tolattam a másik párhuzamos töltésre, ott megfordítottam a kocsit és ismét hátrafelé kijártam az innenső oldal ékalakú fordulóin keresztül az úttestre. Ezen végleg megfordítva a gépet folytathattuk utunkat.

A legnagyobb baj az volt, hogy a hidak oly szűkek voltak, hogy alig lehetett az aránylag hosszú kocsival keresztüljutni az éles fordulókon.

Antal és Szaid igazgatták az első kerekeket, én meg végtelenül óvatosan, centiméterenkint tolattam előre-hátra. A mellett jó magas volt a híd és gyenge kis vaskorlátja nem nyújtott semmiféle biztosítékot.

Egy ízben már annyira a deszkák szélén állottam, hogy nem mertem a kocsival továbbmozdulni és Antalnak kiáltottam, hogy legalább mondja meg centiméterekben, még mennyit mehetnek.

— Jöhetsz bátran, ne tarts semmitől, hiszen még bőven van hely, — válaszolt Antal — legalább is «három centiméterre» vagy még a szélétől!

Hogy ez a távolság nekem nem tűnt fel olyan bőségesnek, érthető.

Nemsokára második, majd harmadik ugyanilyen hídhöz értünk és most már minden baj betetőzésül még teljesen be is sötétedett. Kénytelen voltam a nehéz és éppenséggel nem veszélytelen manőver alatt még a lámpákat is eloltani, hogy meg ne vakítsam társaimat, akik az első kerekeket dirigálták.

Jellemző az egyiptomi kormány rendkívüli figyelmességére, hogy amikor Kairóba visszatérve a közlekedésügyi miniszter Ő excellenciájánál jelentést tettem utunkról, azonnal elrendelte ezeknek a hidaknak átépítését.

Késő este elértük Kene városát, ott időnyereség szempontjából felmutattuk a «bumagát» a rendőrtisztnek s ő azonnal hangos füttyszóval összehívott néhány rendőrt és azok közül az egyik altisztet megbízta azzal, hogy kidirigáljon a Luxor felé vezető országútra.

Itt a vasúti töltés mentén egészen újonnan épült, kitűnő út van, úgy hogy százas tempóban robogtunk tovább rajta. A gyönyörű holdfényes éjszakában valóságos élvezet volt ez az utolsó ötven kilométer. Egész sereg rókát és sakált ugrasztottunk fel és a szélvédőüveggel elütöttünk egy sirályszerű fehér madarat. Szaid azt állította róla, hogy hajnalban gyönyörűen énekel és elejtése szigorúan tilos. A benn-

szülötteket három font pénzbírsággal vagy harminc napi elzárással büntetik az ilyen madár megöléséért.

Este háromnegyed tízkor érkeztünk Luxorba. Assziutól háromszáznegyven, Kairótól összesen hétyszáztizenöt kilométert tettünk meg.

Megjelenésünk a Winter-Palace szállodában óriási fel-tűnést keltett és ha nem találtuk volna itt véletlenül néhány kedves kairói ismerősünket, senki sem hitte volna el, hogy csak tegnapelőtt indultunk onnan.

A mienk volt a második autó, amely egyáltalában el-jött Kairóból Luxorig és csak a híres Kamal Edin herceg tette meg eddig ezt az utat ezelőtt egy évvel, akkor is hat nap alatt.

Másnap a helybeli és kairói újságok már szenzációként tárgyalták az autótúrázás felfedezését Egyiptomban.

Luxor-Sellal.

Eddigi sikerünk kissé elbizakodottá tett. Ha két nap alatt lejöttünk Kairóból Luxorig, akkor úgy véltük, hogy könnyen megtehetjük a Luxor-Asszuán kétszázhusz kilo-méteres távolságot másfél nap alatt.

Hajónk hatodikán délután négy órakor indul Sellalból, az Asszuáni medence végállomásáról és kikötőhelyéről, úgy számítottuk tehát, hogy bőven elegendő, ha ötödikén reggel hagyjuk el Luxort.

A további útra vonatkozólag kissé könnyelműen sze-reztem be az információkat.

A luxori mamur (rendőrfőnök) már másnap délelőtt felkeresett bennünket, mert időközben megkapta a köz-lekedésügyi minisztérium nyiltparancsának másolatát.

Bizonyára dicséretére válik az egyiptomi közigazgatás-nak ez a gyors és pontos intézkedés.

Az előzékeny mamur bementése szerint Asszuánig két nagyobb városon kell áthaladnunk. Az egyik Eszne, Luxor-tól hatvan, a másik Edfu körülbelül száztíz kilométerre van.

Edfuig mindenesetre találunk útnak használható tölté-

seket, hogy azon túl azonban az utolsó száztíz kilométeren milyenek az útviszonyok Asszuánig, arról senki sem tudott felvilágosítást adni.

Jobb lett volna, ha érintkezésbe léptem volna telefonon az edfui mamurral, mert majdnem végzetessé vált programunkra az a könnyelműség, hogy a jó szerencsére bíztuk ezt az utolsó darabot.

Gyönyörű szép napokat töltöttünk Luxorban.

Ó-Egyiptom hajdani fővárosa szépségével és történelmi emlékeinek gazdagságával ma is felülmúlja az ősi ország minden más városát.

A Nílus jobbpartján fekszik a mai Luxor és tőle néhány kilométernyire a folyó partján lefelé Karnak. A túlsó parton a Szahara sziklahegyeinek lábánál az igazi főváros, Téba óriási kiterjedésű romjai.

A város ó-egyiptomi neve Vászt («a hatalmas») vagy rövidesen Nevt («a város») volt, hogy a görögök miatt nevezték el Tébá-nak, ismeretlen.

Homerosz Iliászában még «a száz kapu városának» nevezi, és valóban hihetetlen pompában ragyoghatott az ó-egyiptomiak Ámon istenének tiszteletére szentelt főváros.

Luxor kellős közepén most is ott áll rendkívül jó karban a csodás Ámon templom. Hatalmas pilonja és papirusznád leveleit formázó kőoszlopai még teljes épségben vannak.

Az utazó itt mintegy álomban vándorol és hosszú idő kellene ahhoz, hogy felfogja ennek az ősi kultúrának teljes nagyszerűségét.

Közvetlen a város mellett, az óriási méreteivel szinte megrendítően ható karnaki templom dacol az évezredekkel. Valóságos szentségtörésnek éreztem, amikor a gépkocsival bejártunk a hosszú szfinx-sorok közé.

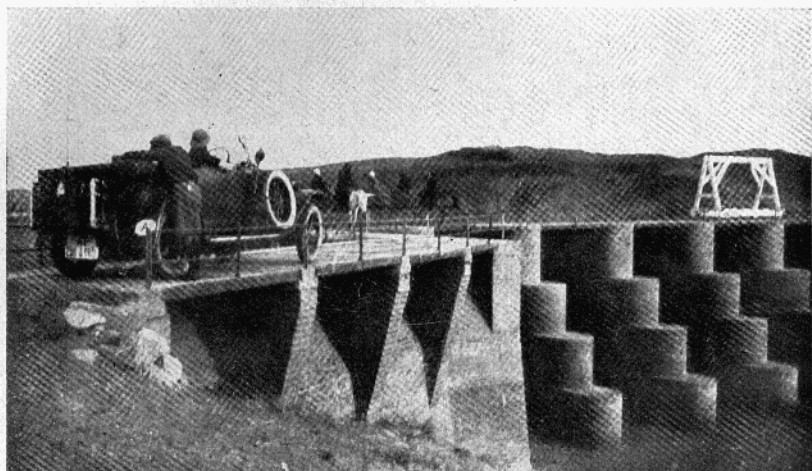
Mindkét esténket a Hold fényében fenségesen misztikus Karnak romjai között töltöttük.

Napközben csónakon átkeltünk a Níluson és bérelt szamarakon és Ford-automobilokon (a civilizáció idáig is elnyújtja kényelmes, de szentségtörő kezét) bejártuk «a halott város» óriási területét.

Elhaladtunk a Memnon kolosszusok előtt. Ércsengésű



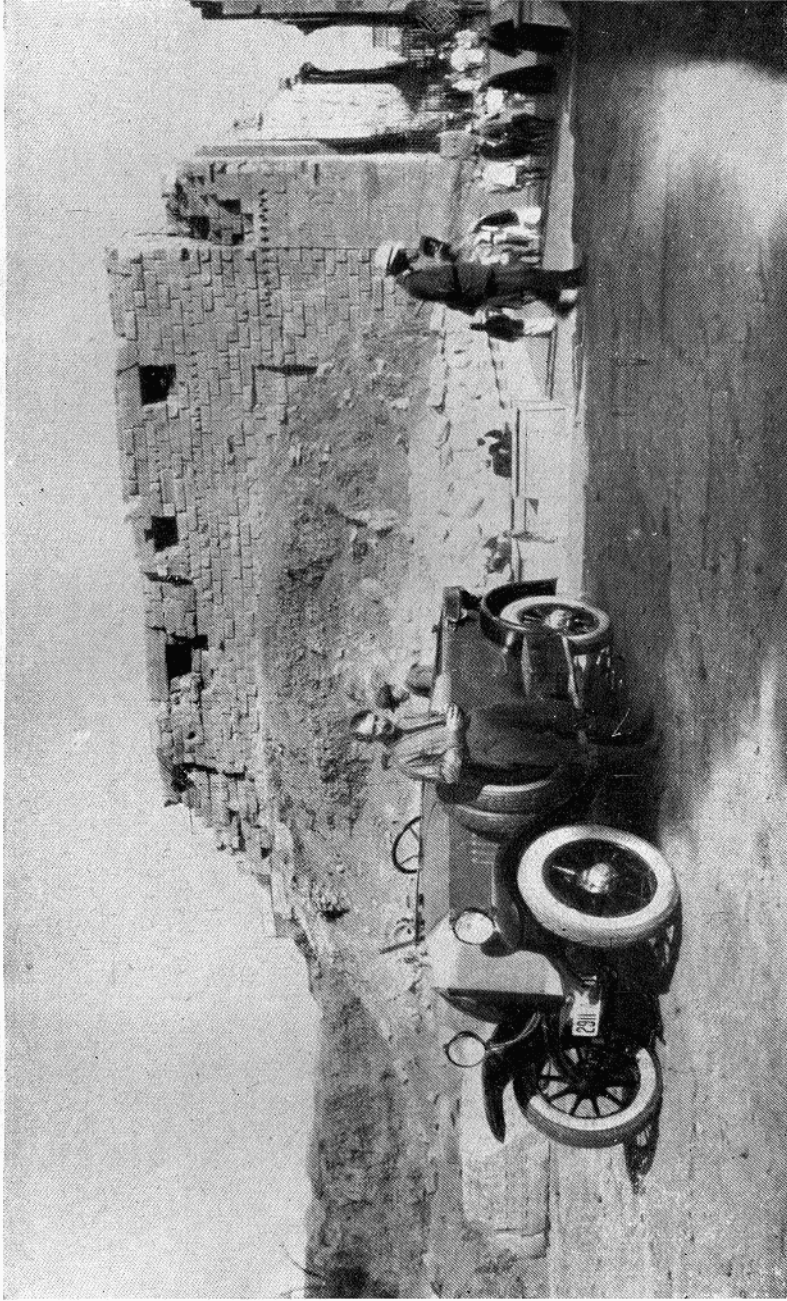
A Mlms töltésén.



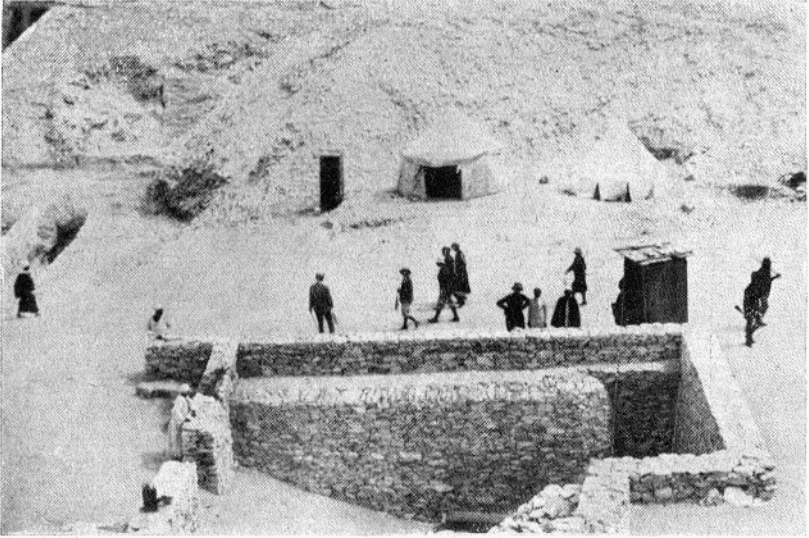
Bonyolult zsilip-híd.



Düledező töltésen.



A karnaki szfinx-sorok között.



Tut-enkh-Amon sírja.



Szaid mint útkaparó.

kőtestük valamikor még a régi istenek tiszteletére napfelkeltekor hangos örömkialtást hallatott. A történelem hagyománya szerint utoljára üdvözölték szavukkal Róma hatalmas császárját, Hadriánust . . .

Meglátogattuk a Ramasseum és Medinet Habu impozáns romjait és a Dehr el Bari sziklába vésett oszlopsorát.

A perzselő napmelegben kivonultunk a királyok völgyébe, a halál és elmúlás legtökéletesebb szimbolumának a helyére. Szorongó megilletődöttséggel állottunk az ifjú Tut-enkh-Amon király mérhetetlen kincsekkel gazdag, földalatti sírboltjában. A felfedező tudós Charter kegyeletérzése nem engedte eltávolítani az arany koporsóban nyugvó múmiát.

Vajjon odakünn, a komor sziklasivatagban a késő utókor profanizáló felfedezésétől még menten, ott fekszik-e a mindent elborító izzó sivatag homokja alatt Pentaur szent városa, amelynek egykori dicsőségét a karnaki nagy templom falába vésett költőpap éneke zengi?

Céлом kalandos autótutazásunk leírása, nem időzhetek tehát az ősi Egyiptom ragyogó kultúrájának emlékeinél. De ha visszagondolok utazásunkra, úgy érzem, hogy ez a néhány röpke nap Luxorban volt utazásunk fénypontja. Vannak impressziók és emlékek, amelyeket az ember csak megőrizni tud, de szóval visszaadni képtelen!

A pazar kényelmű Winter Palace Hotelt március ötödikén reggel hat órakor hagytuk el. Luxortól mintegy tíz kilométernyire vissza kellett mennünk ugyanazon az úton, amelyen jöttünk. Aztán jobbra fordulva ismét dél felé tartottunk. Az út baloldala sok kilométeren át kezdetleges arab kunyhókkal van sűrűn beépítve, úgy hogy a szűk töltésen csak lassan haladhattunk előre.

Végre ismét elérjük a vasúti töltést és az út ennek tövében vezet tovább. Itt a felület is jobb és gyorsabban mehetünk.

A vasúti töltés jobboldalán mély, száraz csatornaág húzódik. Híd vezet át a túlsó oldalára és most a jobbpartján megyünk, míg a vágány a túlsó oldalon fekszik.

Számtalan fellah földműves dolgozik a csatorna ágyá-

ban. Kiássák hosszú sávokban a megkeményedett Nílusiszapot és fonott kosarakban felhozzák a csatorna mentén fekvő szántóföldjeikre. Mindenütt, ahol ezek a földhordozó csoportok keresztezik utunkat, a kosarakból elhullatott száraz iszap valóságos kis gátakká halmozódott föl s csak nagy vigyázva haladhatunk át rajtuk.

Többször meg kell állnunk és amíg óvatosan felkapaszkodunk ezekre a kis töltésekre, társaim lehajolva, figyelik, hogy a hátsó benzintartállyal nem akadok-e meg.

Közel két órás menetelés után a félmeztelen földmunkások figyelmeztetnek, hogy forduljunk el jobbra a Nílus felé, mivel a töltés, amelyen haladunk, nemsokára véget ér. Egy kis utat találtunk az egyik fellah faluban, amelyen egy lábnyi mélységű porban bukdácsoltunk a falu bejáratánál levő kis hídig, de ennek küszöbe oly magas, hogy kénytelenek vagyunk előbb összehordott kövekkel feljárót építeni. Végre egy dűlőúton elérjük Eszna vasúti állomását.

Itt kezdődik a kérdezősködés. A tömegesen összeseregülő vasúti munkások egytől egyig különböző nézetten vannak. Mindegyikük ismerni véli az Asszuan felé vezető utat, csak-hogy ahányan vannak, annyiféle irányban. Végre is egyikük félretuszkolja a többit és fellép a kocsis hágsójára, hogy elvezessen bennünket.

Átgurulunk az állomás rakodóján, aztán merész kanyarulattal néhány beduin sátor között, némelyiknek köteleit kénytelen vagyok letiporni, onnan nagy szemétdödrön át végül egy náddal benőtt töltésre, amelyen lehetetlen minden további előrejutás.

Újabb végnélküli magyarázatok, egy másik jobban tudó lép a hágsóra és vissza szemétdödrön, sátorköteleken és rakodón át egy dűlőútra a vasúti vonaltól jobbkéz felé.

Néhány kilométert minden nagyobb baj nélkül megtehattünk ezen az úton, míg végre egy faluba érve, tudatják velünk, hogy erre csak a következő faluig mehetünk, ott aztán vége az útnak. Tehát az «asszuani országút» a vasút tulsó oldalán kell, hogy legyen.

Ismét visszatérünk az esznai állomáshoz, ott az angolul beszélő állomásfőnök készségesen megígéri, hogy majd szerez

egy vezetőt, aki már járt Edfuban automobilon. Ez a vezető vagy kabir — ahogyan itt nevezik őket — egyszomszédos faluban lakik és az állomásfőnök rendelkezésünkre bocsát egy pályamunkást, aki majd elvezet oda.

A vasúti töltésen haladunk közvetlenül a sínek mellett, vissza Luxor felé. Helyenkint alig férek el a talpfák és a töltés széle között. Egyébként most van átépítés alatt a vonal, mert idáig Luxortól kezdve keskenyvágányú volt és csak ebben az évben építik át Asszuanig rendes nyomtávolságra. A töltés mentén ennél fogva számtalan talpfa hever, ezeket minduntalan félre kell raknunk, hogy továbbhaladhassunk.

Végre elérjük azt az utat, amelyik El Deil faluba vezet, ott lakik vezetőnk. Az út derékszögben keresztezi a vasútvonalat és egy gyenge vashídon folytatódik. Ez a csatorna tulsó végére vezet, oda, ahol Luxor felől jövet letértünk a túloldali töltésről.

Most be kellene fordulnom jobbra, de a vágányok mentén elhelyezett tolósorompó korlátja miatt nem bírom a nagy kocsit a szűk helyen derékszögben elfordítani. Az átjáró sincsen kiépítve s először odahordott talpfákkal kell kitöltenünk a sínek közötti teret.

Nem tehetek mást, mint hogy a gyenge híd felé fordulok be, hogy aztán hátrafelé tolassak át a vasútvonalon. A dolog nehezen megy. Az első kerekekkel közvetlenül a mély csatorna szélén vagyok és a legnagyobb óvatossággal kell megkísérelnem a visszatolatást.

A kocsi hátsó része egy lökéssel felkapaszkodik rögtönzött átjárónkra. Hirtelen egy lökés, — szerencsére kezem a fékkaron van — és a kocsi mozdulatlanul áll. Az egyik keresztbefektetett talpfa a gép súlya alatt felemelkedett és nekifeszült a gépház aljának.

Az erőlködésünket nagy érdeklődéssel figyelő pályőr jóakaratólag figyelmeztet, hogy minden percben várható a legközelebbi vonat.

Antal és Szaid emberfeletti munkát végeznek. A makacsodó talpfát leszorítják, a minden ízében megroppanó kocsi torz helyzetében újra felbúg és engedelmesen kapaszkodik

át az akadályon. Egy reccsenéssel végre leérek a tulsó oldalra.

El Deil faluban nemsokára előteremtik a híres vezetőt. Rám azonban inkább olyan ember benyomását teszi, aki még sohasem látott automobilt, de azért méltóságteljesen foglal helyet a hátsó ülésben.

Tényleg kivezet a faluból egyenesen a sivatagnak, majd közvetlen a megművelt terület szélén egy dűlőútra. Ezt az utat számtalan kis öntözőárok keresztezi, ezeknél minduntalan meg kell állnunk, hogy ásó segítségével átjárót készítsünk a kerekek számára. Hogy ezt a munkát a huszadik eset után már nem végeztük valami lelkiismeretesen, a szegény Steyr rúgóinak felütései jelezték.

Nemsokára belátjuk, hogy ez a mezei út semmiesetre sem lehet az «asszuani országút», és végre is felhagyunk a kísérlettel.

Most már megelégettem az öreg arab gyerekes dirigálását. Szaid tolmácsolásával rákiáltok :

— Láttál erre valaha automobilt menni?

— Nem Uram.

— Láttál-e már egyáltalában automobilt?

Most már nagyon megszeppenve :

— Nem Uram!

— Kifelé! — és Antal megtörhetetlen jókedvének engedve lenyelem bosszúságomat és a szégyentvallott kabir hátrahagyásával visszafordulok az oly nehezen kiküzdött akadálypályán végig El Deil faluba.

Ugyanott kell átlépnünk a vasúti töltést, ahol az imént kis híjja, hogy össze nem törtem a kocsit, de most már könnyebben megy a dolog, mert egyenesen járhatok át a túloldalon levő hídra. Igaz ugyan, hogy ez a karcsú vastraverzákból épült alkotmány nem nagyon biztató és amelletts kellemetlenül magas. Társaimat és a poggyászt hátrahagyva, hajdani pilótakoromra emlékeztető mindenféle különös gondolattal, óvatosan végigdöcögök a veszélyesen imbolygó gyaloghídon.

Ismét az állomásépülethez robogunk. Eszna városa a Nílus tulsó partján fekszik, de itt szép kőből épült duzzasztó-

híd köti össze a két partot. Néhány perc múlva a városban vagyunk a Mamurián.

A rendőrfőnök rendkívül ünnepélyesen fogad — már ő is megkapta nyílparancsunk másolatát — és arról biztosít, hogy Edfu városába csakis a Nílus jobbpartján juthatunk el. Hamarosan előteremt egy fiatal arab soffórt, aki tényleg járt már a vasúton ide szállított kocsijával Edfuban, és mikor ezzel útnak indulunk, telefonál az edfui mamurnak, hogy gondoskodjék egy vezetőről, aki majd a Nílus bal partjáig érő Szahara-sivatagon át elvezet az asszuani határig.

Luxor óta nyolcvanöt kilométert tettünk meg és csak hatvan kilométernyire vagyunk onnan.

Alaposan elfáradtam, ezért Antal veszi át a kocsit. Vezetőnk mindenféle komplikált töltésen át vezet, önmagunk sohasem okoskodtunk volna ki köztük, és meglehetősen rossz úton dirigál dél felé.

Számos kis gáthídon kell áthaladnunk, amelyek annyira keskenyek, hogy Antal kénytelen a legnagyobb óvatossággal és ügyességgel kezelni a kormányt.

Legnagyobb meglepetésünkre minden faluban tudnak jövetelünkről. — A derék mamur bejelentett telefonon — mindenütt kivonult tiszteletünkre a helyőrség.

Rendkívül festőiesek ezek a sötétkék bugyogókba bujtatott, mezítlásas rendőrkatonák, amint ünnepélyesen tisztelegnek ókori előltöltőikkel.

Az úttest leírhatatlanul rossz. Csupa lyuk és gödör, vastag porlepel alatt.

Nem messze Esznától nyugat felől a sivatagból hirtelen koromfekete, égigérő homokfal közeledik felénk. Számum! Perzselő légáram előzi meg, majd felpattantja az ember arcbőrét. Szaid és vezetőnk villámgyorsan ugornak le a kocsiról, a kocsit háttal állítjuk a szélnek és nagy sietve felhúzzák a tetőt. Néhány pillanat alatt benne vagyunk a homokvihar kellős közepén! A kohó belsejében sem lehet fullasztóbb a levegő!

Szerencsére alig félóra múlva vége a fergetegnek, de elképzelhető, hogy hogyan néztünk ki, amikor berobogtunk az edfui mamuria udvarába.

A beduin sivatagvezető, faluja sejkjével már várt bennünket. Ez is közel hetven éves aggastyán. Gyanakvó kérdésekre, hogy nem kaphattam volna-e fiatalabb vezetőt, azt a felvilágosítást kaptam, hogy ma már csak az öreg emberek ismerik a sivatagot, mert a vasút megépülése óta megszűnt a karaván-forgalom.

A délelőtti eseten okulva az egyik angolul beszélő rendőrtiszt segítségével alaposan kikérdeztem az öreget: jól ismeri-e a régi karavánutat a sivatagban. Tudja-e, hogy a városból merre kell kijárnunk a sivatagba, ismeri-e az asszuani gátat és hogy hogyan juthatunk el arra, mert hiszen a sellali kikötő a Nílus tulsó partján van.

Az öreg ötöl-hatol és végre karjait a mellén keresztbe-fonva leguggol a földre, annak jeléül, hogy halálra szánja magát, mert a kitűzött feladatot nem vállalhatja.

A kabirja kudarcát restelő sejk ajánlkozik, hogy szerez egy másik, fiatalabb vezetőt.

Nagy telefonálás egyik beduin faluba, onnan a postamester személyesen megy el az illető megkeresésére és végre jelentik, hogy az újabb kabir egy gyors lovaglótévén elindult hozzánk.

Az előzékeny mamur — aki közben megvendégelt kitűnő kávéval és banánokkal — eléje küldi a rendelkezésére álló mellékkocsis motoroskerékpárt.

Arra a kérdésekre, hogy majd mi lesz a tevével, amikor a kabir átszáll a motoroskerékpárra, az urak megnyugtattak, hogy «az majd egyedül is haza szalad».

Egy hosszú órai várakozás után végre megérkezik a motoroskerékpár emberünkkel, aki szintén idős, de jobb benyomást kelt, mint az előbbi szerencsétlen öreg.

Tervünk, hogy bár késő délután van, azonnal neki-vágunk a sivatagnak, ha kel kint hálunk, hogy másnap reggel elérhessük Asszuant, hiszen összesen csak nyolcvan kilométerről van szó.

Első próbálgatásunk a sivatagban kudarcra végződött! Ha később, a Nubiai- vagy pláne a Berber-sivatagban szerzett tapasztalatok után vágunk volna neki ugyanennek az útnak, biztosra veszem, hogy minden nehézség nélkül

elértük volna Asszuant a Szaharának ezen a legkeletibb csücskén át. Most azonban nem sikerült a dolog.

A gyönyörű és majdnem teljesen ép ó-egyiptomi templom mellett elhaladva csakhamar kiértünk a városból és elég tűrhető dülőúton eljutottunk a sivatag széléhez. Érdekes, hogy a lakosság évről-évre szinte méterenkint küzdi előre szántóföldjeit a sivatag felé. Egy-egy újabb kis homokterületet árkolnak körül öntözőcsatornával, a száraz időszak alatt ráhordják a csatornák medréből kiásott Nílus-iszapot és a következő esztendőben már újabb talpalatnyi zöld folt jutalmazza szorgalmukat.

Eleinte jól ment minden. Vagy tíz kilométert meg tudtunk tenni a sivár, sziklás homokbuckák között. Fogalmam sem volt azonban arról, hogy a homokot különböző színe után hordképességére is meg lehet ítélni és így engedve a kabirnak, aki mindenáron a karavánok által hajdan betartott irányban akart maradni, végre teljes erővel belerohantam egy laza futóhomokos domboldalba.

A koci azonnal elsüllyedt tengelyig. Előszedtük dróthálóinkat és ezeknek segítségével próbáltam visszafelé kiszabadulni.

Mikor végre nagynehezen kiástuk a gépet és a hátsó kerekek alá helyeztük a hálótékercsek végét, nagy óvatosan megindultam hátrafelé. Néhány pillanatig szentül meg voltam győződve arról, hogy nagyszerűen megy a dolog, mert a koci rezgése és a hosszú dróthálók végének közeledése azt az érzést keltették bennem, mintha csakugyan hátrafelé gurulnék. Csak társaim kiáltozásaira lettem figyelmes, hogy a gép meg sem mozdult, hanem a kerekek húzták be a dróthálókat a koci alá.

A minden oldalról ért csapások, a sivatagi reménytelen elakadás, a dróthálótékercsek használhatatlansága és az a tudat, hogy a hetenkint közeledő hajó holnap délután indul Sellalból, pillanatnyilag nagyon lehangolt. Antal azonban elővette a kis utazógrammofont és a bécsi Burg-zene indulójának ütemei csakhamar új erőt adtak mindnyájunknak.

Nagynehezen, ásással és tolással kiszabadítottuk a

kocsit és visszafordultunk Edfu felé. A derék mamur cseppet sem csodálkozott azon, hogy ismét beállítottunk mint vert hadsereg és azt tanácsolta, hogy elégedjünk meg azzal, hogy elértük Edfut. — Ezentúl csak mindig rosszabb lesz a dolog — mondotta — és látják az urak, hogy arról szó sem lehet, hogy legyőzzék a Nubiai-sivatag közel hatszáz kilométerét! —

Ilyen kényelmes keleti módon azonban mégsem akartuk feladni a küzdelmet. A telefonon beszerzett információk szerint a Nílus tulsó partján egészen Asszuanig keskeny termőföldsáv húzódik, ezen mégis csak találhatunk dűlőutakat és töltéseket.

Vissza tehát Esznába és ismét előre a jobb parton.

Esznai vezetőnk szerencsére még a mamuriában pihente ki délutáni fáradalmait, így azonnal útnak indulhattunk. A lámpák fényénél ismét visszavezettem a kocsit azon az úton, amellyel Antal birkózott meg a délután folyamán.

Késő este értünk az esznai mamuriába, ott egyelőre igénybe vettük az előzékeny egyiptomi hivatalnokok szíves vendéglátását, hogy kipihenjük a nap fáradalmait. Kedélyes estét töltöttünk a mamur házában. Sok évet töltött ezelőtt Szudánban és rendkívül érdekes történeteket tudott mesélni ottani szolgálatából. Hajnalhasadtával átrobogtunk a hídon és most először is arra az útra tértünk, amelyet tegnap a következő faluig járhatónak találtunk.

Edfu magasságáig minden különös nehézség nélkül eljutottunk, onnan kezdve azonban megisméltödték a tegnapi bajok. Dűlőutak, számtalan öntözőárok, összedőlt töltések, itt-ott egy darab sivatag, közben szűk utcájú kis fellah falvak bizony kemény munkát adtak. Dél felé végrenagynehezen elértük Asszuan felett a katonai repülőtérnek használt sivatagrészt s erről elég tűrhető út vezet a városig.

Sellal kikötőjét azonban már csak úgy érhattük volna el, hogy a vasúti töltésen haladunk. Ez az utolsó néhány kilométer keskeny földcsáv a Sellal medence partján.

Kénytelenek voltunk — hogy a hajóról le ne késsünk — úgy megoldani a helyzetet, hogy az állomáson beraktuk

a kocsit egy vasúti teherkocsira és azt csatoltattuk a hajó indulásához érkező személyvonathoz.

A kocsi behajózása nem okozott nehézséget, hosszú vaspántokból két vályogszerű hidat készítettünk a kerekeknek és aránylag könnyen feljárhattunk a hajó mellé kötött bárka alsó fedélzetére.

Ezek a Nílus-gőzösök sekélyjárátú, kétemeletes magas alkotmányok, hátul, középpütt elhelyezett, széles, malomkerékszerű lapát hajtja. Hogy magas építésük miatt fel ne billenjenek, melléjük kötnek egy másik, hasonló építményű bárkát, ennek azonban csak kormánylapátja van, de gépe nincsen. Ezek az ikerhajók rendkívül kellemesen járnak és csak úgy ragyog rajtuk minden a tisztaságtól.

Érthető, hogy örültünk a két és fél napi pihenőnek, ami előttünk állt. Mindenekelőtt jól megkötöttük az autómobilt, hogy meg ne csússzék a bárka fedélzetén, aztán elfoglaltuk kellemes kabinjainkat és ismét a kényelmes turisták külsejét vettük magunkra.

A sellali medence a nagy asszuani gát mögött terül el. A Nílus völgye itt kiszélesedik, köröskörül hegyoldalak szegélyezik.

A híres asszuani gátat File sziget alatt építették 1898-tól 1902-ig. A Nílus vizét 295 kilométernyire duzzasztja fel. A gránittömbökből épült gát 1960 méter hosszú és 47 méter magas. Alul 35, felül 12 méter széles. Összesen 180 zsilip szabályozza a víz átfolyását.

Egyiptom termőföldje az asszuani gát elkészülte óta kétszázezer hektárral nagyobbodott és előre látható, hogy ez a terület évről-évre még növekedik. A gát kezelése egész mérnöki kart vesz igénybe és úgyszólván minden egyes köbméter vízzel számolnak.

Július elején, amikor a Nílus nő, valamennyi zsilipet kinyitják és szabad folyást engednek az ilyenkor erősen iszapos víznek. Csak november vége felé kezdik előre meghatározott pontos sorrendben a zárást, míg az óriási sellali medence teljesen megtelik. A március vége felé beálló szárazság idején lassan újra megnyitják a zsilipeket és így juttatnak elegendő vízmennyiséget az egyiptomi termő-

vidékeknek a szárazság idejére. A hatalmas vas zárókapukat villanyos szerkezet mozgatja.

Most a gyűjtőmedence már majdnem meg volt telve és ezzel az áldásos asszuani gát egyetlen hátránya is szembe-tűnt. A sellali medence közepén fekvő File sziget mesés szépségű ó-egyiptomi temploma ilyenkor majdnem a tetőzetig víz alatt áll. Az eddig kitűnő épségben maradt épületek nemsokáig fogják bírni ezt az évenként megismétlődő elárasztást és már sok szó folyt arról, hogy hogyan lehetne megmenteni ezt a páratlan műtörténeti emléket.

Beszélik, hogy újabban néhány amerikai mecénás tervbe vette, hogy a gát fölötti árterületbe került File szigetet védőgáttal vetetik körül, hogy az egyiptomi régiségeknek ezt a gyöngyét megmentsék az utókor számára.

Alacsony vízállás idején megtekinthető a sziget, mi azonban csak az épületek tetejét és a vízből kiálló oszlop-főket csodálhattuk meg.

Gyönyörű látvány a hatalmas duzzasztógát alatti katarakta. Valóságos habfelhőket ver föl itt a nyitott zsilipekből elemi erővel kitörő vízár.

A katarakta alatt, Asszuan városával szemben van a kies Elefantine-sziget. Állítólag onnan nyerte elnevezését, hogy a rómaiak itt láttak először vadelefántokat.

A gát nyugati oldalán van a közel két kilométer hosszú, hétlépcsős külön zsiliprendszer a hajók átbocsátása számára.

Nagy vaskapukkal ellátott beton medencékbe vonatják be a hajót, hogy azután a szomszéd medence ajtaját megnyitva a leszálló vagy felemelkedő vízzel együtt a hajó felemelkedjék a sellali medencébe vagy leereszkedjék a katarakta alá.

Valóságos csodája az emberi munkának ez a hatalmas gát.

Az egyiptomi határig.

Nem ismerek kellemesebb üdülőhelyet, mint a szudáni kormányzóság Sellal-Vádi-Halfai hajóját. Lágy, alig érezhetően ringó mozgással haladunk a Nílus vizén felfelé.

A hajó berendezése az elképzelhető legkényelmesebb. Itt a víz felett a hőség sem olyan tűrhetetlen és a kabinokban elhelyezett villanyventilátorok kellemesen üdítő légáramot legyeznek.

Az ellátás elsőrendű és a kiszolgáló stewart természetesen ... svájci.

A Nílus völgyét mindkét parton sziklalejtő határolja. Helyenkint egy-egy talpalatnyi lankás, néhány pálmával és pár zöld folttal, körülötte mint a fecskéfészkek, egymás hegyén-hátán a sziklás oldalhoz tapasztva, kis bennszülött falvak.

Sellaltól Vádi Halfáig Alsó-Nubiában vagyunk (340 kilométer) és ennek a különös országnak, amely a folyó két partján csak itt-ott éri el a százméteres szélességet, mégis közel százezer lakója van.

Az ó-egyiptomi emlékeket kereső turlista szempontjából minden bizonyára a Nílus völgyének ez a szakasza a legérdekesebb. Mindkét parton a szebbnél-szebb és többnyire még kitűnő karban levő ó-egyiptomi templomokhoz érünk. Először Kalabse templomát csodáljuk a folyó balpartján, majd a kicsiny, de rendkívül ízléses Dendur templom romjai mellett haladunk el.

Hajónknak csatlakozása van a Vádi Halfából kiinduló Szudán-vonathoz, azonkívül összeköti a hasznost a kellemmel és hol az egyik, hol a másik parton köt ki, hogy az utasok megtekinthessék a látványosságokat. Így állandó kellemes változatosságban van részünk. Éjjel a hajó kiköt és reggel indul tovább, egyrészt a homokzátonyok miatt, másrészt az utazók nagyobb kényelmére.

Kocsink természetesen feltűnést keltett az utasok között és nemsokára már sokan kérdezősködtek további terveink felől. A rendkívül előzékeny és rokonszenves angol utazók között a ránk nézve legértékesebb új ismeretséget egy khartumi repülőtisztával kötöttük, mert ő hamisítatlan brit sportlelkességgel érdeklődött merész vállalkozásunk iránt. Legszívesebben velünk tartott volna, ha szolgálati útja nem akadályozza, de mégis kilátásba helyezte, hogy a khartumi repülőtérről állandóan figyelemmel fogják kísérni

utazásunkat és ha netán a sivatagban bajba kerülnénk, majd számíthatunk a repülőgépek segítségére.

Természetesen igyekeztem Szudánra vonatkozólag a lehető legtöbb információt beszerezni. Útitársaink azonban, akik ismerték a vidéket, nem sok jóval kecsegtettek. Állandóan akörül forgott a társalgás, hogy majd hogyan birkózunk meg Vádi Halfától kezdve egészen Abu Hamedig a nubiai sivatag közel hatszáz kilométer hosszú homoktengerével.

A Court-Treant expedíció két sivatagjáró kocsiján kívül még senki sem kísérelte meg az autón való átkelést. Kérdés, hogy vajjon megfelel-e a mi, aránylag nehéz, normális túrakocsink, amely célszerűség szempontjából nemcsak hogy messze elmaradt a Szaharajáró, tankszerű, tipróláncos gépkocsiktól, hanem még dupla kerekekkel sem volt felszerelve és aránylag keskeny átmérőjű, normális abroncsokon állt. Azzal tisztában voltunk, hogy dróthálónk kudarca után kénytelenek leszünk deszkákat szerezni, hogy majd azoknak segítségével szabadíthassuk ki a kocsit a homokból. Sok értékes tanácsot és felvilágosítást kaptam az angol uraktól és ezzel ismét magas fokra szállt vállalkozó önbizalmunk.

Utazásunk második napján megtekintettük Esz Szebu feltűnően jókarban levő ókori templomát, felhasználva az alkalmat arra, hogy különböző próbákat tartsunk a fényképező-gépekkel.

Délfelé elértük Koroszko városát, annak a régi karavánútnak a kiindulópontját, amely valamikor a Nubiai-sivatagon keresztül, egyenesen Abu Hamedbe vezetett.

A délután folyamán ismét kikötöttünk a jobbparton fekvő festői Kaszi Ibrim várkastély tövében.

Ez a hatalmas sziklafészek még a rómaiak korából ered és a középkorban Nubia legnagyobb erődítménye volt. Megmásztuk a magas várhegyet és a romok tetejéről sokáig csodáltuk a Nílus völgyének és a két partján elterülő sziklasivatagnak fenséges látképét.

Érdekes, hogy a mamelukok a tizenkilencedik század elejéig bosnyák katonasággal tartották megszállva ezt a várat.

Estefelé elértük Egyiptom egyik legnagyobb látványosságát, Abu Szimbel sziklatemplomát. Homlokzata közvetlenül a Nílus balpartján a meredek sziklafalba van vésve. A bejárat termésköből kifaragott négy óriási, ülő Ramses szoborral van díszítve. Ezek még a Memnon kolosszusoknál is nagyobbak. A nyerssziklából kidolgozott két hajó és végül a legbelsőbb szentek szentje egyenesen kelet-nyugat vonalban fekszik, úgy hogy a felkelő Nap sugarai elérik a földalatti templom legmélyebb szentélyét.

A hajóról villanykábelt húztak a templom bejáratához, aztán belülről fényesen kivilágították. A falfestmények színei még ma is teljes élénkségekben pompáznak.

Másnap, március nyolcadikán délelőtt Szudán határvárosához, Vádi Halfához közeledtünk. Elhatároztuk, hogy nagy automobilkofferünket vonaton küldjük Khartumba és csak a legszükségesebb poggyászt visszük magunkkal ismeretlen kimenetelű autótutunkra. Amennyire csak lehetett, mindent előre elkészítettünk és a derék Steyr-kocsit is alaposan végigvizsgáltuk. Szerencsére — az utolsó étappe nehézségeinek ellenére is — a kocsin nem találtuk a legcsekélyebb hibát sem, úgy hogy ami a gépet illetve, nyugodtan tekinthettünk eléje kitűzött feladatunk nehezebbik részének.

A Szudánban.

Vádi Halfa rakpartjára alig érkezik más autó, mint azok a ládákba csomagolt Ford-kocsik, amelyeket vonaton tobábbítanak Szudán megművelt területére.

Nem kis büszkeséggel raktuk ki tehát a Steyrt, mert ez most arra volt hivatva, hogy az első automobil legyen, amely nekivág a Vádi Halfa — Kartum közel ezerháromszáz kilométeres távolságának.

Már a hajón üdvözölt a rokonszenves angol kormányzó, a halfai kerület «mudirja». Érthető meglepetésünkre közölte velünk, hogy a kairói meghatalmazott miniszter Ő excellenciájától a következő utasításokat kapta megérkezésünk esetére: mindenekelőtt gondoljuk meg még egyszer jól ter-

vünket és ne resteljünk attól elállni, még mielőtt nekivág-nánk az előre láthatólag kétséges kimenetelű expedíciónak!

Határozott kijelentésünkre, hogy most már semmi sem tarthat vissza kísérletünktől, mosolyogva arról értesített, hogy ebben az esetben viszont rendelkezésünkre áll a kormányzóság élelmező raktára, hogy abból felszerelhessük magunkat a szükséges konzervekkel és üzemanyagokkal. Egyetlen kikötése pedig az, hogy lehetőleg úgy osszuk be túránkat, hogy naponta adhassunk hírt a Szudán-vasút valamelyik távíróállomásáról. Ha pedig megérkezésünk előre bemandott idejét tizenkét órával bármikor túlhaladnók, Szudán kormányzóságai gondoskodni fognak arról, hogy a kartumi repülők felkeresésünkre induljanak.

Ez volt tehát a kairói rövid kihallgatás váratlan eredménye! Igazán meghatott ez a rendkívüli előzékenység, amely ismét csak tanujelét adta az angolok valódi sportszeretetének.

Egy percnyi időt sem vesztettünk. Mindenekelőtt a mudir tanácsára próbaútra indultunk az immár oly sokat emlegetett Nubiai-sivatagba.

A kormányzó személyesen elkísért kis Ford-autójával. Egy ideig most is jól ment minden, amíg ismét csak beleszaladtam egy futóhomoksávba és tengelyig elsüllyedtünk.

Amikor egyesült erővel kiszabadítottuk a kocsit, szívélyes vezetőnk újra figyelmeztetett vállalkozásunk előre-látható kudarcára. Néhány pillanatig magam is eléggé reménytelennek láttam a helyzetet. De most már szinte kétségbeesetten, mindenáron megoldást kerestem.

Az olasz Borghese herceg híres peking—párizsi autóturájának könyvében olvastam, hogy Szibíria járhatatlan vidékén sok száz kilométert tett meg vasúti töltésen. A legrosszabb esetben tehát ez lesz a mi utunk is!

Megkértem a mudirt, hadd próbáljam meg még a vasútvonalat s hamarosan a láthatárba vesző távíróoszlop-sor felé fordultunk.

Ezt a vasútvonalat Lord Kitchener építtette 1896-ban, amikor seregével elindult a Máhdi-felkelés leverésére.

Hihetetlen nehézségekkel küzdöttek az építkezéskor.

A Nubiai-sivatag laza, hullámos homokfelületén lehetetlen alapépítményt készíteni. Az örökké hullámzó homok hamarosan kimozdítaná helyéből még a legszilárdabb töltést is. A vágányokat tehát sűrű talpfákra csavarva, egyszerűen le kellett rakni a homokra, minden alépítmény nélkül s azóta is sok gondot és költséget okoz ennek a sivatagpályának a fenntartása.

Bár az összes anyagokat a Níluson kellett Halfába szállítani és különösen a munkások és gépek vízellátása ütközött nagy nehézségekbe, a zseniálisan vezetett építkezés mégis oly gyorsan haladt, hogy naponta egy angol mérföldnyi (ezerhatszáz méter) pályatest készült el.

A Szudán-vasút sivatagszakasza Vádi Halfától Abu Hamedig mintegy négyszázötven kilométer. Ezen a távolságon a teljesen kopár, minden vegetáció nélküli homok-sivatagban tíz kitérő állomás van, egymástól átlag 40 kilométernyire. Az apró, számozott órházak egymás közt telefonvonallal vannak összekötve, rendeltetésük a pálya állandó ellenőrzése. A vonatok csak hetenkint négyszer közlekednek, kettő lefelé, kettő vissza.

A hármas, ötös és hetes állomáson a mozdonyok számára víztartályok vannak, ezeket 25 méter mélységű kuktából felszívattyúzott talajvízzel töltik meg.

Ebben a vonalban volt tehát minden reménységünk.

Amikor a várostól néhány kilométernyire kint a sivatagban elértük a pályát, nagy örömmel láttuk, hogy a vágányok teljesen egy szintben fekszenek a homok felületével. A talpfák között jó keményre fújta a szél a homokot, úgy hogy amikor a két jobboldali kerékkal átugrattam a egyik sínt, kitűnően haladhattam a pályán. Számunkra tehát mi sem volt természetesebb, mint hogy ezen az úton kíséreljük meg a Nubiai-sivatagon való átkelést.

A mudir azonban aggodalmaskodott. A négyes számú állomáson túl már egészen más a pálya képe. A sivatag közepe fennsík, erre fel kell kapaszkodnunk, ott helyenkint sziklás a talaj és a pálya épített töltésen halad. Nem biztos tehát, hogy ott is ilyen símán használhatjuk-e a talpfákat. Azonkívül kérdést kell intéznünk az Atbarában székelő

üzletvezetőséghez, vajjon szabad-e egyáltalában a pályát használnunk.

Visszatértünk Vádi Halfába és mindenekelőtt feladtuk az engedélyt kérelmező táviratot, aztán nekiláttunk a kocsis felszerelésének.

A kormányzósági raktárból kiválasztottunk négy napra elegendő hús- és gyümölcskonzervet és egy láda ásványvizet. Míg Szaid teletöltötte a kocsit benzinnel és olajjal, a kis vasúti műhelyben elkészítettünk hat darab deszkát, hogy majd azoknak segítségével szabadíthassuk ki a kocsit a homokból. Sajnos, csak csupa régi, puhafadeszkát találtunk, de ezzel is meg kellett elégednünk.

Az estét a kormányzó szíves meghívására a kényelmesen berendezett, csinos mudiriában töltöttük és itt dőlt el tulajdonképpen minden további tervezgetésünk sorsa. Azon tanakodtunk, hogy indulásunkat hogyan egyeztessük össze a vonatok menetrendjével, hogy esetleg összeütközésre ne kerüljön a sor.

Észrevettem, hogy a kormányzó az első pillanattól fogva valami nehézséget lát abban, hogy a vasúti pálya használatára alapítsuk minden reményünket. Hirtelen elhatározással közölte velünk aggodalmát

— Attól félek, hogy az üzletvezetőség hivatalosan nem adhatja meg Önöknek a pálya használatára az engedélyt!

Egy pillanatra megdöbbenve néztünk egymásra.

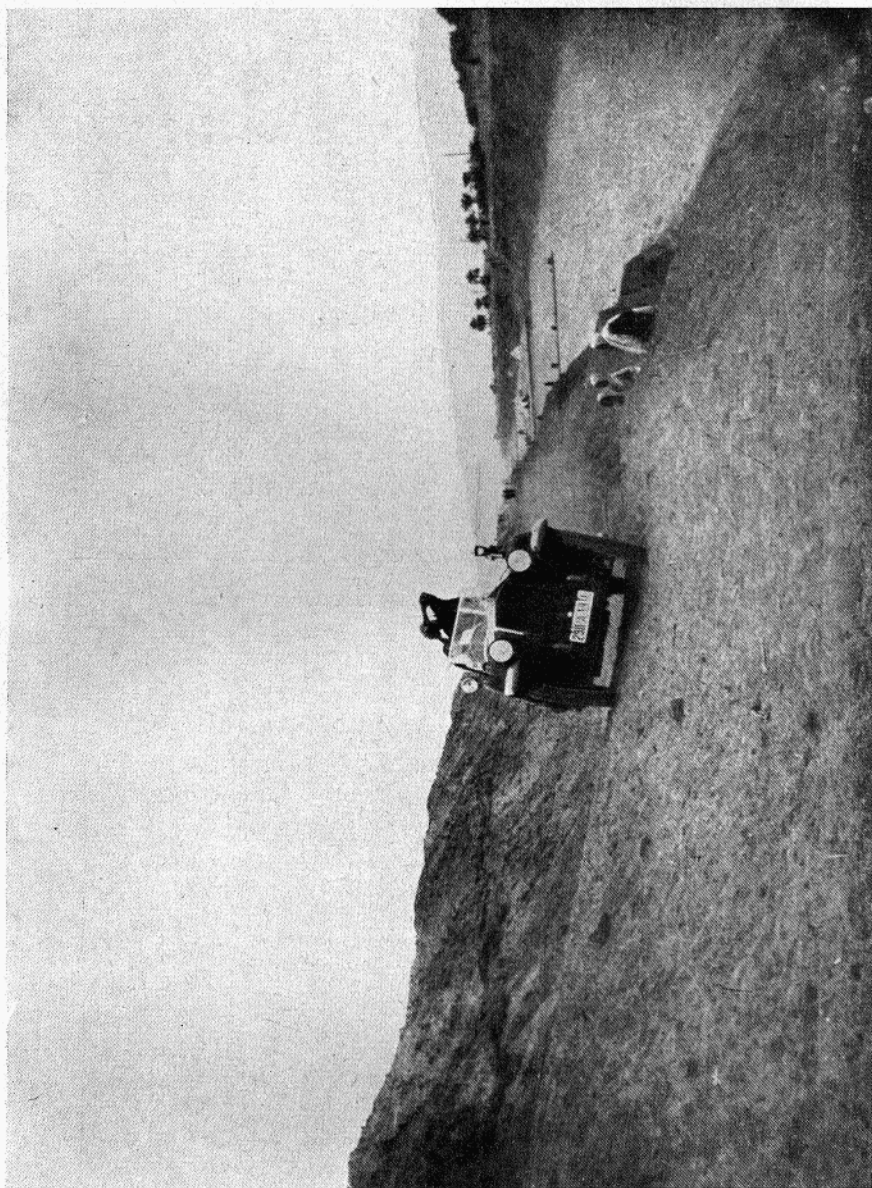
— Mikor jöhet meg az erre vonatkozó távirat? — kérdeztem.

— Holnap reggel kilenc órára biztosan itt lesz.

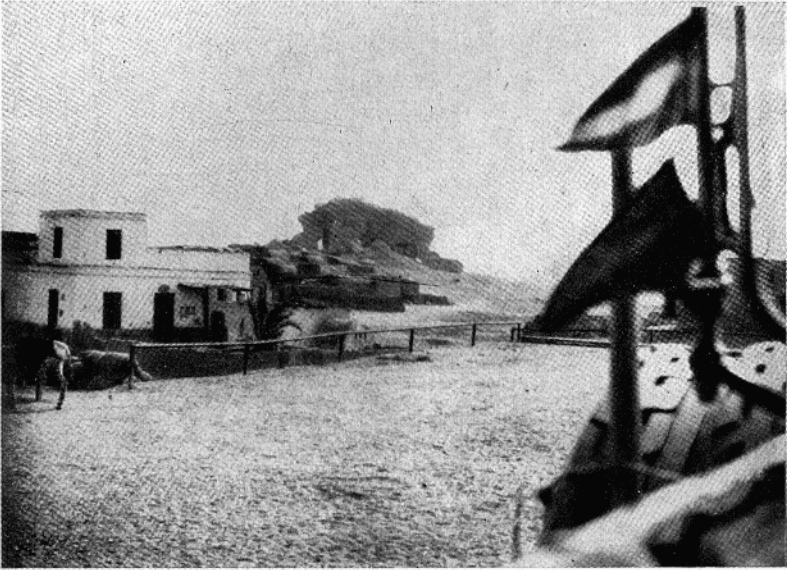
— Akkor hát reggel hat órakor indulunk és *remélem*, hogy a távirat nem fog utólélni, mielőtt Abu Hamedba érkezünk!

— Majd gondoskodni fogok a továbbításáról — válaszolt most már mosolyogva a kedves öregúr.

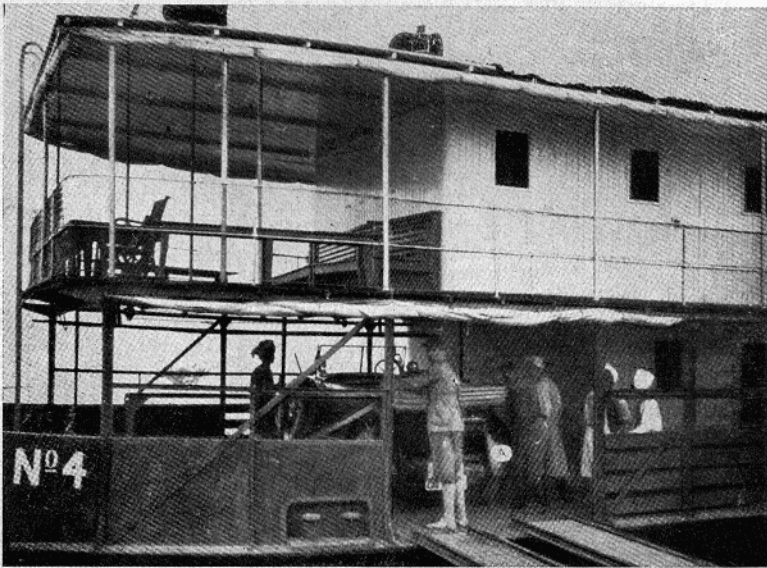
Így esett, hogy minden további készülődés nélkül másnap hajnalra tűztük ki szudáni automobiltúránk indulásának idejét.



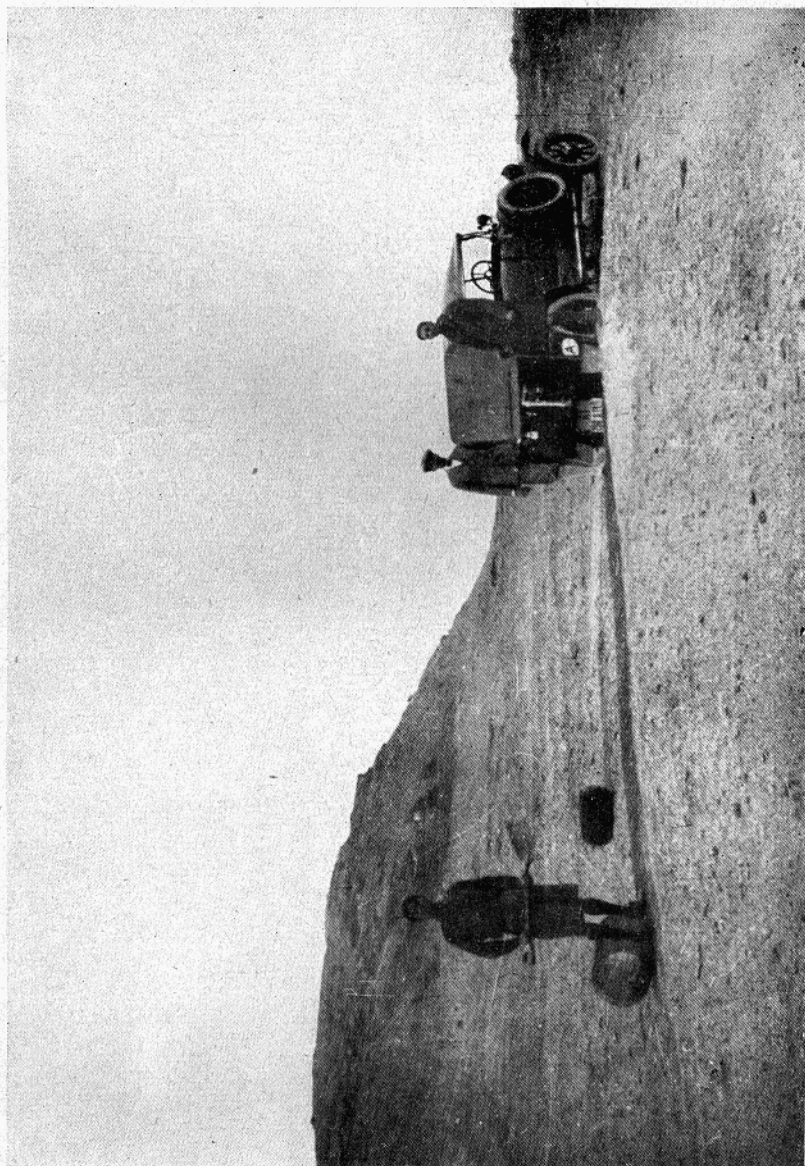
Erdő előtt.



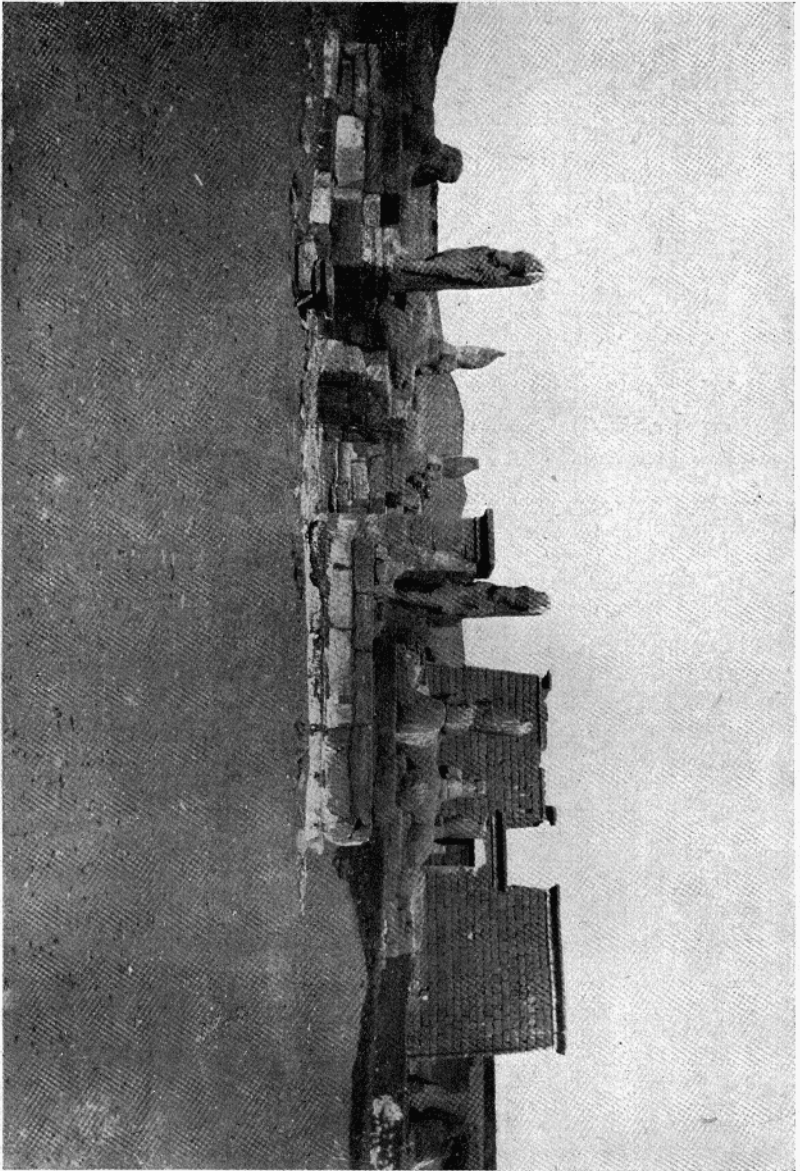
Különös sziklaalakulatok Asszuánnál.



A Nilus-járó bárkán.



Az első kudarc a Szaharában.



Esz Szehua temploma.

Kilencedike.

Végre megvirradt a nagy nap. A Stewart pontosan felkeltett és felszolgált a reggelit. Ugyanúgy éreztem magamat, mint valamely nagyobb verseny startja előtt. Jókedvű harcrakészség, kis aggodalommal párosulva.

Rendkívül bíztam a vasútvonalban és elfojtottam magamban minden olyan gondolatot, ami a később esetleg felmerülő terepnehézségekkel foglalkoztatott.

Még néhány utolsó utasítást adtunk a vonaton továbbítandó poggyászkra vonatkozólag, aztán köpenyegbe burkolózva — majdnem dideregve a meglehetősen csípős hajnali levegőben — elhagytuk a hajót.

A kormányzóépület garázsa mellett állt a derék Steyr-kocsi. Mellette Szaid és a kormányzó bennszülött sofförje.

Minden rendben volt. A hat darab deszka felcsatolva a pakktartóra, a kocsi bensejében közös utazótáskánk, mellette egy ládában vízkészletünk, egy másikban a konzervek. Szaid az ő féltve őrzött Primus-főzőjét természetesen a leghozzáférhetőbb helyre rakta, valószínűleg azzal a gondolattal, hogy útközben többet fogunk főzni, mint haladni. Mindezekre ráterítettük takaróinkat, a bal hátsó ülést szabadon hagyva Szaid számára.

A két vizes kulacsot a szélvédőüveg keretére akasztottam, hogy majd felváltva mindig a kocsi árnyékos oldalán legyenek.

A megtöltött benzintartályokon kívül még egy 20 literes kannát vittünk. Ez szintén a kocsi belsejében volt elraktározva a naptól védett helyen. A tartalék-olajkannát a gépháztető alatt, a motor mellett helyeztem el. Így kétszáz liter benzinnel, normális fogyasztás mellett legalábbis 800 kilométeres útra voltunk felszerelve.

Még megnéztem a vízállást a hűtőben, hogy esetleg utánapótoljam, de erre nem volt szükség, sőt inkább úgy találtam, hogy a hűtő talán túlságosan is tele van.

Légycsapóostorainkat felakasztottuk a szélvédőüveg keretére, a két első ülés között elraktuk fényképezőgépeinket és az egyik kézi távcsövünket, aztán elfoglalva

helyünket, a derengő hajnali fényben szinte zajtalanul elindultunk az alvó városka főteréről.

Tegnap próbautunk nyomait követtem, ezeken hamarosan el is értük a vasútállomás utolsó váltóját. Ott minden nehézség nélkül felgrattam a kocsi két bal kerekét a sínek közé és különös különvonatunk nekivágott a nubiai sivatagnak.

Soká haladtunk szóltanul. A végtelen sivatag első impressziója szinte elkábítja az embert. A felkelő Nap vörös fényénél fenséges látványt nyújtott a határtalan síkság.

Ameddig a szem ellát, nincs más előttünk, mint a vöröses homokbuckák hullámai. Különös érzés fogott el, amikor így, pusztán csak gépünkre és saját erőnkre utalva nekivágtunk a félelmetes pusztaságnak. Az elmúlt évezredek óta vajjon hány vándor indult neki ennek az útnak és hányan lehetnek, akik nem érték el ennek a sívár, élettelen homoktengernek tulsó partját?

Igaz, hogy a modern technika vasútvonalával már legyőzte a nubiai karavánok rémét, de milyen jelentőségű lehet a jövőre nézve, ha sikerül a gépkocsival is elérni azt, amit eddig csak a sok költséggel és állandó nehéz munkával karbantartott vaspálya tett lehetővé.

Szép, egyenletes, negyven kilométeres sebességet tartottam be. A vezetés nem okozott különös nehézséget. Csak arra kellett vigyáznom, hogy a bal kerekkel lehetőleg közel maradjak a bal sín belső széléhez, hogy a jobb oldali kerek a talpfákon kívül levő puha homokba bele ne süllyedjenek. Jól esett hallanom a motor szép egyenletes bűgását és teli tüdővel élveztem a száraz, hűvös levegőt.

A messze láthatárban elvesző sugáregyenes sürgönypóznasor végén végre valami megszakítás mutatkozott. Egy magasabb pózna, egy jelzőkar; néhány ködszerű folt, épületek; egy megcsillanó üvegtábla és néhány perc múlva elértük az egyes számú állomás váltóját.

Rövid terepszemlét kellett tartanunk. A váltó vas szerkezete betonvályúban volt lesüllyesztve, ezért meg kellett nézni, hogy kocsink elég magas-e ahhoz, hogy ezt a kis

árkot átugorhassa a nélkül, hogy a váltókar felüssön a motorházra. Néhány erős döccenéssel túl voltunk a váltón és berobogtunk a kis állomásépület elé.

Furcsák ezek a picike kis emberlakta telepek az óriási sivatagban. Téglából emelt, kétszobás, lapostetejű kis épület, mellette két csúcsos, sátoralakú betonházikó, a két sínpár között magas oszlopon egy lámpa, egy kis emelvény a váltóállító számára és mindez körülötte salakkal, hogy a szél el ne mozdíthassa alóla a talajt. Ennyiből áll a «Station No. 1» három lakója számára a világ.

Megállapodásunk szerint Szaid bejelentette az álmélkodó arabs állomásfőnöknek érkezésünket és tovaindulásunkat és néhány pernyi pihenés után újra átugorva a kijáró váltót, továbbfolytattuk utunkat.

Néhány kilométer múlva azon kezdtünk tanakodni, hogy szükséges-e a pályán járni, amikor ez teljesen egy szintben van a mellette levő tereppel és a sárga kavicsos homok elég keménynek látszik.

Aki mer, az nyer. Erősebb iramot adtam a gépnek, aztán leugrattam a pályatestről és nagy örömmel tapasztaltuk, hogy a síma homokfelületen teljes sebességgel haladhatunk a pálya mentén.

A Nap most már magasabban állt és érezhetővé vált a hőség. A kocsi minden zökkenés nélkül, símán rohant a homokban. Néha egy-egy vörös futóhomoknyelv került elénk s ilyenkor éreztem, amint nehezebben húz a gép. A pálya mentén helyenkint széles futóhomok hullámok terültek el épp úgy, mint odahaza télen a hófúvások. Ezeket aztán nagy ívben elkerültem, de mindig igyekeztem megint visszatérni a pálya közelébe.

A kettes számú állomás mellett megállás nélkül rohantunk el. Ugyanaz a látvány, mint az előbbinél: nagy fatáblán a szám, két-három betonkunyhó és néhány integető burnuszos alak, aztán ismét csak a most már perzselő Nap tűzében égő végtelenség.

Ez az órák hosszát tartó rohanás a sivatagban egészen különös érzéseket kelt az emberben. A kocsi mozgását alig lehet észrevenni, csak a motor bűg unalmas egyformaság-

gal és a forró levegőáram perzseli az ember arcát. Még ha közvetlenül a kocsi mellé nézek is, akkor is alig tudom észrevenni, hogy haladunk. A finom homokfelület a hőségtől rezgő levegőn keresztül nem mutatja a talaj elhúzódsát hátrafelé. A láthatáron előttünk táncoló délibábos vízfelületek különös, ködszerű hullámzással kápráztatják a szemet úgy, hogy néha percekig elfelejtem, hogy most autóbilt vezetek a sivatagban s teljes élénkséggel feltámad bennem az az érzés, amit pilótakoromban ismertem meg, amikor a végtelen felhőtakaró fölött lebegtem.

Érdekes, hogy ha néha nagyritkán egy-egy sötétebb folt vagy csak ökölnagyságú kavics tűnik fel a láthatáron, önkéntelenül is irányt változtatva, odavezetem a gépet. Az ember azt hiszi, hogy végre ott van valami, nem tudni micsoda, de ennek a végtelen egyformaságnak fix pontja ; tán útmutatója, a célja vagy titka?

Elhagytuk a vasútvonalat, mert nagy ívben kerül kelet felé és csak az iránytű szerint rohanunk sugáregyenesen délnek.

Nincsen körülöttünk semmi támpont, semmi útmutató, és ha a motor bömbölése és rohanó mozgásunk nem volna, úgy érezhetnők, mintha immár menthetetlen rabjai volnánk a halál birodalmának. Mert a sivatag a halál szimboluma, sivár, kérlelhetetlen és örök.

Az előttünk lebegő délibábsban hirtelen valami különös, rendezett, határozott rezgés támad, vonal bontakozik ki, mint a gyöngysor, fénylő, szaggatott lánc s végre a csaló víztükrök fölött ott lebegnek, szinte kézzelfogható közelségben és mégis kilométerekre tőlünk a sürgönyoszlopok porcellán szigetelésű csúcsai.

Ismét közeledünk a vasútvonal felé. És ez a végtelennek látszó, egyszerű, egyenes vonal a maga határozottságában szinte egy csapásra megváltoztatja a sivatag kérlelhetetlen, halálos egyformaságát.

Emberalkotta vonal, oly távol minden emberlakta helytől és mégis oly erős, biztos érzést keltő látvány! Már nem vagyunk egyedül, már nem vagyunk elhagyatva, hanem érezzük az összefüggést elindulásunk pontja és célunk

között. Ott, messze elől, valahol ismét élőlények lesznek, színek, növények, mozgó alakok, hangok : ott ismét elérjük az élet birodalmát.

A hármas számú állomásnál kis pihenőt tartunk. Eddig kitűnően ment minden. Százötven kilométert tettünk meg négy óra alatt. Már-már úgy érezzük, hogy nincs mitől tartanunk! A déli órákat a «négyesnél» akarjuk tölteni, aztán majd tovább megyünk a hirhedt ötös felé. Igyekezünk Szaid tolmácsolásával tudakozódni az ötös állomás körül elterülő fennsík karaktere után, erősen emelkedik-e ott a pálya, van-e ott alapépítmény, a sínek töltésen vannak-e? Az állomásfőnök nem sok biztatót mond. A «négyes» után nagyon kanyargós a vasútvonal, sok helyen nem régen átépítették sziklás talajra, egyébként lehet, hogy majd pályamunkásokat találunk ott, mert az «ötös» környékén most is dolgoznak.

Fél tizenegy óra tájban tovább robogunk. A terep kissé megváltozott. Itt-ott sziklazátony áll ki a homokból és mintha az utóbbinak is megváltozott volna a színe.

Most már rekkenő a hőség. Alig várom, hogy számításom szerint még déli 12 óra előtt elérjük a «négyest», mert ott aztán az állomásépület árnyékában megvárhatjuk a délutáni órákat.

Sajnos, nem így lett.

Már túl voltunk a két állomás közötti út felén, amikor a vasútvonaltól valamivel távolabb olyan szép síma, sárga homokfelületet pillantottam meg, amelyet alacsony száraz koró-féle növényzet borított. Persze úgy okoskodtam, hogy a koci ezen a kötött talajon könnyebben fog járni, mint az alattunk levő, itt már kevésbé kavicsos, vörös homokon. Oda irányítottam a gépet s a következő pillanatban, bár villámgyorsan átkapcsoltam és igyekeztem a csalfa helyről kiszabadulni, hátsó kerekeinkkel tengelyig elsüllyedtünk.

Az ember ilyenkor jól tudja, hogy mit sem használ a további erőlködés. De azért mégis néhányszor még megpörögteti a hátsó kereket, ezzel a koci csak még mélyebbre süllyed. Néhány pillanatnyi erőlködés után tényleg a lábdeszkáig ültünk le a homokba.

Sejtettem, hogy nem ez lesz utolsó megakadásunk és ezért igyekeztünk a kiszabadítás munkáját a legcélszerűbben beosztani. Egyikünk a lapátokat csatolta le a pótkerekek mellől, másikunk a deszkákat a csomagtartóról. Szaid ezalatt elővette a hidraulikus kocsiemelőt s most mindenk előtt az egyik hátsó kerék mellől ellapátoltuk a homokot. A kocsiemelőt, hogy el ne süllyedjen, deszkára állítva, kívülről a kerékagy alá helyeztük, aztán az emelő nyakának legmélyebb állításával megemeltük a kocsit. Most a kerék-vájtá mélyedést jó erősen betöltöttük homokkal s a kocsit ismét leeresztettük. Az emelő nyakát magasabbra állítva megismételtük a procedurát. Négy-öt új beállítás után a hátsó kerék végre elég magasan volt arra, hogy előlről alája tolhattuk az egyik deszkát s annak végére leereszthettük a kereket. Most következett a másik oldal.

Mondhatom, nem nagy mulatság ez a 40 fokos hőségben, és csak azért untatom a szíves olvasót ennek a munkának leírásával, hogy meggondolva azt, hogy utazásunk folyamán tán százszor is meg kellett ismételnünk ezt a munkát, fogalmat alkothasson magának az afrikai túraút kevésbé élvezetes oldaláról is.

Antal hihetetlen kitartással dolgozott. Ő kezelte a deszkákat, Szaid az emelőt, én meg a homoktömést végeztem. Jó fél óra múlva végre a deszkákon állt a gép.

Közben terepszemlét tartottam s kikerestem a leg-rövidebb utat, amelyen a futóhomokból elérhetném a szilárdabb talajt.

Ismét elfoglaltam a vezető helyét és óvatosan megindítottam a kocsit. Antal és Szaid két oldalról figyelték a hátsó kerekeket és hangos kiáltással állítottak meg, mielőtt a deszkák végére értem volna. Most másik pár deszka került előre és ismét megtehettem egy méteres utat. Közben újabb nehézség merült fel: az első kerekek a futóhomokban egyáltalában nem kormányozták a kocsit, bármennyire is erőlködtem az irányt betartani, a gép, a szerint, hogy melyik hátsó kerék tapadt jobban, elfordult s ilyenkor persze hatalmas lökéssel kivágta maga alól hol az egyik, hol a másik deszkát. Előlről kellett kezdeni az emelgetést

és mindezt a merőlegesen felettünk álló Nap kérlelhetetlen tüzeiben.

Végre jó másfél órai munka után — közben egyik deszkánk teljesen összetörött, néhány másik pedig megrepedt — egy utolsó lendülettel felkaptam a kocsit a keményebb talajra. Mindnyájan jókat húztunk a kulacsokból, aztán felcsatolva a deszkákat és ásókat, újra terepszemlét tartottunk. Köztünk és a vasútvonal között széles futóhomoksáv volt. Tovább kellett tehát mennünk, hogy másutt keressünk alkalmas helyet a vasútvonal megközelítésére.

Néhány kilométer múlva a helyzet egyre rosszabbodott. A kórós fűvel benőtt futóhomok-hullámok mind nagyobbak és gyakoribbak lettek. Többször csak úgy menekültünk meg az újra elsüllyedéstől, hogy a kocsit nagy ívben visszafordítottam, hogy valamely sziklacsoport mellett a köves talajon megállva a gukkerrel terepszemlét tarthassak. Végre is nem mertem a vasúti vonaltól tovább távolmaradni és nagy lendülettel nekiveztem a kocsit az itt már kissé kimagasló töltésnek, hogy ismét a sínek közt biztonságban legyünk.

Persze nem sikerült! A kocsi eleje ugyan átugrotta az egyik sínt, de a hátsó kerekek a töltés előtt összefújt futóhomokba mélyen beásódtak. Most már nem bántuk a hőséget, fáradtságot, mert ebben a helyzetben úgy sem maradhattunk. Nekiláttunk tehát a deszkázás kínos munkájának. Az ember ilyenkor nem veszi észre, hogyan múlik az idő és bizony a nyugati láthatáron vöröslött a Nap, amikor végre fenn álltunk a talpfákon.

Egy ideig most jól ment minden. Az állandóan emelkedő pályán vigyázva haladtunk előre. A talpfák itt jó sűrűn fekszenek és közöttük befújta a szél a pályatestet. A kocsi mozgása tehát nem is volt döcögő és csak arra kellett vigyáznom, hogy a sínen kívül futó kerekekkel le ne csússzak a töltésről.

A felséges sivatagi napnyugta sajnos hamarosan véget ért. Különös derengő estszürkület állott be s nemsokára kénytelenek voltunk bekapcsolni a fényszórókat. A pálya töltése mindig magasabb lett. A vonal állandóan kanyar-

gott és sok helyen láthattuk a régi pályatest töltését. Arra is gondoltunk, hogy hátha ezeken az elhagyott vonalakon könnyebben folytathatnók utunkat, de mivel ezekről felszedték a talpfákat, hamarosan meggyőződünk arról, hogy a túllaza felület nem bírná el a gép súlyát. Közben minden igyekezetünk ellenére is a kocsi jobb hátsó kereke, amely a jobb sínen kívül járt, leugrott a talpfák végéről és azonnal befúródott a homokba. Megint csak az emelő segítségével kellett felkaptatni a pályára. Végül is oly laza lett a töltés, hogy nem maradhattunk tovább így féloldalvást a síneken. A bal első kereket egy rántással átugrattam a bal sínen, úgyhogy a vágány a két első kerék közé került, de a hátsó kerekek nem akartak engedelmeskedni és keresztbe állt a kocsi. Ismét emelni és deszkázni kellett, amíg végre a hátsó részt egyesült erővel átnyomtuk balra, úgy hogy most már mindkét hátsó kerék is a síneken kívül állott.

A szudáni vasút nyomtáva 1.30 méter, a Steyré 1.35, így a gumik belső oldala minden elővigyázat ellenére is állandóan súrolta a síneket. Egészen lassan, első és második áttétellel kellett haladnunk. Rövid idő múlva minden baj betetőzésére még azt is tapasztalnom kellett, hogy a szegény gép, mintegy védekezve ez ellen a bánásmód ellen, a legkisebb alkalmat is igyekezik felhasználni arra, hogy hol az egyik, hol a másik kerekével ismét átugorhassa a sít.

A kormányzásra hihetetlenül kellett vigyáznom. Még most is, ha behúnyom a szemem, magam előtt látom a fény-szórók sugarában valahol messze elől összefutó sínpart a vörös homoktöltésen és szinte érzem karomban a majdnem tűrhetetlenné vált fájdalmat, amit a kegyetlenül rángatózó kormánykerék markolása okozott.

Végtelennek látszott ez az út. Némán, a lámpák fénycsóvjába meredve kínlódtunk előre.

De minden bűnhődésnek megjön az engesztelése. A távolban felcsillant egy fénypont, lassan közeledett egy szemafor, valamivel keményebb alépítmény, fekete salak a sínek között és végre a váltó. Ez az utolsó rettenetes döccenés, amellyel a szerencsétlen Steyrt át kellett ugratnom

a váltóállító vasán, szinte megváltást jelentett eddigi kínlódásunktól. Hiszen a kitérő mögötti vágánypár között salaktöltés volt s így az utolsó métereket a sínek közül kiszabadulva tehettem meg az ötös számú állomásépületig.

Annyira el voltam fáradva s mindkét karom úgy fájt, hogy éreztem, ha nem végzek valami különös mozgást, holnapra meg sem tudok mozdulni az izomláztól. Kitántorogtam tehát a kocsiból és Antal legnagyobb meglepetésére a kezemre álltam s így járkáltam néhány lépést. Az elősiető állomásfőnök és egy sereg pályamunkás örömrivalgással fogadtak. Most már jó volt minden. Megtettünk 220 kilométert és már az első napon elértük az «ötöst», vagyis a rettegett nubiai sivatag közepét.

Az állomásépülettől nem messze, a kitérőn egy vasúti kocsni állott. Szaid az emberekkel beszélgetve tolmácsolta, hogy egy angol vasúti mérnök szalónkocsija. Bizony több sem kellett nekünk. Otthagytuk a lármázó sereget s a lakókocsi felé törtettünk. A megnyíló ajtónál kiáradó fénysávban két fokszikutya dühös csaholása fogadott és Hallókiáltásomra egy barátságos hang válaszolta «I do'nt know who you are but for all sakes come in!» (Nem tudom, maguk kicsodák, de okvetlenül lépjenek be!) A következő pillanatban kényelmesen berendezett vasúti lakószobában álltunk, szimpátikus külsejű európai kezeit rázva s ezer kérdéssel és válasszal össze-vissza beszélgettünk. Mister Carver táviró-szuperintendens már két hónapja itt kint tartózkodott a sivatagban, mert a táviróvonal átépítését vezette és ez alatt az idő alatt egyetlen európai arcot sem látott. Örömünk tehát kölcsönös volt. Egész nap kint dolgoztatva a vonalakon, nem kapott hírt felőlünk és vállalkozásunkról mitsem tudott. Annál jobban örült annak, hogy ő lehetett az első, aki a Nubiai-sivatag közepében gratulálhatott eddigi teljesítményünkhöz.

Szíves vacsorameghívását természetesen örömmel fogadtuk el, és mivel konzervkészletei már végüket járták, kocsinkból hozattunk át egyet-mást. Az elmaradhatatlan whisky és finom egyiptomi cigaretták mellett aztán hamarosan megfeledkeztünk a nap fáradalmairól. Mr. Carver-től

tudtuk meg, hogy az idén a nubiai sivatagnak immár ötödik szenzációja vagyunk. Először a Court-Treatt expedíció jött fel a két sivatagjáró autóval délről. Azután a jeles Cobham pilóta repült erre London—Fokföldi útján. Utána egy hollandus vándorolt állomástól-állomásig gyalogszerrel a sivatagon át, majd negyediknek ismét Cobham jött visszafelé, míg végül a mi megjelenésünk volt az ötödik, legújabb esemény. Cobham csak három nappal előttünk repült erre hazatérő útján s a mérnök elbeszélése szerint az ötös számú állomásnál lesiklott, alig néhány méternyire a földtől, s úgy kiáltott a munkások csoportjának, hogy telefonáljanak Halfába. Praktikus, de vakmerő pilótabravúr!

Az éjszakát az állomásfőnök szobájában töltöttük. Odaállítottak nekünk két «angareb»-et, szalmarostokkal átfont, egyszerű, fakeretű arabs ágyat s finom fonású gyékény-szőnyegetek terítettek rájuk.

Pompásan aludtunk rögtönzött éjjeli szállásunkon, csak reggelfelé dideregtünk a hidegtől.

Hihetetlen a hőmérsékváltozás a Nubiai-sivatag fennsíkján. Nappal árnyékban 36, éjjel alig 6 fok Celsius.

Szaid az autóban aludt, hajnalban teát készített, majd gyors öltözködés után elindultunk. Angol mérnök-barátunk szintén felkelt, hogy megnézzé indulásunkat.

A pneumatikokból előző nap délben a nagy hőség miatt sok levegőt eresztettem ki, úgy hogy most a reggeli hidegben bizony elég laposak voltak. A szerencsére magammal hordott és később is nélkülözhetetlenek bizonyult nyomásmérővel megállapítottam, hogy most csak két atmoszféra nyomás volt a gumikban, holott nappal négyet mutattak.

Ismét a vasútvonalon indultunk el, de nem kellett sokáig kínoznunk a kocsit. Alig fél óra múlva szilárd, kavicsos homokfelületet láttunk a vágányok mentén és most már jobban ismerve a homok színét és különböző minőségét, nyugodtan odavezettem a kocsit.

A délelőtti órákban elég szépen haladtunk előre. A «hatos» állomás bejárájánál megpróbáltam a pálya mentén befutni, hogy ne kelljen a váltókart átugratni, de az állomásépület mögött a laza homokban újra elsüllyedtünk.

Szerencsére itt több pályamunkás tartózkodott, ezeknek segítségével hamarosan kiszabadítottuk a gépet, közben leadtuk telefonjelentésünket érkezésünkről.

A magunkkal hordott hosszú kötelet elől átfűztük az alváz és a rúgó között, aztán a feketék két csoportja megfogta a kötél két végét és monoton énekszó mellett meghúzta a kocsit. Én ezalatt a motorral lassan felvettem a kocsi mozgását, gyors kapcsolással tértem át másodikra, majd harmadikra, ezalatt a feketék mind gyorsabb futásnak eredtek és amikor éreztem, hogy a kocsi sebessége már elegendő ahhoz, hogy a homok megbírja, hangos kiáltással félreugrattam őket. A kötelet két oldalról feldobták a lábdeszkákon várakozó Antalnak és Szaidnak, ők azokat elől a lámpák köré csavarták s aztán a most már sebesen guruló kocsi belsejébe tornásztak.

A «hatos» és «hetes» között ismét néhány széles futóhomok-nyelvhez értünk. Az amúgy is laza talajon nem mertem megállni, hiszen most már tudtam, hogy minden megállás azonnali elsüllyedést jelent. Ezért nagy ívben elfordultam a futóhomok széle előtt és körbe szaladgáltam a kocsival, mindaddig, amíg Antal a mozgó kocsiról leugrott s gyalog megkereste a futóhomok-nyelv legkeskenyebb szélét. Onnan aztán intett nekem s erős lendülettel nekiveztem a kocsit az általa megjelölt helynek. Sikerült kivergődnöm a tulsó oldalra, még mielőtt a hátsókerekek beáshatták volna magukat. Természetesen a kritikus pillanatokban Antal és Szaid a kocsi mellett futva, teljes erejükből toltak, aztán ismét felugrottak a lábdeszkákra és a megmentett szituáció fölötti jogos örömmel foglalhatták el helyüket.

Ez az incidens többször is megisméltődött. Néhányszor úgy menekültünk meg, hogy teljes iramban felugrattam a kocsit a pályatestre, honnan aztán a futóhomokos területen túl ismét levittem a sivatagra. Egy-kétszer azonban a motor minden megerőltetése ellenére is, alig néhány méterre a keményebb talajtól mégis csak elsüllyedtünk. Ilyenkor bizony ismét deszkázni kellett, amiért persze magamban bosszankodtam ügyetlenségem felett.

Dél felé elértük a «hetest» és minden megállás nélkül száguldottunk tovább a «nyolcas» felé. Különös szerencsénk volt, mert ezt az aránylag rövid 36 kilométeres távot — a «hetes» és a «nyolcas» állomások vannak legközelebb egymáshoz — pontosan 32 perc alatt tettük meg. Ezzel meg lehattunk elégedve a délelőtti eredményével.

A nyolcas állomás főnöke biztatott, hogy ezentúl Abu-Hamedig már sokkal könnyebb lesz a terep. Igaz, hogy az állomáson tartózkodó pályamunkások is sok mindenfélét meséltek, úgy hogy végeredményben itt sem lehetett megbízni a kapott információkban. A kocsit betoltam a két alacsony állomásépület között levő betetőzött szín alá, hogy ne legyen kitéve a perzselő Nap melegének, mi pedig pihenőre térünk az állomásfőnök szobájában. Itt is a legnagyobb előzékenységgel azonnal rendelkezésünkre bocsátották «angareb»-jeiket és Szaid hamarosan feltárlta az egyszerű konzervebédet. A halfai kormányzósági raktárból kapott kitűnő juhnyelv és barackkonzervek bizony jól estek a délelőtti munka után. Szaid tolmácsolásával elmondották nekünk, hogy az egész vasútvonalon fel és alá nagy az érdeklődés vállalkozásunk iránt.

Érdekes, hogy a szudáni vasút régi módszerű telefonja úgy van megszerkesztve, hogy mindegyik állomás csak két szomszédjával beszélhet. Ha tehát Vádi Halfával vagy Abu-Hameddel akarnak érintkezésbe lépni, a beszélgetést állomásról-állomásra kell továbbítani.

Délután három óráig pihenőt tartottunk, azután ismét elfoglaltuk helyünket és az állomásfőnök áldásával — mert Allah kegyeibe ajánlott bennünket — elindultunk a «kilences» felé.

A sivatag itt valóban kedvezőbb volt. Keményre fújtvó kavicsos homokrétegen haladtunk és csak a pálya közelében tűntek fel a ránk nézve oly félelmetes futóhomok-sávok.

A gép most is kifogástalanul működött. A hűtő hőmérője a nagy melegben sem mutatott többet 85 fok Celsiusnál.

A kilences állomás meglehetősen messze van a nyol-

castól. Valamennyi kitérő között ez az 50 km a leghosszabb távolság.

Amennyire csak lehetett, teljes sebességgel rohantunk célunk felé. Most már tudtuk, hogy minden megállás bajt jelent s mindketten élénk figyelemmel kísértük a sivatagi homok különböző színezését és alakulását.

Amikor az embert valami öntudatlan érzés hajtja előre, mindig csak előre, itt a végtelen sivatag halálos egyformaságában hihetetlenül lassan múlik az idő. Néha csak úgy lopva tekintettem a sebességmérő mutatójára, amely állandóan 80 és 95 között ingadozott. Aztán szinte öntudatlanul lenyomtam az olajszivattyú ellenőrző billentyűjét és ismét csak űztem, hajtottam a gépet ezen a végtelen, vörössárga felületen.

Elég messze jártunk a vasútvonaltól, mert féltem a sínek és a táviróoszlopok közelében összetorlódott futóhomok-gátaktól.

Háromnegyed óra múlva végre feltűnt a kilences állomás és minden fennakadás nélkül befutottunk az épület elé. Most már biztosra vehettük, hogy még a mai napon elérjük Abu-Hamedet és ezzel két nap alatt átfutottunk a félelmetes Nubiai-sivatagon.

Csak néhány percig időztünk az állomáson, amíg Szaid bejelentette érkezésünket és ismét nekivágtunk az útnak. Eddig Vádi Halfától 400 kilométert futottunk be. A tizes 40 kilométerre, onnan Abu-Hamed 30 kilométerre van. Úgy számítottunk tehát, hogy ha 60 kilométeres átlagsebességünkhöz még két órai időt veszünk a megakadásokra, este hét órára elérhetjük a Nílus völgyét.

Minden baj nélkül szaladtunk közel fél óra hosszát. Ekkor újra széles futóhomok-sáv állotta utunkat. Mivel a kavicsos homokból itt-ott kisebb sziklás szigetek állottak ki, ezeknek egyikéig vezettem a kocsit, úgy hogy a hátsó kerekekkel a lapos palaköveken állottam meg, hogy a kocsit be ne süllyedjen. Mindhárman gyalog mentünk előre terepszemlét tartani. A futóhomokos terület, sajnos, jó pár 100 méter széles volt és a vasútvonaltól kelet felé húzódott oly hosszúságban, hogy a végét még a gukkerrel sem

lehetett látni. Erre tehát nem mehetünk. Visszagyalogoltunk a menetirányunktól jobbra fekvő vasútvonalig és ott próbáltunk szerencsét. Nagy sokára találtunk is alkalmas helyet, ahol a kocsit kellő lendülettel felugrathattam a pályára. Antal és Szaid megvártak, én pedig elmentem a gépért.

A manőver ezúttal fényesen sikerült és hatalmas döccenéssel kifogástalanul felrántottam a kerekeket a talpfákra. A futóhomokon így kifogván, csakhamar ismét kedvezőbb terepre bukkantunk a pálya mentén. Kis idő múlva azonban rossz sejtésekkel töltött el annak megállapítása, hogy a futóhomok-sávok mind sűrűbbek lesznek előttünk. Már nem mertem messzire kalandozni a pályától és többnyire a sínek és a tőlük távolálló sürgönyoszlopok közötti sávon vezettem a gépet. Túl voltunk a két állomás között lévő távolság felét jelző táblán, amikor hirtelen a kocsi előtt újra felbukkant egy ilyen perjés homokfelület. Teljes sebességgel haladtam, így már nem volt időm a kocsit oldalt fordítani. Egyetlen mentségem csak a pálya lehetett volna. Arrafelé rántottam tehát a kormányt, néhány métert sikerült is előretörnöm a sínek felé, aztán a felbúgó gép minden erőlködése ellenére, mintegy 30 lépésnyire a pályától egészen a felhágódeszkáig elsüllyedtünk. Az órára néztem, 4 óra 40 volt.

Következett a kínos deszkázás. Legnagyobb bajunk az volt, hogy már csak két ép deszkánk volt. A többi mind darabokra repedezett előbbi elakadásaink alatt. Csakhamar megállapítottuk, hogy ezen a helyen, bár a pálya közel van, nem érhetjük el a vágányokat, mert az odáig elterülő futóhomok-réteg olyan finoman s frissen összehordott homokból állott, hogy még gyalog is alig lehetett rajta járni. Meg kellett tehát a kocsit fordítani és úgy ahogy a kórós talajon átvergődni a kis kavicsos szigetek felhasználásával.

Amíg Antal és Szaid a kocsi kiszabadításán dolgoztak, előrementem, hogy kikeressem az utat. Bizony egy kilométernél is messzebbre kellett mennem, míg végre kírtem a kemény, kavicsos talajra. Visszafelé aztán a leghihetlenebb kacsaringókkal, minden kis kavicsos zátony felhasználásával apró kis kő-piramisokkal kijelöltem az irányt.

Kétféle kő fekszik itt a homokban: fekete és fehér. Többnyire tenyérnagyságú, a szélfújta homoktól laposra csiszolt mész és palatáblák. A jobb kerekek útját fekete, a bal kerekekét fehér kőrakásokkal jelöltem ki. Amikor egy jó óra múlva visszajöttem a kocsizhoz, az még alig volt a deszkákra állítva. Nekiláttam én is a munkának és végre megpróbálhattam az első mozdulatot. A legnagyobb baj ismét csak az volt, hogy a kocsi nem engedelmeskedett az első kerekeknek. Hol az egyik, hol a másik deszkát vágta ki maga alól és csak nagy lassan és kínosan tudtuk végre is félig elfordítani.

Szaid panaszkodott, hogy nem jól érzi magát, az éjjel rosszul aludt és rosszat álmodott!

Antal hihetetlen energiával fogott hozzá újra és újra a sziszifuszi munkához. Már alig beszéltünk valamit, csak épp a legszükségesebb utasításokat adtuk egymásnak. Szívósan, kitartóan, elszántsággal küzdöttünk, hogy az önmagával tehetetlen, kétezer kilós nagy súlyt ebben a feneketlen, folyékony homokban megfordítsuk. Magamban rettenetesen bánkódtam, hogy mindennek tulajdonképpen én vagyok az oka, mert pillanatnyi figyelmetlenségemmel ilyen súlyos munkára kényszerítettem társaimat. Már fél hét óra volt.

A felejthetetlenül szép sivatagi napnyugta teljes fény-szimfóniája festette vérvörösre a tájat, majd rohamosan szürkülni kezdett és a tropusok alatt oly gyorsan beállósötétséggel szinte félelmetessé vált elhagyatottságunk a halál birodalmában.

Hirtelen, szinte ösztönszerűen a pályán végigtekintettem dél felé. Messze a láthatáron a sötétségből valami különös vörös fénycsóva bukkant fel. «Egy vonat!» tört ki belőlem a kiáltás olyan hangon, amely tudom, hogy sokáig csengett kísérem fülében. Ilyenkor villámgyorsan működik az ember agyveleje. Antal és Szaid később bevallották, hogy szentül meg voltak győződve arról, hogy megzavarodtam.

Félredobva ásót, deszkát, a kocsi belsejébe ugrottam, előráncigáltam utazótáskánkat és mindent össze-vissza

hánynya lázasan szedtem elő azt, amit kerestem : nagyobbik fényképezőgépünk egyik filmkazettáját. Még emlékszem, amint Antal aggódó hangon hozzám fordult : — «csak nem akarsz fényképezni most a sötétben?» Én azonban tudtam, hogy az egész világon minden vonat számára a vörös lámpás megállást jelent, tudtam, hogy itt a Nubiai-sivatagban gyakran előfordul, hogy egy hirtelen kerekedett szélroham megrongálja a pályát s hogy ilyenkor a kitérők között, a vágányokon fel-alá járó pályaőrök vörös zászlóval vagy lámpással figyelmeztetik a közelőgő vonatot. Vörös lámpára volt tehát szükségem mindenáron és azt csak úgy oldhattam meg, hogy a filmcsomagot fedő rubinpapírost kifeszítettem a kocsis kereső fényszórójára, aztán felgyujtva nekiirányítottam a közelőgő vonatnak.

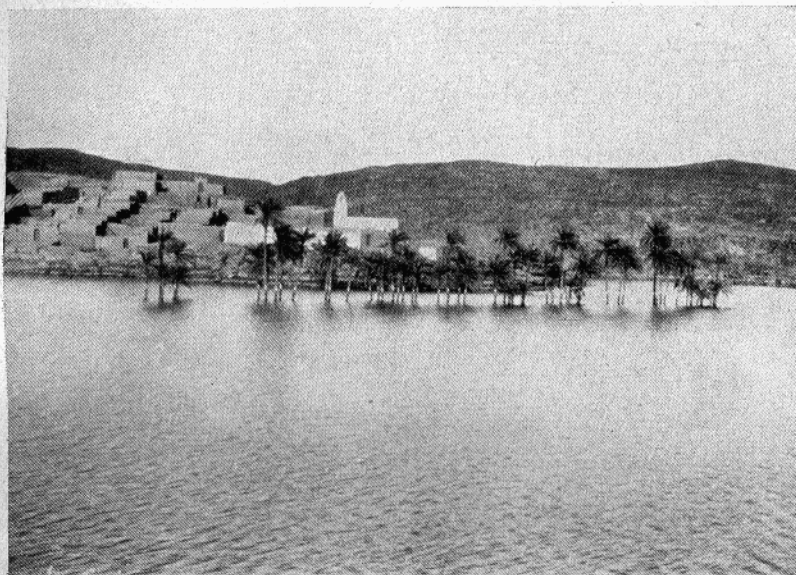
Néhány végtelennek látszó feszült pillanat múlt el. Hallottuk a közeledő vonat egyforma robogását, lélekzetvisszafojtva lestem, hogy nem lassul-e a kerekek dübörgő ritmusa és végre újjongva állapítottuk meg, hogy a mozdony pöfögése egyre csendesebb lesz : alig 100 lépésre tőlünk a vonat nyílt pályán megállott.

Nagy volt a riadalom az utasok között. Szerencsénkre csak egy kombinált munkás- és tehervonat volt, kísérői azonban szájtátva csodálták a sivatagban megrekedt autóbilt és annak utasait.

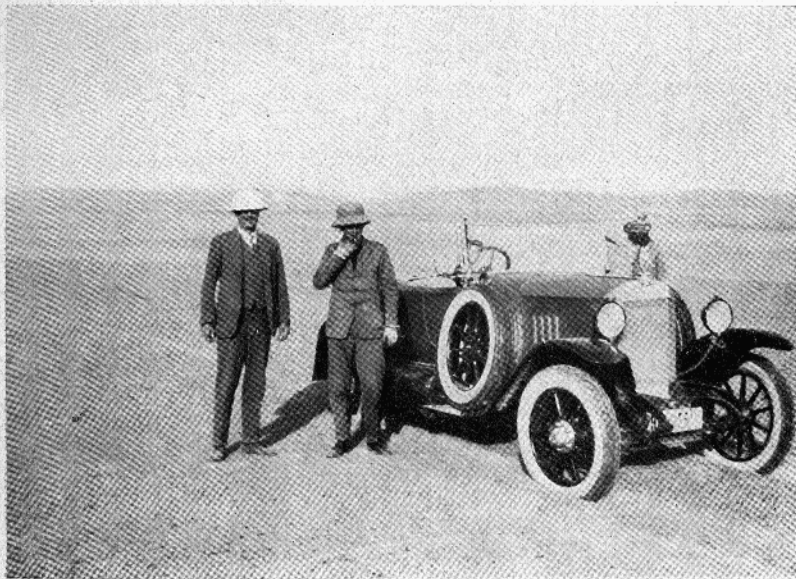
A mozdonyvezető lelkendezve beszélte Szaidnak, hogy a tizes számú állomás főnöke figyelmeztette, hogy figyelje a pályát, mert a «kilences» telefonjelentése szerint onnan már régóta elindultunk s alighanem valami bajunk történt útközben. Így tehát nem is követtünk el akkora szabálytalanságot a vonat feltartóztatásával, mert a derék arab váltig erősítgette, hogy ő amúgy is megállott volna, ha meglátott volna minket.

A pályamunkások segítségével most már egy csapásra könnyen ment a dolog. Abbahagytuk a deszkázást, mindent felpakkoltunk a kocsira, aztán ismét előkerült a kötél és néhány tucat markos arab egyhangú siránkozó éneke mellett hamarosan kinn voltunk a délután kijelölt területen.

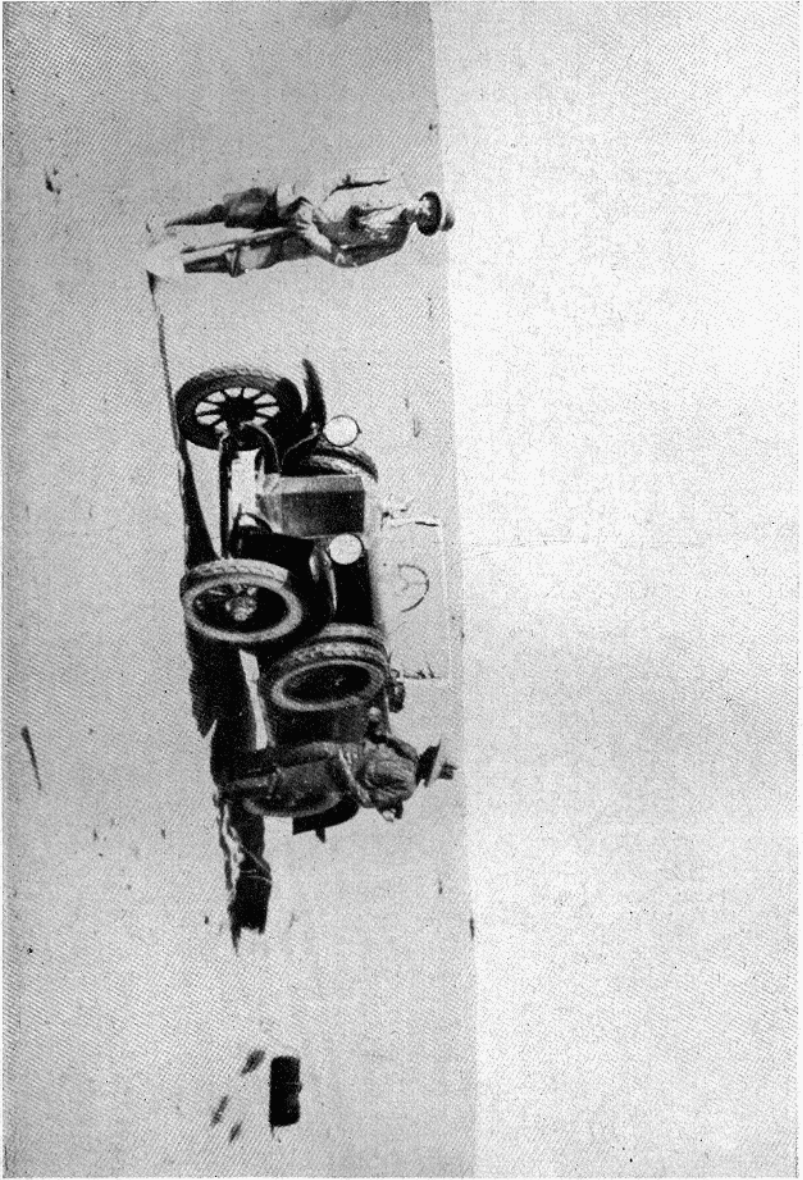
Megkértem a mozdonyvezetőt, hogy addig várjanak,



A felduzzasztott Niluson.



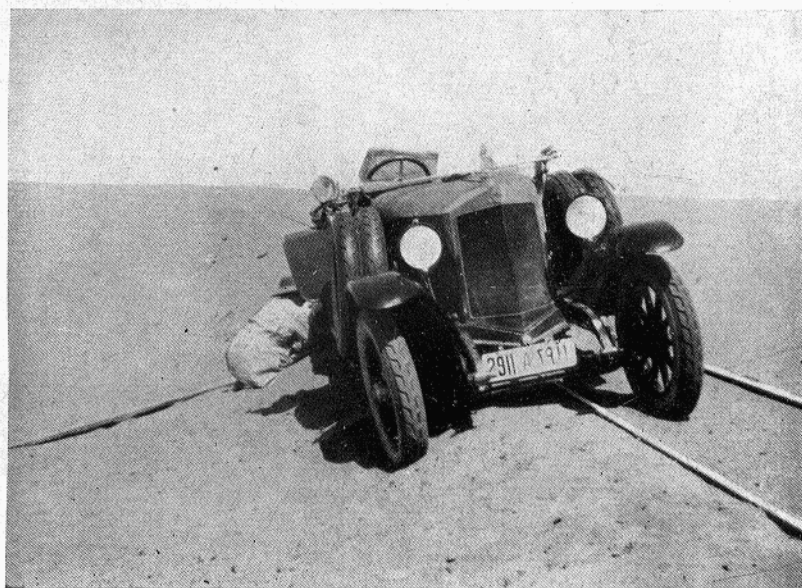
Próbamenet a halfai kormányzóval.



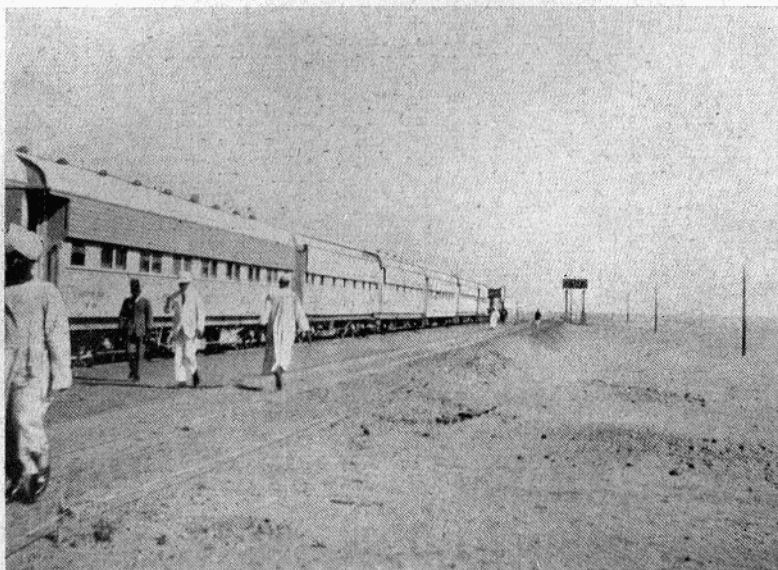
A Nubiai sivatagban.



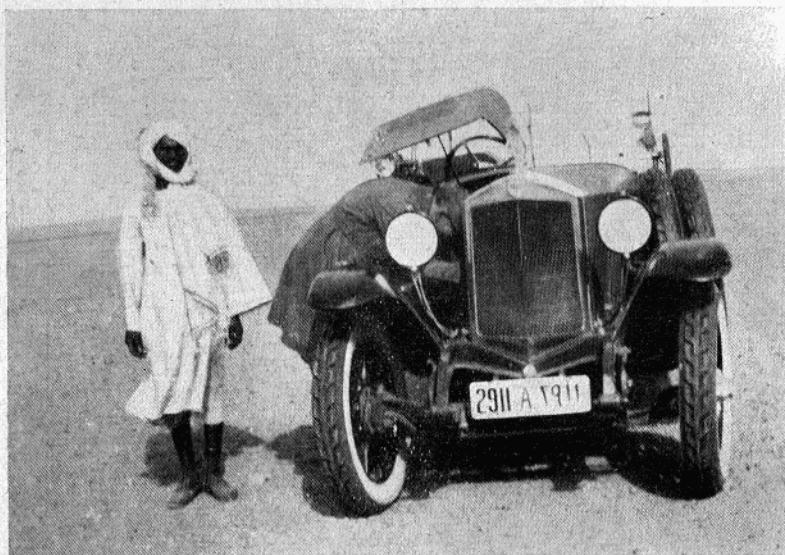
Már csak egy méteren mult ...



Egy órai deszkázás után, végre a töltesen.



A «sunshine express».



Elszakadt a ventilátorszíj.

amíg kürtjelzést nem adok, aztán a reflektorok fényében nekiindultam kikeresett kanyargós utunknak.

Minden fennakadás nélkül elértük a szilárdabb talajt és hosszú, örvendező kürtjelzéssel teljes sebességgel továbbrohantunk a sivatag éjszakájába.

Sose fogom elfelejteni azt a húsz percet, ami alatt elértük a tizes állomást. A nagy Bosch-reflektorok fényében nem lehetett megkülönböztetni a homok különböző színét és csak úgy taláломra vágtam neki a sötétebb foltoknak. Jobbkezemmel ezalatt folyton nagy ívben bevilágítottam a kereső fényszórával a körülfekvő terepet. Néha csak hajszálon múlt, hogy neki nem rohantunk valami futóhomoknyelvnek, de mindig sikerült az utolsó pillanatban félrerántani a gépet, míg végre a megerőltetéstől égő szemmel, de diadalmas örömmel berobogtunk a tizes állomásra.

Arról persze már szó sem lehetett, hogy folytassuk utunkat Abu-Hamed felé. Az utolsó negyedóra megtanított arra, hogy a sivatagban éjszaka még a legjobb lámpákkal sem lehet autózni. Leadtuk tehát jelentésünket a pálya két irányába, aztán hálásan fogadva az állomásfőnök szíves vendégszeretétét, egy kis szellős raktárhelyiségben elhelyekedtünk az éjszakára.

Szaid ismét gyögyultnak érezte magát és boldog volt, hogy vacsorát főzhetett kedvenc Primus-án. Fel is tálalt valami zöldbabfőzeléket paradicsommártásban, az utóbbira azonban erősen gyanakodtunk, hogy más olaj híján egy kis hamisítatlan Vacuum BB autóolajjal készítette.

Még lefekvés előtt telefonáltattunk Abu-Hamedbe, hogy az ottani vasúti műhelyben készítsenek elő számunkra nyolc darab hat láb hosszú, egy láb széles és egy hüvelyk vastagságú, keményfadeszkat és hogy mindkét végüket faragják le rézsút, úgy hogy kettő-kettő összeillesztve síma felületet adjanak.

Az éjszaka megint meglehetősen dideregtünk, de azért már kora hajnalban jól kipihenve, ismét tettekesen álltunk. Mivel beláttuk, hogy hárman túlkevesen vagyunk ahhoz, hogy a kocsit, ha megsüllyed, kiszabadítsuk, az állomásfőnöktől kölcsönkértük szolgáját, hogy kísérjen el Abu-

Hamedig, ahonnan majd vonaton vagy járgányon visszaterhet.

Mintegy tíz kilométert elég könnyen tettünk meg. Ekkor azonban hirtelen, egy csapásra megváltozott a vidék. Itt-ott magas sziklacsoportok állottak ki a homokból, mindenfelé elszórtan kisebb-nagyobb kőrakások, köztük szinte feneketlen futóhomokterületek. A vasútvonal töltése az ötös számú állomás környékére emlékeztetett. Helyenkint már sziklacsoportokon vezetett keresztül, bevágásokon át, falazott töltéssel. Többször meg kellett állnunk, hogy mielőtt elsüllyednénk a laza homokban, kerülő utat keressünk a sziklacsoportok között. A távolban, előttünk alacsony hegyek körvonalai kezdtek kibontakozni. Nyugat felé valami derengő sötét sáv húzódott. Kis idő múlva a gukkerrel már kivehettük az első zöld foltokat, facsoportokat a Nílus mentén.

Minél jobban közeledtünk a sivatag végéhez, annál emelkedettebb lett a hangulat. Alig három napja jártuk az élettelen Nubiai-sivatagot s most mégis kitörő örömmel üdvözöltük az első színfoltokat, mint az élet szimbolumát.

Éppen jó, kemény kavicsos talajon haladtunk teljes sebességgel, amikor a hűtő hőmérője hirtelen túllépte az eddig állhatatosan betartott határt és felszökött 90, majd 95 fokra. Egy pillanatig elszorult a szívem. Ettől rettegtem legjobban, hogy az eddigi hihetetlen igénybevétel valami komolyabb bajt okozhat a motorban. Hiszen vállalkozásunk szívverése utóvégre mégis a derék Steyr-gép ritmikus zúgása! Ha ő cserbenhagy, vége mindennek és szégyenszemre abba kell hagynunk az eddig oly hihetetlen szerencsével megkezdett expedíciót.

Csak egy szempillantásig vonult át bennem ez a gondolat, a következő pillanatban már a technikus rideg diagnosztikájával jelentettem Antalnak, hogy elszakadt a ventilátorszíj. A gyorsan megejtett vizsgálat igazat adott nekem. Érdekes, hogy a sivatag rendkívül száraz légkörében a modern automobilon használatos kevés bőrkatrész szenvedett legjobban. A Steyr-gépek zseniális bőrkardancsuklóját természetesen már ezelőtt is különös figye-

lemmel kísértem és az erős talpbőrlemezeket mindennap leöntöttem olajjal, hogy jó szívósak maradjanak. A ventilátorszíjra azonban nem gondoltam, bár ez még a motor melegének is ki volt téve. Most, amikor elszakadva a kezemben tartottam, állapítottam meg, hogy kőkeménnyé száradt. Ugyanez a baj volt a benzinpumpa bőrdugattyújával, mert a bőséges olajozás ellenére is már egy fél nap alatt annyira megszáradt, hogy többször is kénytelenek voltunk megújítani. Néhány perc múlva fel volt szerelve a most már alaposan olajba áztatott és megszírozott tartalékszíj és folytattuk utunkat.

Abu-Hamed állomás előtt meglehetősen nehéz homokon kellett keresztülvergődnünk, de örömmel állapíthattam meg, hogy az ismét működő ventilátor hatása mellett a gép hőmérséklete újra leszállt a normális 85 fokra. Az állomásra elég nehezen jutottunk be és valóságos tojástáncot kellett járnom a sok váltó és kitérő-vágány között.

Köröskörül épületek vannak. Mindenünnen rohannak elő a bennszülöttek és hangos kiabálással üdvözölnek. A főépület előtt egy európai embert látok. Ott állítom meg a gépet s mialatt Antal fényképen örökíti meg a történelmi pillanatot, örvendezve fogok kezét a szudáni vasút egyik érdekes angol mozdonyvezetőjével, Mr. Clarkkal. Hamisítatlan, széles lancashirei dialektusban üdvözöl és szívből gratulál a Nubiai-sivatag első automobiltúristáinak.

Kisidő múlva előkerül az elegáns európai öltözetet viselő, trópusi sisakos bennszülött mamur. Majdnem európai arcvonásaihoz és ápolt angol bajuszához egész különösen áll az arcoldalaiba vágott törzsjelzés.

Értesítenek, hogy telefonon rendelt deszkáinkat a vasúti műhelyben most készítik, ezért mindenekelőtt odamegyek, hogy a munkát megsiettessem. Megpróbálom a kocsit a nagy műhelyszín alá vezetni de útközben a legszélső vágány mellett haladva, hirtelen elsüllyedünk a homokban. No, de se baj, ekkora embertömeg között! Hamarosan előkerül a kötél és a szokásos énekszó mellett kivonatnak a keményebb talajra.

Annyira örültem szerencsés megérkezésünknek, hogy

egész utazásunk óta tán először bíztam a kocsit Szaid gondjaira azzal, hogy vegye le a mágnes fedelét és tisztítsa ki onnan a homokot. Ez a könnyelműségem súlyosan megbosszulta magát.

Miután Antallal meggyőződtem, hogy a deszkák elkészítése még jó egy-két órát fog igénybevenni, megkértem hogy vezesse a kocsit a javítóműhely belsejébe, hogy szükségtelenül ne legyen kitéve a hőségnek. Az angolul beszélő egyiptomi műhelyvezetővel közben megegyeztünk, hogy a deszkákat alul még három-három vaspánttal fogjuk ellátni és hosszabb ideig kerestünk erre alkalmas anyagot a kezdetleges raktárban. Mikor visszaértünk a műhelybe, a kocsi még mindig nem volt ott. Azonnal rosszat sejtve kiszaladtam a géphez s Szaidot nagy bajban találtam ott. Ő tudniillik, félreértve előbbi utasításomat, vagy még inkább a Steyr-motor iránt érzett, csillapíthatatlan kíváncsiságból nemhogy kifújta volna a homokot a mágnesmegszakítóból, hanem leszerelte az egész mágnest helyéről és egy közelálló vasutasház árnyékába vonult vissza, hogy ott megtisztítsa. Szerencsétlenségünkre a gépházat becsukta és így a mitsem sejtő Antal a kocsihoz visszatérve, a kormány mellé ült és megnyomta az önindító gombját. A gép természetesen nem gyujtott be, ellenben néhányat fordulva, teljesen elállítódott, úgyhogy most Szaid, akinek egyetlen gondja az volt, hogy a «Bashmahandis» csak a világért meg ne tudja az esetet, lázasan az után kutatott, hogy vajjon a motor mely állásában szerelhetné vissza a mágnest. Ez azonban a Steyr-motoron kényes munka s így nem is engedtem, hogy a kíméletlen nap tüzeben tovább babráljon, hanem a körülállók segítségével kötéllel bevontattam a gépet az árnyékos szín alá.

Itt derült ki a második baleset. Kapkodó babrálása közben Szaid túlhajtotta a mágnesleerősítő kengyel csavarját, úgyhogy az eltörött. Kénytelen voltam a Bécsben oly gondosan bepakkolt és egyenkint bezsírozott pótalkatrészeket kicsomagolni, míg végre is megállapíthattam, hogy ez az egyetlen, különleges formájú csavar elkerülte figyelmemet és hogy ilyet nem hoztunk magunkkal.

Elképzelhető, hogy jókedvem megcsappant, amikor kénytelen voltam Antalnak jelezni, hogy a továbbindulásból bizony ma már nem lesz semmi. A műhelyvezető és egy ügyes koromfekete szerelő segítségével nekiláttunk egy formában hasonló csavar kézireshelével való átalakításához. Szerettem volna a mamurral tárgyalni továbbutazásunkra vonatkozólag, mert feltett szándékunk volt, hogy a most következő Berber-sivatagon át egy jó markos vezetőt viszünk magunkkal; a gépet azonban most már egy pillanatra sem akartam magára hagyni.

Kedélyes Clark barátunk meghívott a mozdonyvezetők «rest house»-ába és mivel ez közvetlen a műhely mellett állott, inkább ezt fogadtuk el kvártélynak, mint a rendőrfőnöktől felajánlott, valószínűleg sokkal kényelmesebb mamura vendégszobáit. Félek, hogy ezért meg is sértődött az előzékeny hivatalnok, de végre megértette, hogy a vérbeli lovasnak lova mellett a helye. Nem is volt olyan kényelmetlen a mozdonyvezetők otthona; még fürdőszobájuk is volt. Antallal alaposan ki is élveztük.

A jó Clark megfelezte velünk a hamisítatlan angolmódra elkészített birkacombot és csak újra azt csodálhattam, hogy Britannia fiai, a világ bármely sarkán is tartózkodnak, egy hajszálnyit nem engednek hazájukban megszkott életmódjukból.

Ebédközben észrevettem, hogy az asztal négy lába négy, parafinnal töltött bádogcsészében áll, ugyanígy az ebédlő minden bútorzata. Az éléskamrában tárolt mindenféle élelmicikk pedig a mennyezetről dróton lelógó kalickákban van elhelyezve, a drót vége szintén ilyen parafinos csészébe van akasztva. Csodálkozásomra Clark megmagyarázta, hogy ez a vöröshangyák miatt van, mert ezeket csak így lehet távoltartani az élelmicikkektől.

— Ha csak egy napig is elfelejtenők megtölteni a csészéket, egy egész sült birkát is tisztára felemésztenének — mondotta.

A délután ismét erős munkával telt el, míg végre hat óra tájt újonnan szerzett deszkáinkkal felszerelve, ismét menetkészen állt a derék Steyr.

Egy kis baj volt a benzin körül. Úgy számítottam, hogy Abu-Hamedben, a kormányzósági motorcsonakoktól szerezhetek néhány kannával, de sajnos, az egész helyiségben nem hajthattunk fel egy cseppet sem. A hátsó tartály tartalmát tehát előrepumpáltam és ezen a 80 literen kívül még maradt valami a tartalékkannákban is. Úgy számítottam, hogy a Nubiai-sivatag 500 kilométerén elfogyasztott 100 liter nélkül is a megmaradt 90 literrel elérhetjük Atbarát, mert ez vasúton Abu-Hamedtől csak 250 kilométer.

Következett azonban a nehezebbik kérdés: merre menjünk? Clark mozdonyvezető léteire természetesen kitűnően is merte a pályát. Kategórikusan kijelentette nekünk, hogy Abu-Hamedtől a hatodik állomásig, Gananitáig, lehetetlen számunkra a vasútvonal használata. A vonatok járása ugyan nem okozott nehézséget, mert csak másodnapra volt várható a Halfa felől jövő gyorsvonat, azonkívül pedig Atbara felől csak négy nap múlva lesz egy személyvonat. A pálya azonban itt, a szűk sziklás Nílus-völgyben olyan természetű, mint bármely svájci hegyipálya: átvágásokkal, kisebb alagutakkal és számtalan híddal. Különösen az utóbbiak iránt érdeklődtünk. Pontosan lerajzoltam az öreg mozdonyvezetőnek minden elképzelhető hídkonstrukciót, míg végre is megállapítottam, hogy milyen építményekkel lenne dolgunk. Össze is számlálta a hidakat mind és bizony 120-nál tartott még Gananita előtt!

— Kizártnak tartom, hogy automobillal végig lehessen menni ezen a szakaszon — mondotta. — Ha netán valami baj érné önöket, nem tudják a pályáról lehozni, mert mindenütt szűk sziklafalak között haladnának, legalább is innen a harmadik állomásig, Abu-Disig. Azonkívül sohsem lehet tudni, nem indítanak-e Halfából vagy Atbarából egy különvonatot, amelynek vezetője a rendkívüli kanyargós pályán semmiesetre sem vehetné észre Önöket idejében!

Igy tehát lemondottunk a vasúti pálya segítségéről.

Régi francia térképeink a Nílustól messze keletre egy karavánutat mutattak, mely valamikor még a Mahdi idejében Asszuantól a Nubiai- és Berber-sivatagokon keresztül,

egyenesen Berberig vezetett. Antal azonnal elhatározta, hogy ezt az utat keressük meg, én azonban magamban már előre aggódtam, hogy ez az úgynevezett karavánút — ha ugyan még meglesznek a nyomai — homályosan sem fog emlékeztetni arra, amit európai ember útnak nevez. Hiszen a karavánok tevéi libasorban haladnak, a futóhomokban el nem süllyednek és a kiszáradt vízmosságokon, az úgynevezett «vádikon» könnyűszerrel átsétálnak. Mi lesz azonban a mi 2000 kilós túrakocsinkkal?

Vezetőről hamarosan lemondottam. Hiszen most már tapasztalatból tudtam, hogy ezeknek az embereknek fogalmuk sem lehet arról, milyen terep szükséges az automobillal való utazáshoz. Azonkívül a vasút megépítése, vagyis 1895 óta alig akadt ember, aki karavánnal járt volna a Berber-sivatagon keresztül s itt is úgy, mint Edfuban, a Szahara csücskében, csak valami 70—80 éves aggastyánt kaptunk volna kísérőnek, aki még a deszkázáskor sem segíthetett volna. Sokkal több hasznunk lehet egy tagbaszakadt, erős vasúti munkásból s így elvetettük a vezető kérdését, a jószerecsére és az iránytűre bízva magunkat. A vasúti műhely vezetője csakhamar kijelölt egy megfelelő embert és nemsokára abbahagyva minden bizonytalan tervezetést, abban a tudatban tértünk pihenőre, hogy a Nubiai-sivatag legyőzésével korántsem tettük meg utunk legnehezebb részét, hanem csak most kezdődnek az igazi nehézségek, a még félelmetesebb Berber-sivatag sziklahegyei között.

Másnap kora reggel Szallah Abed nevű újabb munkatársunkkal nekiindultunk utazásunk legnehezebb részének. Az Abu-Hamedből való kivergődés egymaga is elég nehézséget okozott, mert közvetlen a városka szélén máris erős emelkedésekkel és sziklás dombokkal találtuk szemben magunkat. Ez a hegyes sivatag sokkal változatosabb, mint a nubiai síkság és bár nem kelti a végtelennek azt az érzését, a maga kopár és vad szaggatottságában tán még félelmesebb az előbbinél.

Az állomáson kívül valami töltésfélét találtunk, úgy látszik, valami korábbi vasútvonal maradványát, s egy darabig ezen haladtunk kelet felé. Nemsokára azonban a

végére értünk s most már az volt a kérdés, hogyan kerülünk le róla. Összeszedtem minden eddigi vezetői tapasztalatomat, de sikertelenül. Közvetlen a töltés lábánál néhány korcs pálmafa tövében elsüllyedtünk.

Ez kora reggel történt és újonnan készült, kitűnően beváló deszkáink ekkor kerültek először használatba, azt azonban, hogy ezen a rettenetes napon késő estig hányszor kellett azokat újra és újra elővennünk, már alig tudnám megmondani!

Ügyszólván minden pihenés nélkül közel 14 órát dolgoztunk ezen a napon a legkérelhetetlenebb hőségben és mégis estére kilométeróránk szerint alig 120 kilométert tettünk meg. Ebből a távolságból becslésem szerint tán 30 kilométerrel jöttünk odább dél felé. Sajnálom, hogy utunknak erről a szakaszáról alig van fényképem, de küzködésünk oly elkeseredett volt, hogy fényképezésre nem is gondolhattunk.

A Berber-sivatag keletről nyugat felé lejtő sziklacsoportok láncolata. A térszint mély, néha 5—10 m magas, függőleges falak közé befoglalt sivatagi vízmosások, úgynevezett *vádik* barázdálják. Ezek a vádik természetesen mind a Nilus felé, vagyis nyugatnak húzódnak és a legkülönbözőbb hosszúságúak. Néha sikerült egyiket-másikat megkerülni, úgy hogy a partján haladtunk kelet felé, amíg ismét csak egy másik új vádi állotta utunkat. Egyik dombról le, a másikra fel, különös vad sziklaalakulatok között, közben egy egy vádi, amelynek partján a legnagyobb nehézségekkel kellett küzködnünk, hogy futóhomokkal telt ágyát átdeszkázva, a másik oldalon csak még nagyobb küzdelem árán tudjunk felvergődni. Minden megtett kilométerre kétszerannyi gyaloglás sziklaoromról-sziklaoromra, hogy a látcsővel megkeressük a további útvonalat, számtalan apró köpiramis megépítése a betartandó irány megjelölésére: ezzel telt el ez a vígasztalan nap.

Az állítólagos karavánútnak természetesen már nyomát sem találtuk. Igaz ugyan, hogy minél messzebbre jutottunk kelet felé, annál könnyebben tudtunk átkelni a vádikon. Részemről helytelennek tartottam, hogy ilyen messze el-

kalandoztunk keletnek, mert ezzel csak mind mélyebbre hatoltunk be a Berber-sivatagba és a Nílustól mindinkább eltávolodva, helyzetünk állandóan csak kritikussá vált. Antal abban reménykedett, hogy még messzebb keletre sík területre bukkanunk, azon aztán könnyebben juthatunk dél felé, ha kell, mindaddig, amíg elérjük a Port Szudán—Atbarai vasútvonalat. Ehhez azonban benzinkészletünk nem volt elegendő.

Szaid és a vasúti munkás a délután folyamán már tisztára kétségbe voltak esve. Előbbi folyton arra kért, hogy hagyjuk abba reménytelen vállalkozásunkat, de amikor azzal feleltem, hogy kíván-e az oly hihetetlen nehézségekkel kiküzdött úton ismét visszatérni, megrettent még annak a gondolatától is, hogy ezt az agyongyötrő munkát meg kelljen ismételnie.

Őszintén bevallom, hogy magamban lemondtam expedíciónk sikerének reményéről. Ezen a terepen normális túraautomobilt egyszerűen lehetetlenség továbbvinni. Hiszen helyenkint egy-két óra hosszát dolgoztunk a legnagyobb erőfeszítéssel csekély 20—30 méter távolságért.

Antal szívóssága bámulatos volt. Néha azt hittem, hogy a következő pillanatban meg fog szakadni a hihetetlen erőfeszítésben. Volt úgy, hogy vállával felemelte a koci egyik hátsó oldalát, hogy deszkát rakhassunk a kerekek alá. Amikor pedig kötéllel kellett vontatni, állandóan a kötél egyik végét a két arabs húzta, amíg ő egyedül birkózott meg a másikkal. Ilyenkor akárhányszor előfordult, hogy az indításért való erőlködésében egyszerűen hátrahúzta Szaidot és társát, mert együtt sem bírták egyensúlyozni hihetetlen erejét.

Nekem jutott aránylag a legkönnyebb munka, bár a sok elővigyázatos indítástól a tengelykötő pedált már alig bírtam lenyomni lábammal, azonkívül nem tudom, hány kilométert gyalogoltam ezen a napon az örökös útkeresésben.

Estére végre abbahagytuk a szinte kilátástalan munkát. Mindenekelőtt alaposan jóllaktunk, hogy legalább másnapra erőben maradjunk. Némileg felvidított bennünket Szaidnak az a kérése, hogy vegyük elő kazettájából és rakjuk

össze a magunkkal hordott kis puskát, mert amint tört franciaságával mondotta «Monsieur! Ici pas bien! Le désert très dangereux. Monsieur le Prince ici les Beduin grand voleurs, la nuit très mauvaise!» Mindezt olyan siránkozó hangon adta elő, hogy legalább végre ezen a keserves napon is jóízűet nevehettünk. Bárcsak lettek volna «olyan veszélyes beduinok» itt a sivatag közepén, ahol tán soha még ember nem is járt. Hiszen nekünk csak ez kellett volna : legalább lett volna segítségünk a vádik homokjában!

Alapos haditanácsot tartottunk. Ahhoz nem volt elég benzinünk, hogy még messzebb menjünk kelet felé, egyébként is arra magas hegyeket láttunk. A térkép szerint a Dzsebel-Gurra hegycsoportjának kellett lennie. Arra is kellett számítanunk, hogyha a holnapi nap folyamán nem érjük el ismét a Nílus völgyét és ott a vasút valamelyik táviró-állomását, 48 órás elmaradásunk után az angol hatóságokkal történt megállapodás szerint holnapután hajnalban kiküldik a repülőgépeket keresésünkre. Ezt pedig mindenáron el akartuk kerülni.

Itt meg kell jegyeznem, hogy később néhány kairói és alexandriai görög lap túlbuzgóságából az egész európai nagysajtóban elterjedt az a híresztelés, hogy mi a sivatagban eltévedtünk és majdnem szomjan halva, csak a kiküldött mentőexpedíciónak köszönhetjük életünket. Megállapítom, hogy soha egy pillanatig nem voltunk eltévedve és kifogástalanul működő iránytűnk, kilométermérőnk és kronométerünk segítségével bármely pillanatban nagyon csekély tévedéssel letehettem volna ceruzám hegyét a térképnek arra a pontjára, amelyen tartózkodtunk. Kénytelen vagyok az azóta oly sokszor hallott incidenssel foglalkozni, mert vállalkozásunk jellegét teljesen komolytalanná tenné az a látszat, mintha minden megfontoltság nélkül mentünk volna neki az úgyszólván teljesen ismeretlen sziklasivatagnak és csak a véletlennek köszönhetnők azt, hogy onnan ismét kivergődtünk. Egyébként a keleten látható és a térképekbe is bejegyzett karakterisztikus magas hegyormok, a nap útja és este a csillagok állása is elegendő támpontot nyújtott volna nemcsak nekem, aki utóvégre is többéves

pilótapraxisomban megtanultam a tájékozódást, hanem bármely laikus utazónak is.

Úgy határoztunk, hogy másnap, amennyire lehet, dél-nyugatnak tartunk, de nem bajlódunk többé a vádikkal, hanem mindenekelőtt arra törekszünk, hogy visszatérjünk a Nílus völgyéhez.

Annyira el voltunk fáradva, hogy egy szikladomb tövében hevenyészett táborunkban tán jobban aludtunk, mint a legfényesebb lakásban.

Hajnalban azonnal útnak indultunk, de bizony ezen a napon is ugyanannyit kellett dolgoznunk, mint előtte. A vádikon való átkelést ugyan nem erőltettük és így ritkábban kerültünk abba a helyzetbe, hogy megsüllyedjünk. Viszont most is órákhosszat kellett gyalogolni, hogy a kocsi számára átjárókat találjunk és ezzel csak nagyon lassan jutottunk ismét előre.

A déli órák alatt mégis megengedtük magunknak azt a luxust, hogy a kocsi teteje alatt pihentünk, konzervebédünk után. Vízkészletünk még legalább egy napra elegendő lett volna. Csak ásványvizünk volt fogytán.

Meg kell itt emlékeznem Reithofer-pneumatikjaink kiváló teljesítményéről, mert ezen a nehéz köves talajon az éles és szinte izzó palatáblákon úgyszólván karcolás nélkül maradtak.

Félhárom órakor délután, állandóan betartva a dél-nyugati irányt, ismét továbbküzködtünk. Nekem már nem volt sok reményem az expedíció sikerében és úgyszólván már csak Antal kedvéért dolgoztam, mert ő fáradságot nem ismerő szívóssággal, jókedvűen tartotta bennünk a lelket.

Négy óra tájban aztán hirtelen meg is jött kitartásunk jutalma. Egész utazásunkat valóságos szerencsecsillag kísérte, de tán sehol sem volt akkora szerencsénk, mint most, amikor már a legrosszabbra voltunk előkészülve.

A kocsival éppen egy kisebb vádin törtünk keresztül, úgy hogy oly lendülettel mentem neki a homokos medernek, hogy az a lendület átvitt majdnem a túlsó partig, annyira, hogy csak a hátsó kerekekkel süllyedtünk el. Amíg Antal a két bennszülöttel megkezdte a kocsiemelést és deszká-

zás immár szokássá vált munkáját, én a gukkert nyakamba akasztva tovább gyalogoltam, hogy a sziklacsoportok között megkeressem a további utat. Néhány száz lépésnyire a kocsitól felkapaszkodtam egy lapos sziklatömbre és onnan kémleltem a szagगतott terepet.

Emlékszem, hogy közben azon gondolkodtam, mi lesz, ha estig nem sikerül elérni a Nílus völgyét. Az éjszaka folyamán végig fogják telefonálni Abu-Hamedtől Atbaráig a vasúti állomásokat, hogy hallottak-e hírt felőlünk. A negatív jelentést azután táviratilag le fogják adni a kartumi repülőtér parancsnokságának és onnan még napkelte előtt el fog indulni a két repülőgép.

Az angol katonai repülők ugyanis ilyenkor sohasem indulnak útnak csak egy géppel, hanem mindig párosával, úgy hogy az egyiknek kényszerleszállása esetén a másik segítségére lehessen. Úgy okoskodtam, hogy a repülők a Nílus jobbpartján egyenesen Abu-Hamedbe fognak szállni és onnan veszik fel nyomunkat a sivatag belsejébe. Ön-kénytelenül is elkezdtem számítani, hogy a Kartum—Abu-Hamedi, közel 800 kilométeres légiutat körülbelül öt óra alatt teszik meg, tehát délelőtt tíz órakor ott lehetnek. Onnan tán egyórai tartózkodás után elindulnak felkeresésünkre, úgy hogy legkésőbb délfelé már meghallhatjuk a gépek bűgását.

De mi lesz, ha a holnapi nap folyamán nem jönnek a repülők, vagy ha nem találják meg bennünket a sziklaormok között?

Köröskörül, ameddig csak ellát a szem, ugyanaz a vad szagगतott sziklasivatag. A forró levegő rezgő tükréből itt-ott kimagasló sötét sziklacsoport. Keresztül-kasul mély vízmosások, szinte haragospiros futóhomok borította mederrel. Seholy egy talpalatnyi sík terület, amelyen könnyűszerrel megláthatna a magasban kóválygó gépmadár vezetője.

És ha meg is találják, vajjon akad-e a környéken alkalmas leszállóhely?

Azzal az eggyel tisztában voltam, hogy ha bármely okból a gépkocsival nem folytathatnók utunkat, napköz-

ben semmi szín alatt sem szabad attól eltávolodnunk, hogy kellő pillanatban minden rendelkezésünkre álló eszközzel jelzést adhassunk a repülőknél.

Majd igyekezünk minél nagyobb felületet mutatni, a kocsiról leszereljük a vászontetőt, ez aztán a homokra fektetett gépházfedővel és szudáni kísérőnk hosszú fehér burnuszával tán elegendő nagyságú jelzést fog adni.

Tervbe vettem, hogy takaróinkat és tán egy-két összeaprított deszkát majd olajjal leöntve meggyújtunk és így erős füstoszloppal jelezzük hollétünket. De ha mindez sikertelen marad?

Még egy napnál tovább nem maradhatunk itt, hanem minden áron meg kell kísérelnünk, hogy amíg vízkészletünk még tart, gyalogszerrel elérjük a Nílus völgyét.

Számításom szerint a Vadi-Halhub-tól délkeletre lehetünk, mintegy 90—100 kilométer távolságban a Nílustól. Ezt a távolságot, ha az éjszakák folyamán iránytű szerint egyenesen nyugat felé menetelünk, három nap alatt megtehetjük. Legkésőbb holnap este tehát — ha addig nem sikerül innen kivergődnünk — megtöltjük valamennyi víztartóinkat a gép hűtőjének vizével és nekivágunk annak az útnak, amelyet épp most 31 éve majdnem ugyanezen időtájt a Kalifa fogságából menekülő Slatin Pasa tett meg, oly keserves viszontagságok közepette.

Gondolataim visszakalandoztak a diákkoromban oly mély érdeklődéssel olvasott elbeszéléshez. A szudáni felkelés minden mozzanata élénken felújult emlékezetemben.

Szinte magam előtt láttam a fanatikus dervisek hordáit, amint az egyiptomi török uralmat megelégetve «szent háborút» hirdettek függetlenségükért.

Vezérük, Mohammed-Ali, a híres «Mahdi», a Próféta utódjának nevezte magát és parancsára a fanatizált tömeg tüzzel-vassal pusztított mindent, ami idegen volt előtte.

Mit sem használt az egyiptomi katonaság és európai tisztjeik hősiessége. A dervisek egymásután semmisítették meg az angol Hicks és Gordon Pasák hadseregét. Kartum városát a helyőrség hosszas és bátor ellenállása után elfoglalták (1885 januárius 26-án). Ez alkalommal Szudán

egyiptomi szolgálatban álló angol kormányzója, Gordon tábornok is elesett és ezzel kezdetét vette a dervisek 13 évig tartó rémuralma. A Mahdi még ugyanazon évben, amelyben hatalomra jutott, meghalt, utódjául Abdullahi kalifát nevezte ki, de ennél kegyetlenebb önkényurat tán nem is ismer a történelem.

Az ő foglya volt az osztrák eredetű Slatin. Ő ugyan-csak egyiptomi szolgálatban a Mahdi-felkelés kitörésekor mint a délszudáni Darfur tartomány kormányzója került a dervisek kezei közé.

Hosszú, közel tizenegyéves rabság után végre sikerült Omdurmanból, a Mahdisták fővárosából megszöknie és tán ő volt az egyedüli, aki a Court-Treath expedíció és rajtunk kívül keresztülvergődött a Berber-sivatagon. Tán épp itt rejtőzött valahol napközben a közeli sziklahasadékok között, hogy napnyugta után folytassa keserves gyaloglását arrafelé, amerről mi jöttünk? Lám Slatin Pasa is kivergődött ebből a sivár, sziklás pokolból, pedig neki nem állottak rendelkezésére a technika vívmányai, az automobil és a repülőgép!

Amíg így tünődtem, a sziklán kuporodva, tekintetem cigarettám lehulló hamuját követte és hirtelen magam előtt a homokban különös, szabályos, köralakú lapos követ láttam. Annyira szabályos volt, hogy közelebről meg akartam nézni. Lecsúsztam tehát ülőhelyemről és felemeltem. Elképzelhető meglepetésem, amikor a gyanús kő egy cigarettadoboz fedelének bizonyult. A tipikus angol cigarettakonzervek külső fedője a jól ismert «State-Express 555» felírással!

Amilyen hihetetlennek hangzik, mégis biztosítom a szíves olvasót, hogy egy szempillantás alatt mindent tudtam: Erre ember még sohasem járt, ha járt, akkor is csak európai, amint a cigarettadoboz bizonyítja, és az sem lehetett más, mint a Court-Treath expedíció tagja. Szinte kényszerűen támadt fel bennem Court-Treath neve. Egy pillanatig nem tudtam, hogy ébren vagyok-e vagy álmodom, aztán hirtelen megkerültem azt a sziklát, amelyiken az imént ültem és a másik oldalán azonnal megtaláltam azt,

amit tudtam, hogy meg kell találnom : a két Court-Treatt-féle sivatagjáró automobilnak a homokba szántott nyomát!

Itt volt a győzelem. Ezek a nyomok megkímélnék minket minden további fáradságos kereséstől, egyenesen dél-nyugat felől jönnek, tehát a Nilus völgyéhez kell, hogy vezessenek.

Nyugodtan füttyörészve megfordultam és visszamentem társaim felé. Emlékszem, hogy feleúton egy pillanatig megijedtem, hogy hátha elfelejtem szerencsés felfedezésem helyét és megállottam, hogy pontosan az emlékezetembe véessem azt a sziklát, amelytől eljöttem.

Amikor a kocsihoz értem, jókedvűen mondtam Antalnak : «Ma este már a Nilus völgyénél leszünk!» Jellemző rendületlen bizalmára, hogy még mit sem sejtve szerencsés felfedezésemről, azt válaszolta, hogy erről ő is meg van győződve. Most aztán elmondtam nekik a nagy újságot, amelyet eleinte szinte hitetlenül fogadtak, aztán ásót, deszkát bedobálva a kocsiba, odább robogtunk előbbi helyemhez.

Meg vagyok róla győződve, hogy Court-Treatt őrnagyot és bátor útitársait nem ünnepelhették lelkesebben hazatértükkor, mint ahogy mi négyen megéljenzettük ezt a valóságos úttörőjét a sivatag automobilistáinak.

Most már aránylag könnyen ment minden. Igaz ugyan, hogy a Court-Treatt-féle kocsiknak külön erre a célra szerkesztett duplakerekeik voltak és a mellett egyszerű plattform szekrényükkel sokkal könnyebbek voltak a mi normális, karosszériás túrakocsinknál. A munka legnehezebb részétől azonban a nyomok mégis megóvtak. Nem kellett többé utat keresnünk. Kitűnően meg lehetett látni, ahogy a két gép, amely közel három hónapja, hogy erre ment, úgy haladt, hogy a hátuljövő mindig közrevette a másik bal kerécsapáját. Sőt megállapíthattuk azt is, hogy bizony egyik-másik vádi medrében ők is megakadtak, bár ilyenkor csak az előlhaladó kocsni nyomai voltak mélyen a homokba szántva, míg a másik, társa baján okulva, ezeken a helyeken mindig nagyot került.

Három óra hosszat követtük ezt az áldott kaeskringós.

négyesvonalat s ez alatt az idő alatt csak egyetlenegyszer kellett deszkáznunk. Végre is éppen napnyugtakor egy kis sziklás lejtőn leereszkedve pontosan az egyik állomás-épületnél lyukadtunk ki.

Néhány perc és Nadi állomás főnöke örvendezve adhatta le a jelentést, hogy ismét megkerültünk.

Kilométerjelzőnk 231 kilométert mutatott, pedig Nadi Abu-Hamedtől az ötödik állomás, vasúton csak 109 kilométerre van délre.

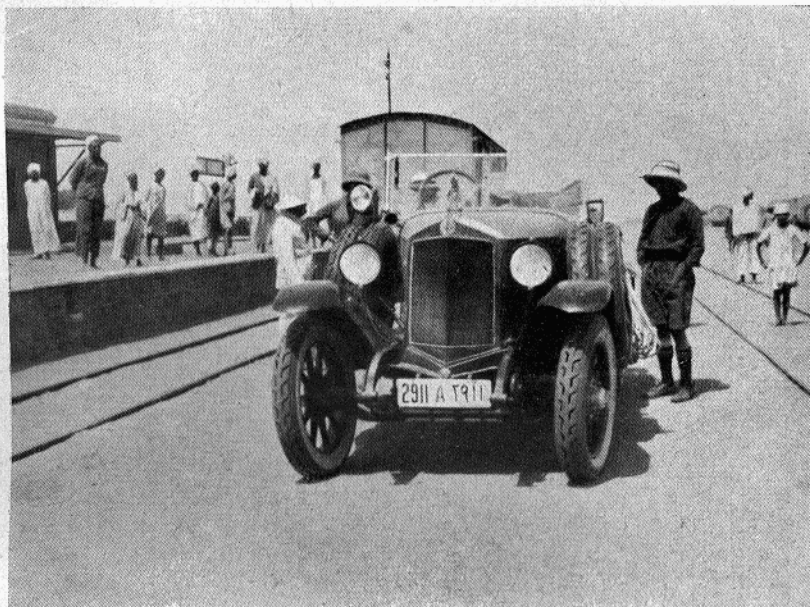
Mindenekelőtt benzínről kellett gondoskodnunk. Készletünk már sehogy sem volt elegendő ahhoz, hogy a megtett nagy kerülő után Atbaráig kitartsom. Az állomásfőnök bemondása szerint az éj folyamán gyorsvonat indul Vádi-Halfából. Oda táviratoztunk tehát a kormányzósághoz, de csakhamar megjött a válasz, hogy a szigorú előírások miatt a gyorsvonaton benzint szállítani nem szabad. Nem maradt más hátra, minthogy táviratot küldtem a kartumi repülő-állomásra azzal a kéréssel, hogy másnap küldjenek benzint a legközelebbi Karraba vagy Gananita állomásig, mert ezeket még meglévő készletünkkel elérhettük volna. Kéréssem megerősítésére a távirat szövegét a nemzetközi «S. O. S.» jelzéssel fejeztem be.

Jellemző az angol hatóságok rendkívüli előzékenysége, hogy Kartumból még az éj folyamán intézkedtek, hogy a repülők atbarai leszállóhelyén tárolt benzinjéből megfelelő mennyiséget azonnal indítsanak útnak motoros járgányon a vonalon felfelé. Ezt másnap már a következő állomásnál meg is kaptuk.

Mivel konzervkészletünk is fogytán volt, megkértük az állomásfőnököt, hogy telefonon értesítse az éjjeli személyvonat étkezőkocsijának főpincérét, hogy nélkülözhető készleteiből hús-konzerveket, főképpen pedig ásványvizet adjon le számunkra.

Tizennegyedikén reggel mindez a legnagyobb előzékenységgel már el is volt intézve s nyugodtan folytathattuk utunkat, legalább is a következő állomásig.

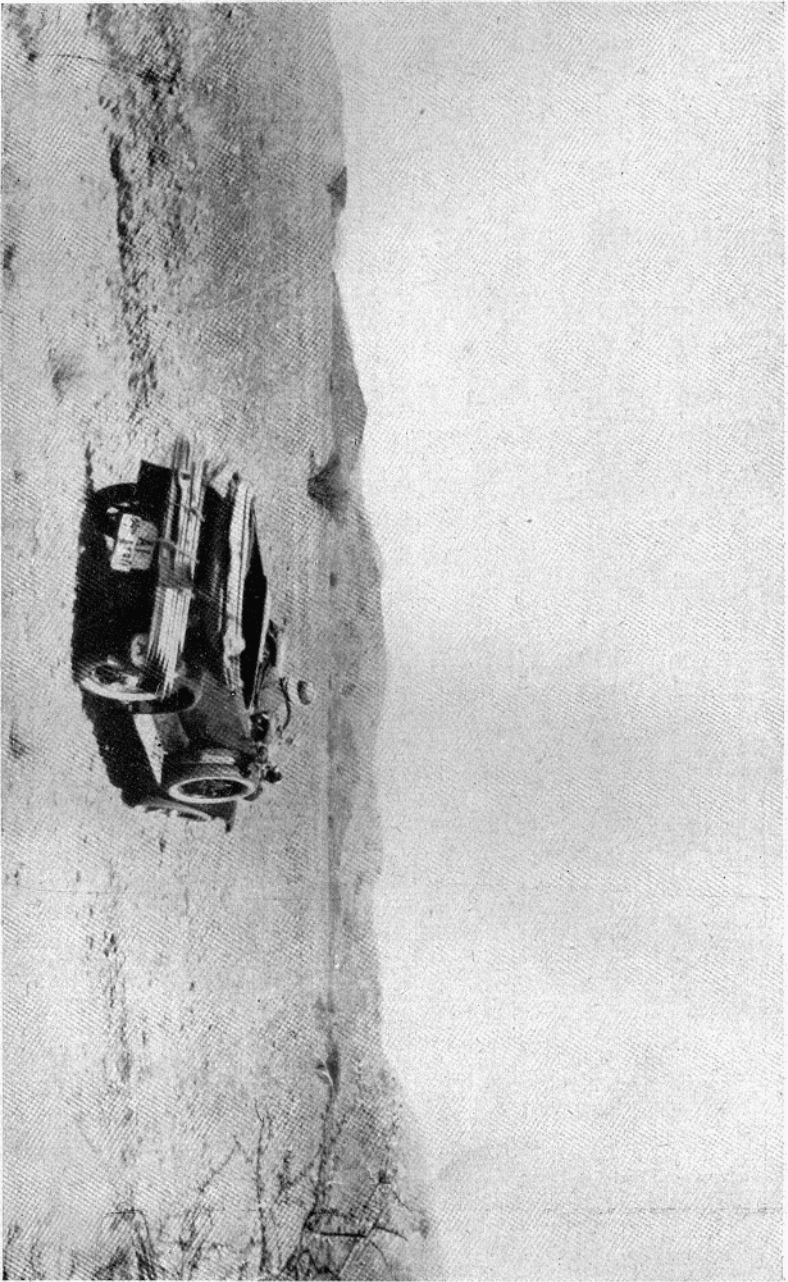
A pálya innen kezdve már nem olyan veszélyes, hogy ne próbálhattuk volna meg a töltésen való haladást. Ahhoz



Abu-Hamed.



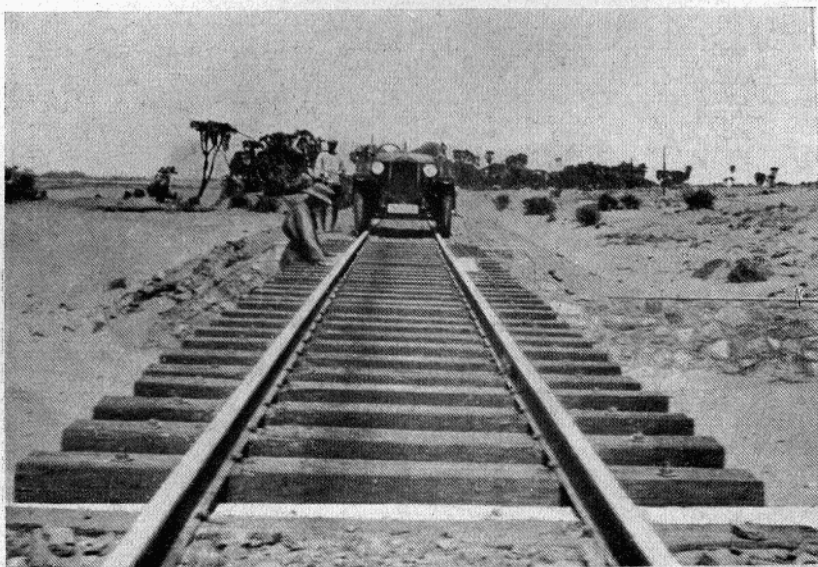
Deszkúzás.



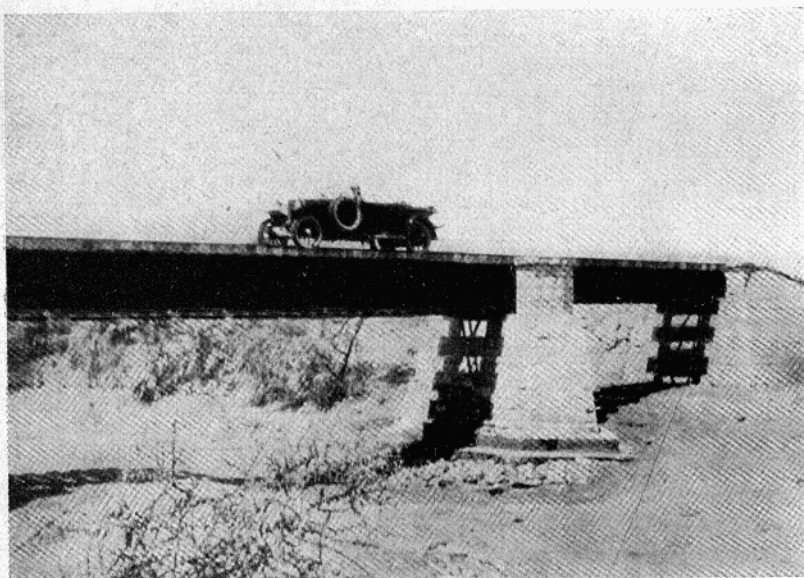
A Berber-sivatag sziklái felé.



Az egyik sziklás vágásban.



Vasuti hidon ...



... óvatosan előre.

pedig a legcsekélyebb kedvünk sem volt, hogy ismét neki-vágjunk a sivatagnak.

Mivel a nap folyamán vonatközlekedésre már nem kellett számítanunk, nyugodtan nekiindulhattunk az útnak.

Bizony keserves haladás volt ez is. A talpfák itt, a köves töltésen nincsenek olyan közel egymáshoz, mint a Nubiai-sivatag laza homokjában s így valóságos bakugrá-sokkal haladtunk talpfától-talpfáig. Hogy a szegény kocsi mit szenvedett ezalatt, azt csak az tudná megérteni, aki valaha megpróbálta. Állandóan második áttételen kellett menni. Helyenkint a töltés oly szűk volt, hogy a vágá-nyokat a kerekek közé kellett vennem s ilyenkor mindig nagy nehézséget okozott az egyik hátsó kerék átugrasztása a sínen, úgy hogy a másik mégis kívül maradjon a túlsó oldalon.

A legnagyobb nehézséget a hidak okozták. Mindunta-lan, néhány száz méterre egymástól, kisebb-nagyobb víz-áteresztőkön kellett átmennünk. Ott, ahol ezek a hidak csak néhány méter hosszúak voltak, még aránylag könnyen ment a dolog, egy tucat hatalmas zökkenés mellett két-ségbeesett erőfeszítés, hogy a kerekek át ne ugorják az egyik vagy másik sínt és túl voltunk rajta. Volt azonban számos olyan híd, amelynek vas traverzataratói egy vagy pláne több kőpilléren nyugodtak és ezeken, a pillérek felett levő toldásokon oly távol voltak egymástól a talpfák, hogy azokat átugrani nem lehetett. Ilyenkor deszkát kellett fektetnünk a két egymástól távol álló talpfára és csak így vált lehetségessé az átkelés.

Pneumatikjaink hihetetlenül szenvedtek ezen az út-szakaszon. Ahol csak tehettem, úgy vezettem a gépet, hogy az egyik sín a kerekek között maradjon. De minden hídon kénytelen voltam a síneket közrevenni és ilyenkor a gummik belső oldala állandóan súrolta a vágányokat. A legkegyet-lenebb megpróbáltatást a nagy, vasszerkezetű ívelt-hidak jelentették. Ezeken a talpfák egyrészt majdnem két láb-nyira voltak egymástól, másrészt közvetlenül a síneken kívül voltak lecsavarva a tartószerkezetre, öt-hat centi-méter magasan kiálló csavarokkal, úgy hogy a talpfáról

talpfára való ugrálás közben a pneumatikok futófelülete épp ezekre a kiálló csavarvégekre került. Mág sem tudom megérteni, hogy a szerencsétlen Reithoffer-Cordok hogyan bírhatták ki ezt a lehetetlen igénybevételt!

A Naditól 29 kilométerre levő Karraba állomást négy kilométeres átlagsebességgel értük el. Az angol repülőktől motorosjárgányokon élénk küldött benzinből csak épp annyit töltöttünk, amennyire a legközelebbi állomásig szükségünk volt, hogy a kocsit lehetőleg tehermentesítsük.

Így folytattuk utunkat egész délelőtt. A harmadik állomásig, Abidiáig körülbelül nyolcvan hídon kellett áthaladnunk, közöttük négy hosszú, vasszerkezetűn. A negyediken, közvetlenül Abidia előtt ért eddigi utazásunk első pneumatik-defektusa. Igazán csodával volt határos, hogy a magasan kiálló talpfacsavarok csak ezt az egyetlen gumit dőfték keresztül. A többieknek belső oldaláról is cafatokban lógott a vászon és szinte hihetetlen, hogy a megmaradt utolsó Cord-réteg kitartott még hazatérésünkig is.

Számomra ez a nap volt a legnehezebb. Karjaim már annyira fájtak a kormánykerék görcsös tartásától, hogy már csak összeszorított ajakkal bírtam elfojtani a hangos felkiáltást egyik-másik különösen kegyetlen lökéskor. A hidakon, bekapcsolt első áttétellel csak úgy tudtam átvergődni, hogy állandóan csusztattam a tengely-kapcsolót. A kocsi ugyanis oly ritmikus ugrálásba kezdett, hogy egyenletes húzás mellett okvetlen leugrott volna az amúgy is keskeny talpfákról. Egyszer-kétszer valóban közel jártam ahhoz, hogy a géppel együtt lezuhanjak a mélységbe, amíg társaim, kik lélekzetvisszafojtva figyelték erőlködésemet, sehogyan sem lehettek segítségemre.

Abidia után végre kiértünk a hegyek közül és a hulámos, bár még mindig sziklás talaj láttára mindenekelőtt arra törekedtünk, hogy elhagyhassuk a pályát. Berbertől mintegy 20 kilométerre végre találtunk olyan helyet, ahol megpróbálhattuk a pálya mellett, a homokban továbbhaladni. Hiszen itt sem ment oly könnyen a dolog, de a hajnal óta most, késő délutánig kiállott szenvedés után valóságos megváltás volt számunkra.

Egészen közel jártunk a Nílushoz. A folyó völgye itt nem nagyon széles és a két part termő része alig néhány száz méter keskeny sáv. A sivatag homokja és a sziklák helyenkint egészen a víz partjáig érnek. Közben sűrű bokorcsoportok, néhány pálma és hosszútövisű akácfa szegélyezik a partot. Itt-ott egypár szegényes bennszülött kunyhó, közelükben a tipikus koromfekete szudáni kecskék, őrzőik az autó közeledtére ijedten húzódnak a bokrok közé. Szerettem volna egyik-másik, gyönyörű növésű, karcsú bennszülött lányt lefényképezni, de sikertelenül. Szaid minden ékesszólása és pengő jutalom kínálása is csak vad menekülésre készítették őket.

Lassankint kiértünk a síkságra. Az Abu Hamedből magunkkal hozott vasúti munkás teljesen össze volt törve. Kijelentette, hogy ő súlyosan beteg, segíteni többé nem tud és egyetlen vágya csak az volt, hogy engedjük visszautazni.

Végre is beértünk Berberbe.

Valamikor ez az arab város volt Szudán egyik legforgalmasabb helye. A Mahdi-felkelés alatt azonban teljesen lerombolták. Most ismét nagyterjedelmű város és házai mintegy kilenc kilométer hosszúságban húzódnak el a Nílus mentén.

Itt felszabadítottuk szerencsétlen Szallah Abed kísé-
rőnket. Csodálatos módon — gazdag megjutalmazása után — hirtelen és teljesen felgyógyult, aztán sietve folytattuk utunkat, hogy még a sötétség beállta előtt elérhessük Atbarát. A városon keresztülhajtva, az óriási terjedelmű bazar zsibongó életében gyönyörködtünk. Rendkívül festőiek ezek a tarka, színes cókókókkal teli kis agyagoduk. Méhsejtszerűen egymás hegyén-hátán övezik a nagy piacteret.

A város végén Atbara felé autónyomokat találtunk a homokban és így, bár nemsokára beállott a sötétség, aránylag könnyen folytathattuk útunkat. Egészen különös érzés, amikor az ember kénytelen megerőltetett szemmel, állandóan csak lesni, figyelni az elmosódott keréknyomot és szinte rabszolgai hűséggel követni annak minden szeszélyes kacskaringóját.

Este nyolc óra tájt feltűnt a város fénye a láthatáron és nemsokára berobogtunk az alig néhány éve épült, teljesen modern angol kolónia utcáiba. Valami nagy kórház-épület előtt állottunk meg, onnan egy bennszülött elvezetett a város belsejébe. A kolóniákban oly tipikus, bárral kombinált áruházak egyikében végre megláttunk két európaít. Amikor beléptünk, néhány pillanatig csodálkozva néztek ránk, aztán azonnal tisztában voltak azzal, hogy mi vagyunk a Szudán automobilistái, a már napok óta várt érdekeségek. Vasárnap lévén, az angol tisztviselő-kolónia tagjai kivétel nélkül mind a templomban voltak, anglikán estistentiszteletükön s ezért újonnan szerzett ismerőseink egyelőre elvezettek a «Szudán-Klub» szépen berendezett helyiségeibe s mindenekelőtt megtraktáltak néhány pohárka rendkívül jóleső cock-tail-lel. Nemsokára aztán egyenkint eljöttek a templombajárók és szinte futótűzként terjedt el megérkezésünk hire. A szudáni vasutak főüzletvezetője azonnal meghívott fényesen berendezett villájába, s ott a számunkra szinte újszerűnek tűnő, pazar vacsora koronázta utazásunk eddigi sikerét.

Közben intézkedés történt, hogy a szudáni hivatalnokok számára épült Rest-House-ban szállást készítsenek nekünk és a kedélyesen eltöltött estély után végre ismét élvezhettük a szinte fényűzéssel berendezett lakosztály minden kényelmét.

Másnap délelőtt Antal sorra látogatta szíves vendég-látóinkat, míg én Berber-tartomány kormányzójával folytattam tanácskozást az ezután betartandó útirányról. A kormányzó maga is szenvedélyes automobilista, Ford-kocsiján már a legkalandosabb utakat is megtette Atbara környékén, sőt nemrég tért vissza egy hosszú inspekciós útról, amelyet a vasútvonal mentén dél felé, közel Sendi városáig tett meg. Ez majdnem feleútja kitűzött célunknak, Kartumnak.

Most már mégis meggyőződünk arról, hogy utazásunk legnagyobb nehézségein túl vagyunk. Atbarától kezdve dél felé már alig kell sivatagon áthaladni, helyébe az afrikai «bozót» lép, s ennek talaja már kevésbé homokos. A kor-

mányzó annyira lelkesedett vállalkozásunk sikeréért, hogy sajátkezűleg legépelte számunkra egy pontos útleírást az általa megtett szakaszról. Ez az érdekes útleírás később oly kitűnőnek bizonyult, hogy bátran állíthatom, hogy legalább egynapi munkától megkímélt.

A szíves olvasót tán érdekelni fogja az igazi automobilsta útbaigazítása olyan földrészen, amelyről még alig léteznek pontos térképek.

Jegyzetek az Atbara-Sendii útszakaszból.

«Az út a vasútvonal nyugati oldalán vezet. El-Damerig sok automobilnyom látható. Helyenkint kisebb, homokos foltok, de semmi különös nehézség.

El-Damer után a vasúttól nyugatra maradni, követve az automobilnyomokat.

Hét mérföldre El-Damertől keresztezni a vasútvonalat.

Tizenegy mérföldre egy kis khor, követni a khort, vele párhuzamosan egészen a vasútvonal keleti oldaláig, sürgönyoszlop itt a khorban nagyon is útban van. Mindjárt a sürgönyoszlop után élesen balra fordulni, száz yardnyira a khor ágyában felfelé. Gépkocsim csapái kell, hogy még láthatók legyenek.

Zeidab állomás után tizenkettedik mérföldnél keresztezni a vasútvonalat. Tizennegyedik mérföldnél egy homokos öv rövid távolságra.

Tizenhetedik mérföldnél rossz darab mintegy fél mérföldnyire.

Huszonkettedik mérföldnél nagy temetkezési hely és falu, mellette két «gubbeh» (csúcsos mohammedánus díszsír). Huszonhatodik mérföldnél rövid ideig rossz darab. Negyvenedik mérföldnél egy khor. Negyvenkettedik mérföldnél a hegyek egészen közel érnek az útvonalhoz, amely közvetlen a vasúti töltés mellett vezet. Mindjárt a mögött éles forduló balra, aztán átkelni egy mély khoron, közel a vasúti hídhoz.

Negyvenharmadik mérföldnél az út kissé keskeny és göröngyös Dzsebel-Um-Ali vasútállomásnál. A kocsit itt fel kell vinni a vasúti töltésre és azon haladni két-háromszáz yardra. Az út közvetlen a folyó partján ezen a ponton.

Negyvenötödik mérföldnél vasútvonalat kelet felé keresztezni. A talaj itt inkább homokos. A falu balfelől megkerülendő, aztán nyomaimat követni a piramisokhoz és régiségekhez, vagy pedig Kabushia állomás felé fordulni, ahol a vasútvonal ismét keresztezendő.

Innen kezdve nincs több nehézség, csak helyenkint homokos részek.

Mindjárt Taragma állomás után jobb a vonalat ismét keresztezni kelet felé és Sendiig ezen az oldalon maradni, a vonaltól körülbelül egy mérföldnyi távolságra. Az egyenes irány a vasútvonal nyugati részén nehéz homokot jelentene az utolsó fél mérföldre Sendiig. Kocsim nyomai El-Goz állomásig láthatók.

A mudir előadásából tudtam meg, hogy ezentúl már nem lesz több dolgunk a «vádikkal», hanem helyettük a most száraz, kisebb-nagyobb folyóágyakkal, az úgynevezett «khorokkal» kell megküzdenünk. Ezeknek partjai két-három méter magasak s a fekete földből merőlegesen vannak kimosva. A folyó ágyát pedig mély, szürke homok borítja. Egészen El-Gozig, vagyis Atbarától mintegy 120 kilométerre a «khorok» partjai a kormányzó automobilútja alkalmával le lettek ásva, úgy hogy ha Fordjának nyomait követjük már nem lesz nagy nehézségünk. Azontúl bizony magunknak kell majd leásnunk alkalmas lejárót.

Nagyobb probléma volt, hogy hogyan szállítjuk át a kocsit az Atbara folyón, mert ez itt torkollik a Nílus keleti partjába.

Maga Atbara városa alig néhány évvel ezelőtt létesült, amikor elkészült az innen elágazó vasútvonal a Szudán egyetlen nagy kikötője, a Vörös-tenger partján fekvő Port-Szudán felé. Azelőtt az Atbara folyó balpartján fekvő El-Damer bennszülöttfalucska volt a vidék legnagyobb helysége. Most az Atbara jobbspártja és a Nílus közt fekvő kies területen a teljesen modern, ápolt sugárutaktól keresztezett angol hivatalnokváros áll. A kettő között nagy vasúti híd vezet az Atbarán át, de ez automobilközlekedésre nincs berendezve. A Court-Treatt-expedíció megérkezésekor át-deszkázták az egész hidat, hogy a két kocsi keresztül-

jöhessen rajta. Ezek azonban annyira tönkretették az összes Atbarában felhajtható deszkát, hogy számunkra a legjobb akarat mellett sem volt lehetséges a vasúti hidat ismét deszkával borítani.

Volt ugyan egy kis komp, amelyen a városkában levő Ford-automobilokat áttutajozták a folyón, de ez a telefonon bekért adatok szerint 30 centiméterrel rövidebbnek bizonyult, mint a mi Steyr-kocsink. «Ha egy hónappal később jönnének, száraz lábbal átkelhetnének az Atbarán, — mondta a mudir — addigra ugyanis ki fog száradni.» Most azonban szíves gazdáink nem adhattak más tanácsot, mint hogy a mágnest leszerelve vontassuk át a kocsit kötelekkel a folyó vizén. Érthető, hogy ez ellen az utolsó kényszereszköz ellen minden igyekezetemmel tiltakoztam és érdekes, hogy többedmagammal sokáig töprengtünk a legkalandosabb megoldásokon, míg végre valamelyikünknek sikerült Kolumbus tojását megfejtenie azzal, hogy a kocsit az atbarai állomás rakodóján feltesszük egy lapos vasúti teherkocsira, mozdonnal átvontatjuk a hídon El-Damer rakodójához és onnan ismét vígan folytatjuk utunkat.

A vasút üzletvezetője készségesen rendelkezésünkre bocsátott egy különvonatot erre a célra és így elhatároztuk, hogy még a délután folyamán továbbindulunk dél felé.

A kormányzóságon elköltött kitűnő ebéd után a városka élénk érdeklődése mellett némi nehézséggel feljártam a kocsival a tehervagonra és a jelenlévők szívből jövő szerencsekívánataival elhagytuk a vendéglátó helyet. El-Damerben rövid fél óra múlva már ki is rakodtunk és nem messze az állomásépülettől hamarosan meg is találtuk a kormányzó Fordjának helyenkint még elég jól látható nyomait.

Délután három óra volt, amikor elbúcsúztunk kísérőinktől. Úgy számítottak, hogy napnyugtáig még elérhetjük az ötvenegy kilométerre levő harmadik állomást, Aliab falut.

Elég könnyen követhettem az automobil nyomát és így a vezetés nem okozott különös nehézséget.

A Nílus keleti oldalán többé-kevésbé lakott területeken haladtunk. Utazásunk jellege szinte egy csapásra

megváltozott: tipikus afrikai szavannán, a bozótban járunk. Itt-ott egy csoport magas pálma, sűrű túske-bokrok, helyenkint néhány száz méter homokos terület, a sivatag utolsó nyúlványai, de ami a számunkra a legfontosabb volt, mindenütt meglehetősen kemény talaj.

A derék Steyr gyönyörűen húzott és szinte élvezet volt a bokrok között ide-odakanyarogni és a szabad homokos területeket megkeresni. Antal mellettem ülve a kormányzó útleírását diktálta s alig egyszer-kétszer kellett csak megállnunk, hogy megkeressük a követendő irányt.

Hamarosan elértük a Zeidab állomás előtti «khort» s rajta — szigorúan követve a kormányzó utasítását — minden nehézség nélkül átkeltünk. Az emlékezetes sürgönyoszlop tényleg annyira útban volt, hogy majdnem súroltam a sárfogókkal. Többnyire közel jártunk a vasúti töltéshez és itt valóságos kitaposott utakat találtunk egyik bennszülött falutól a másikig.

Néha feltűnt egy-két szudáni, amint tevén ülve ünnepléses, imbolygó mozgással vándoroltak a bozótban keresztül. Szép, egyenes tartású, koromfekete emberek. Nincs más rajtuk, csak derekuk körül a kis «ferda» (vászonkendő), ennek egyik, oldalt lelógó végét a Nap tüze ellen fejük fölé hajtják. A «machlufa» (tevenyereg) oldalán ott lóg, díszes bőrtokjában a hosszú egyenes szudáni kard, markolatját még a középkor kereszties lovagjainak kardjáról mintázták és keresztalakú formájában a mai napig is fennmaradt. Rendkívül festőiesek ezek a tevelovasok! Ma békésen járnak azokat az utakat, amelyeken még apáik, mint a Máhdi fanatizált dervisei, vad hordákba verődve kegyetlenül elpusztítottak mindenkit, aki nem tartozott szektájukhoz.

Helyenkint a «khorok» némi nehézséget okoztak. A kormányzó rendeletére leásott partok azóta már összeomlottak, úgy hogy magunknak kellett átjárót keresnünk. Némely folyóágnak sikerült a gépet oly lendülettel nekivezetnem, hogy a túlsó oldal meredek lejtőjén, a villámgyorsan bekapcsolt harmadik áttétellel felugrathattam a kocsit.

Atbarai barátaink, úgy látszik, lebecsülték kitűnő gépünket, mert még jóval napnyugta előtt elértük Aliab

állomást és azonnal elhatároztuk, hogy ameddig csak lehet, folytatjuk utunkat dél felé.

Mindig ugyanaz a kép, végtelenül egyhangú és mégis festőien szép: sűrű bokrok, homokos tisztások, itt-ott egy-egy szalmafedeles kerek bennszülött-kunyhó, lakói eszeveszetten menekülnek a közeledő autó elől, néha pár percnyi megállás egy «khor» medrének kitapasztalására, aztán ismét száguldva rohanunk előre, mindig a déli irányt követve.

A lenyugvó Nap éppen bíborszínre festette a tájat, amikor jobbkéz felől felcsillant az örök szent-folyó szalagja, a Nílus. Még egy mély «khor», amelynek majdnem merőleges tulsó partján szinte győzedelmes zúgással húz fel a gép, aztán mindig keskenyebb és keskenyebb lesz a járható terület a folyó partján és a vasúti töltés között, magas kopár sziklafalak nyúlnak kelet felől egészen a folyóig és végre egy merész kapaszkodással fent vagyunk a vasúti töltésen Dzsebel-Um-Ali állomásépülete előtt.

Egészen váratlanul, a mai délutánra tervbevetett 50 kilométer helyett 86 kilométert tettünk meg, minden baj és fennakadás nélkül.

Éjjeli szállásunkat az állomáson készítettük el. Atbarában kipótolt konzervkészletünkből nagyszerű lakomát csaptunk és a felkelő Hold fényében pompásan megfürödünk a Nílus kellemesen langyos vizében.

Hajnalhasadtával már ismét útban voltunk. Nem akartuk elmulasztani a Dzsebel-Um-Alitól tizenöt kilométerre levő Meroe-piramisok megtekintését s ezért letérve a kormányzó automobiljának még itt is elég jól látható csapáiról, keletnek fordultunk a sivatag felé.

Meroe volt valamikor Ethiopia fővárosa. Hatalmas, lépcsőszerűen a sziklába vájt naptemploma Krisztus előtt körülbelül 600-ban épült. Odébb a királyi paloták romjai előtt egy kikötőtöltés látható, annak jeléül, hogy az ókorban a Nílus mai medrétől majdnem két kilométernyire folyt.

Valamivel messzebb, délre, a sivatag szélén állanak a karcsú, kis Meroe-piramisok, eredetüket még homály fedi.

Alig hagytuk el a régiségeket, amikor a sivatag szélén

három gazellát pillantottunk meg. Gyönyörű ugrásokkal, hatalmas iramban menekültek az autó elől. Nem állhattuk meg, hogy üldözőbe ne vegyük őket.

Sohasem hittem volna, hogy a gazellák ilyen kitartó és gyors futók. Legalább is öt kilométeres távon át üldöztük őket állandóan 70—75 kilométeres sebességgel és alig tudtuk őket utólélni. Végül is visszafordultak a bozótos terület felé, ott aztán hamarosan egérutat nyertek és eltűntek szemünk elől. Közönséges sivatagi Dorkas-gazellák voltak, közülük kettő suta, a harmadik bak.

Eddigi tapasztalatainkon okulva, nem mertem vakon nekivágni a bozótnak, hanem visszafordultam saját nyomunkon a Meroe piramisokig. Ott aztán nyugatnak fordulva nemsokára megtaláltuk ismét a Ford nyomait s minden nagyobb nehézség nélkül követtük őket Taragma állomásig. Itt, sajnos, végeszakadt kitűnő útmutatóknak és a kormányzó utasítását követve a vasútvonalat mintegy mérföldnyire jobbkéz felől hagyva folytattuk utunkat Sendi felé.

Ismét nehezen ment a dolog. A ritka bozótosban nagy homoknyelvek húzódtak, számos futóhomokos területtel. Néhányszor ismét megsüllyedtünk és csak kemény munka után deszkáztuk ki a kocsit a keményebb talajra.

Az egyik alkalommal hirtelen felbukkant a bokrok közt egy számárháton ülő, teljesen meztelen bennszülött fiú. Rá akartuk bírni, hogy segítsen a kocsit kiszabadítani. Ő azonban a viláért sem állott volna meg, hanem gyors kocogásra biztatva szamarát, menekülésszerűen távozott.

Különös, hogy ezek az emberek milyen bizalmatlansággal viseltetnek a fehérek iránt!

Egy helyen annyi kanyarodóval kellett kikecmereg-nünk a futóhomokos «bozótból», hogy társaim — amikor végre keményebb talajra értünk — teljesen elvesztették a tájékozódást és mindenáron rá akartak bírni, hogy homlok-egyenesen ellenkező irányban induljunk tovább, mint amerre én sejtettem a vasútvonalat. Végül is megegyeztünk abban, hogy két kilométert megteszünk a tőlem javasolt irányban és ha addig nem érjük el a pályát, vissza fordulunk. Szeren-

csém volt, mert alig másfél kilométer után már felbukkantak előttünk a távíróoszlopok. Kis idő múlva pedig egy kitaposott utat találtunk, amelyen aztán könnyűszerrel befutottunk Sendi állomásig.

A város elég nagykiterjedésű és az egyetlen szudáni, angol lovasezred székhelye. Történelmi nevezetessége az, hogy Mohamed Alinak, a nagy khedivének fiát, Izmailt 1822-ben saját szudáni katonái itt úgy gyilkolták meg, hogy lakóházába bezárták és azt rágyújtották.

A kényelmetlen ellenféltől való megszabadulásnak ez a módja, úgy látszik, még maig is divatos Szudánban, mert később a Kék Nílus országában gyakran hallottam, hogy a falusiak ellenlábasaikat ilyen módon igyekeznek ártalmatlanná tenni, hogy azután balesetnek minősítve a dolgot, «a véletlen tűzvészért» senkit felelősség ne terheljen.

A déli órát az állomásépületben töltöttük és ezalatt az elősiető angol tisztekkel tárgyaltuk tovautazásunk lehetőségeit.

A Court-Treatt expedíció szintén áthaladt Sendin és ezért legjobbnak tartottam nyomukat megkeresni és követni. Ebéd után tovaindulva, sikerült is a két sivatagjáró kocsikarakterisztikus, széles csapájára akadni. Az útbeszélő «khorok» partjait Court-Treatt emberei némileg leásták és a homokos folyómedreket ágakkal és rőzsével takarták. Természetesen alaposan kihasználtuk ezt a váratlan segítséget. Egy helyütt aztán mégis ráfizettünk a Court-Treatt-nyomok túlnagy bizalommal való követésére, mert hirtelen jobbra fordulva hosszú tekervényes kerülővel a Nílushoz vezettek. Alighanem azért kellett letérniök, hogy vizet vegyenek fel hűtőjükbe.

Vadi-Ben-Naga állomásig csak néhány «khor» okozott nehézséget, ott azonban egy angol vasúti hivatalnoktól úgy értesültünk, hogy Court-Treatté egyenesen dél felől a sivatagon keresztül jövet, csak itt érték el a vasútvonalat. Még is találtuk a vágányokon átvezető nyomokat egy nagyobb arab falu mellett. Ennek közepén egy nagy díszes «gubbeh» állott, hagymaalakú kupolájával messzire kimagasodva a körülötte levő kis szalmafedelű viskók közül.

Szíves útbaigazítónk figyelmeztetett most, hogy innen kezdve Kartumig teljesen kopár, homokos sziklasivatagon kell majd áthaladnunk és miután Atbara óta a Nílus mentén húzódó bozótban aránylag oly könnyen ment minden, csepp kedvünk sem volt ahhoz, hogy ismét a sivatagot járjuk.

Sokáig tanakodtunk, hogy mitevők legyünk. Ma reggel óta már százhusz kilométert tettünk meg, bár a Meroe-piramisokhoz is kirándultunk, gazellát is üldöztünk és Sendi előtt megakadtunk. Úgy találtuk, hogy aránylag könnyebben haladunk a bokros területen, másrészt választanuk kellett a bizonytalan Nílus-mente és a végszükségben mégis csak hasznos vasútvonal között.

A Court-Treatt nyomok egyenesen a sivatagba vezettek. Mögöttünk pedig ott volt az immár megkedvelt bokros sűrűség.

Amint vitatkoztunk egyiknek is, másiknak is előnyei és hátrányai felett, hirtelen néhány lovaskatonát pillantottunk meg, akik szépen felkantározott tiszti paripákat vezetve lassan közeledtek a sűrűségből. Szaid tolmácsolásával megtudtuk tőlük, hogy a sendii kormányzó emberei és hogy maga a mudir egy fél óra mulva egész karavánjával erre fog jönni, több napos inspekciós útjáról. Erre természetesen úgy határoztunk, hogy egyelőre a lovasok nyomain eléjeme gyünk, hogy majd tőle szerezzünk információt.

Alig húsz perces bokorkerülgetés után már szemben is találtuk magunkat hosszú tevekaravántól követett három angol lovassal. «Hallo — kiáltotta a rendkívül szimpatikus külsejű legidősebbik — úgy-e önök azok a magyar fiúk, akik izgalomban tartják Szudánt?» Széles, majdnem ünnepélyes üdvözlések után aztán az elképzelhető legjobb útbaigazítást kaptuk: vászonra nyomtatott angol katonai térképeket! A mudir megmagyarázta, hogy ne vágjunk neki a sivatagnak, hanem maradjunk a Nílus mentén, mégpedig az ő karavánjának nyomait követve. «Innen nem messze, mintegy ötven kilométerre könnyen megtalálhatják annak a görög telepesnek a farmját, akinél mi tegnapelőtt éjszákáztunk» — mondotta — «odáig egy féltucat «khortól»

eltekintve, nem lesz semmi nehézség. Arról szó sem lehet, hogy még ma elérhessék Kartumot, hiszen a sivatagon átvágó vasútvonal is innen százharminc kilométer Khartumig. Görög barátomnál azonban kitűnően fognak hálni és holnap reggel ő majd vezetőt ad magunknak, aki a folyó mentén emelkedő Sabluka-hegyek megkerülésével kivezeti magukat a Kartumtól északra fekvő termőterületre». A kormányzó úr sajátkezűleg jegyezte jegyzőkönyvembe a görög telepes nevét: Mr. Stamatopulo, Medeini-Plantation. Szépen megköszöntük a szíves útbaigazítást s most már bizakodva folytattuk utunkat.

A karaván nyomait nem volt nehéz követni, ellenben a «khorok» eleinte elég sok bajt okoztak. Végre a harmadik-negyedik száraz folyómeder után már meguntuk a partok leásását és az automobilnak egy egészen újszerű használati módját találtuk ki: a «repülő gépkocsit!»

Ha «khorhoz» értünk, azzal párhuzamosan haladtunk addig, amíg a medernek egy éles fordulójához jutottunk. Itt a túlsó parton levő külső ív egyenletes lejtőben van kimosva, míg az innenső part oldala egy-két méter magas, teljesen meredek szakadék. Antal és Szaid lementek a «khor» homokmedrébe, én pedig visszafordultam a kocsival és néhány száz méterről valóságos versenystarttal hatalmas iramot vettem. A meredek parthoz érve, a kocsi mint a nyíl ugrott ki a «khorba», néhány idegcsiklandozó pillanatig szabadon lebegett a levegőben, aztán hatalmas zökkenéssel belevágódott a folyómeder puha homokjába. A következő pillanatban két óriási homokhullámot dobott fel jobbra-balra, akárcsak egy verseny-motocsonak, azután gyorsan visszakapcsolva, a motor teljes erejének kihasználásával felkapaszkodtam a túlsó part lejtőjére. Ha néhol egy pillanatig úgy éreztem, hogy a hátsó kerekek mélyen a homokba fúródva beássák a kocsit, a készenlétben álló Antal és Szaid megragadták és néhány erőteljes lökéssel kiségették a keményebb talajra.

Az első kísérletkor azt hittem, hogy minden pozdorjává fog törni. A kitűnő Steyr azonban fel sem vette ezt a különös bánásmódot. Nagy szerencsénk volt, hogy a nor-

mális 820-as pneumatikok helyett túlméretű, 835-ösöket szereltünk fel, mert ezek most kitűnő lökeshárítóknak bizonyultak. A nagy gumik ugyanis előbb ütődtek a sárfogók belső oldalához, mintsem a kocsí rúgói felüthettek volna az alvázra. Így aztán pompásan sikerültek ezek a szöcskeugrások a nélkül, hogy rúgótörést szenvedtünk volna. Igaz, hogy a gépet és a pneumatikokat is rendkívül igénybevette ez a kíméletlen taktikánk, de viszont biztosíthatom automobilista olvasóimat, hogy nálunk Európában fogalmat sem alkotunk magunknak arról, hogy egy modern gépkocsival mi mindent lehet büntetlenül megtenni súlyosabb következmény nélkül.

Ezen a szudáni úton ébredtünk annak a tudatára, hogy odahaza a mai jóminőségű automobiljainknak teljesítő-képességét alig 60%-ra szoktuk kihasználni.

Nagyon sajnáltuk, hogy nem hoztunk magunkkal mozigépet, mert Antal minden igyekezete ellenére sem tudta kielegítően megörökíteni a «repülő automobil» képét.

Több bennszülött falu mellett haladtunk el, itt-ott Szaid segítségével elbeszélgettünk a vigyorgó fekete lakosokkal, másutt hanyatthomlok menekültek a közelgő «ördög-szekér» előtt.

Végre is aggódni kezdtünk, hogy a sötétség beállta előtt nem tudjuk elérni a kormányzó által megjelölt helyet, és éppen fel kellett gyujtanom a fényszórókat, amikor egy európai módra fonott kerítés állta utunkat. A kerítés tetején meztelen néger gyerek ült.

Szaid kérdésére, hogy tudja-e, merre van Medeini, ünnepélyesen bólintott.

— Ejua. (Igen).

— Fen bet el Stamatopulo? (hol van Stamatopulo háza?)

— Men hena! (Itt!)

— El tudsz-e minket oda vezetni?

— Én is ott lakom! — volt a rendkívül büszke válasz.

Néhány perc múlva berobogtunk a görög telepes agyagból készült, magas fallal körülkerített, erődítményszerű házának udvarára.

Kisült, hogy legújabb barátunk egy szót sem tudott angolul, mert csak alig egy éve vette meg ezt a Nílus-menti birtokot s hihetetlen szorgalommal szép nagy gyapotfarmot létesített. Munkájában bennszülött napszámosain kívül felesége és sógora segítettek. Az arab nyelvet már elég jól beszélte és így Szaid tolmácsolásával kitűnően megértettük egymást. Néhány arab szót már én is törtem és Szaid nem fogyott ki a nagy derűtségből, amint beszélgetésünket itt-ott kisegítette.

Nagyszerű estét töltöttünk szíves vendéglátónknál. Bár teljesen hivatlanul toppantunk be hozzá — az Afrikában találkozó fehér emberek jellemző vendégszeretetével fogadott.

A külsőleg kezdetleges, lapostetejű agyagházban pompás, hűvös vendégszobát találtunk, kitűnő «angareb» ágyakkal, a legdíszesebb gyékényfonásokkal borítva.

Házigazdánk elmondotta, hogy Görögországban megtakarított vagyonával néhány, a Szudánban élő rokonának tanácsára vásárolta ezt a közel ezer holdas területet. Legnagyobb részéről rövid egy év alatt kiirtotta a bozótot, a Nílus partján felállított egy hajón ideszállított, benzinmotoros vízpumpát, ez végzi most az egész birtok öntözését, Fordson-traktorával felszántotta a talajt és az idén már kitűnő gyapotaratásnak tekint eléje. A napokban vásárolt egy Ford-automobilt Kartumban, ennek az lesz a rendeltetése, hogy a bozóton keresztül irtott, 10 kilométeres úton Dzsebel-Gerri állomással könnyebb összeköttetése legyen.

Az afrikai ültetvényeken tipikus jelenségek ezek a «rab-automobilok», mert csak aránylag rövid távolságon, többnyire a legközelebbi vasútállomástól a telepítvényig közlekednek saját maguk taposta csapán és soha egy méternyire sem térhetnek el erről az útdarabról. Itt az automobil nem jelképezi a szabad mozgás korlátlan lehetőségét, hanem tisztán csak teherhordó állatot helyettesít, örökös fel-alá mozgással két pont között.

Kis utazó grammofonunk lemezei végül is teljesen boldoggá tették a szorgalmas családot, úgy hogy késő esti váratlan betoppánásunkért mégis némiképpen kárpótoltuk vendéglátóinkat.

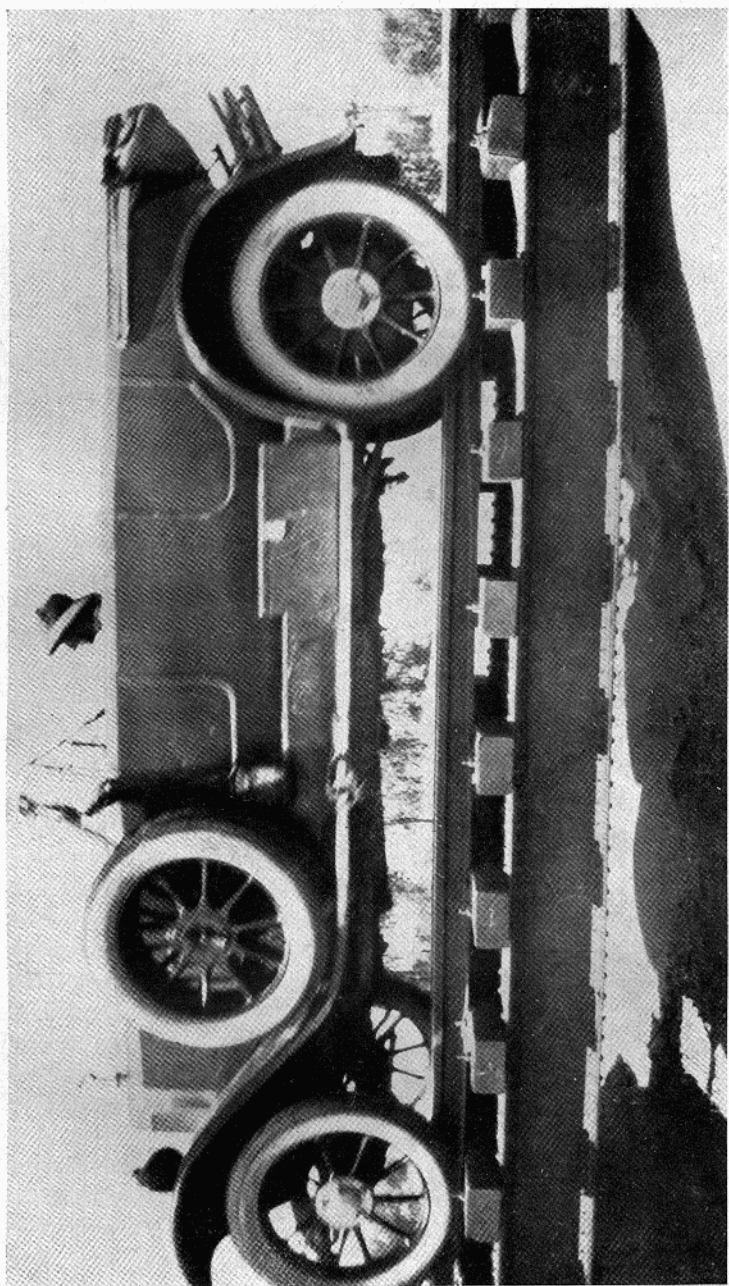
Úgy terveztük, hogy korán hajnalban indulunk, de már oly közel éreztük magunkat a célhoz, hogy alaposan kialudtuk magunkat és így csak napkelte után búcsúztunk a görögöktől.

Stamatopulo egyik bennszülött szolgáját velünk küldte, hogy elkísérjen valamelyik vasútállomásig, onnan már könnyűszerrel elérhetjük majd Kartum városát. A Nílus itt derékszögben fordul kelet felé, majd ismét délnek. Keskeny, magasfalú sziklamederben töri át a közel 700 méter magas Sabluka hegycsoportot. Közvetlen Medeini telepítvény felett van a hatodik katarakta. Állandóan a folyó jobbpartján haladva kénytelenek voltunk a Sabluka szoros kelet felől megkerülni.

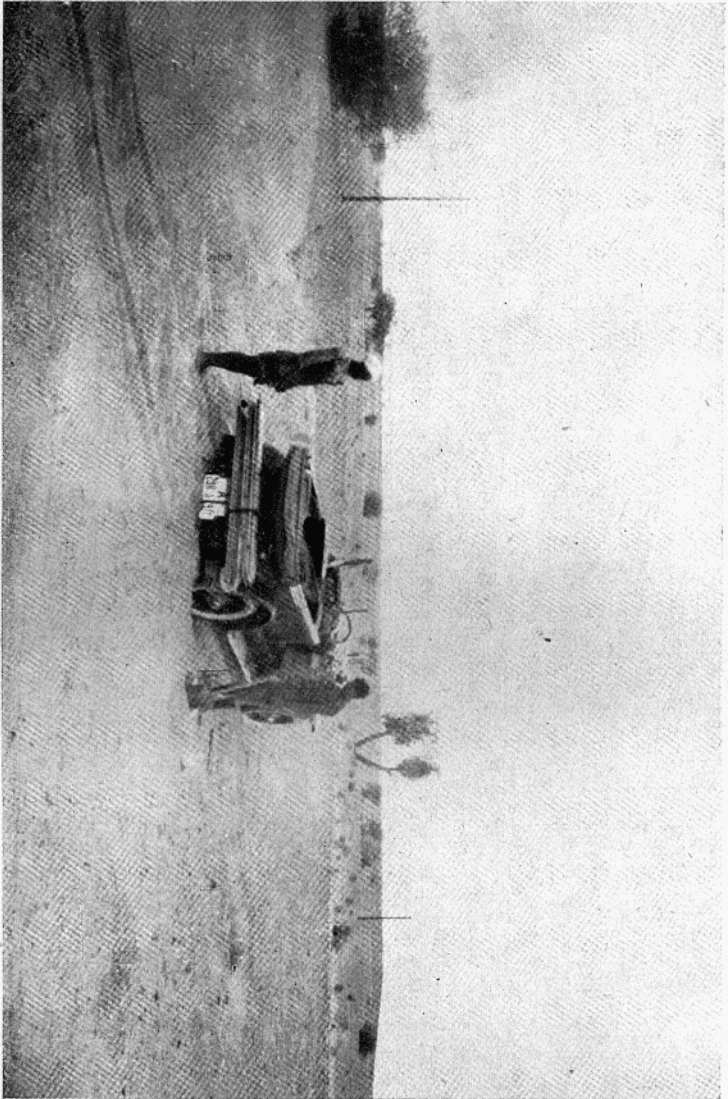
Utunk eleinte délkeleti irányban, a hegység lábánál a sivatag felé vezetett Dzsebel Gerri állomás irányában. A vasútvonaltól mintegy öt kilométerre azonban derékszögben jobbra fordultunk és a hegyláncot követve csakhamar sűrű bozóttal borított sziklás, dombos terepre jutottunk. Ismét nagyon nehezen haladtunk előre és bőven nyílt alkalmunk arra, hogy a Berber-sivatagban szerzett tapasztalatainkat érvényesítsük. Egy helyütt a magas Dzsebel Rojan hegycsúcs lábánál, sűrű bozóttal benőtt khórón kellett keresztülvergődnünk és ismét csak a deszkákkal tudtunk boldogulni majdnem két órai megfeszített munkával.

A táj hasonló a Berber-sivataghoz, azzal a különbséggel, hogy a köves, sziklás talaj itt is, ott is sűrű bozótos helyekkel változik. Néhol felbukkant egy-két gazella, de megfeszített munkánk közepette nem gondoltunk a vadászatra. Másutt nagy szarvasmarhacsordával talákoztunk, néhány marcona külsejű bennszülött tevelovas őrizte.

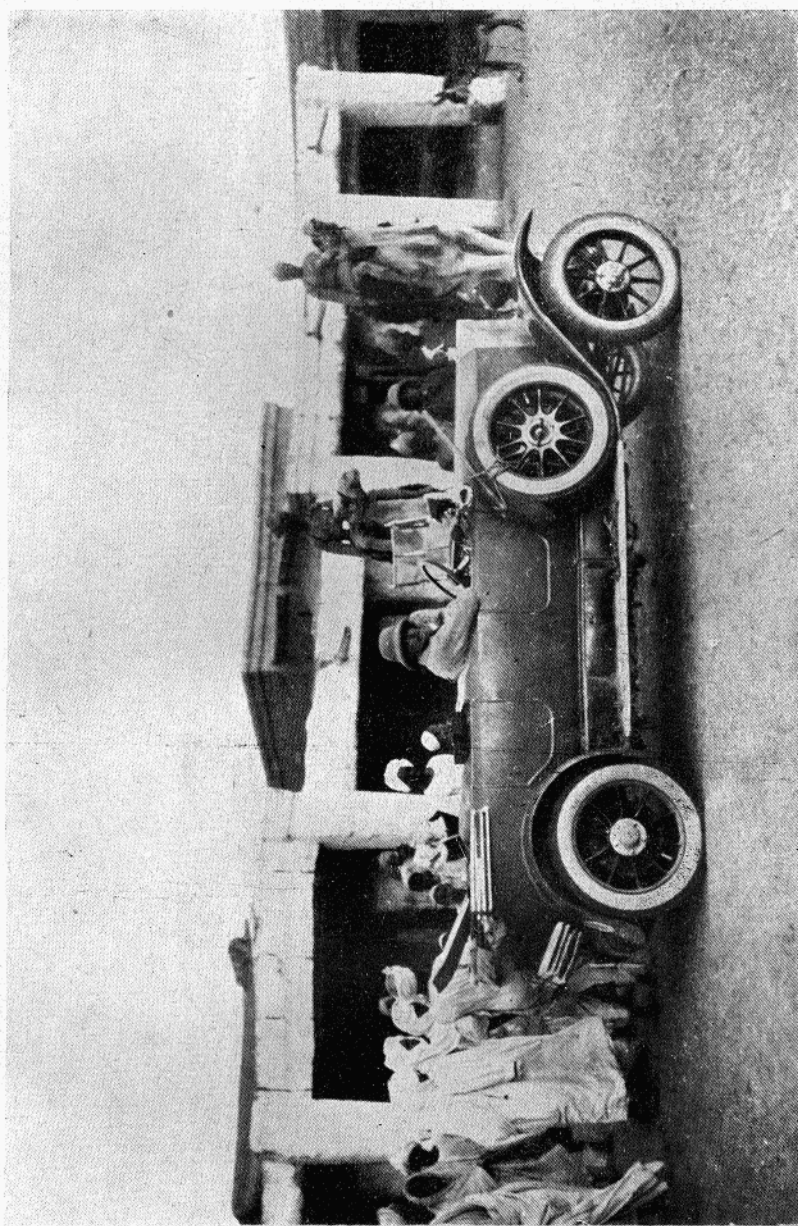
A délelőtt folyamán végre megkerültük a hegyvidéket és ismét dús növényzetű, sík terepre jutottunk. Néhány kisebb khort bevált ugrótaktikánkkal kereszteltünk, két nagy, széles folyómedret azonban úgy kellett átdeszkáznunk egy-egy órai nehéz munkával. Mondhatom, kemény megpróbáltatás valamennyi résztvevő számára a perzselő Nap tüzeiben méterről méterre rakosgatni a deszkákat egymás elé és magam is kénytelen voltam a kapcsolópedált működ-



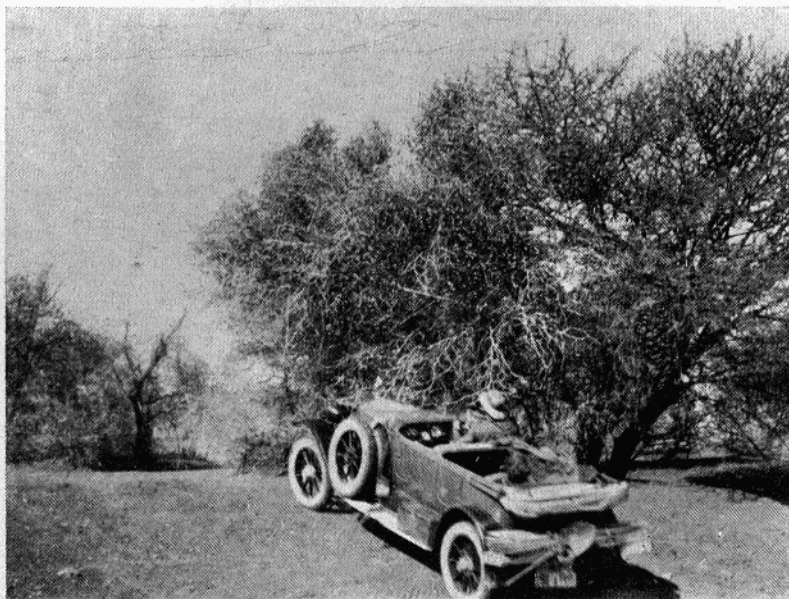
Talpáról-talpára . . .



Végre ismét a vasútvonal „mellette”.



Berber.



Az egyik «khoron» keresztül.



Csontvázak jelzik a karavánutat.

tető ballábamat alaposan megmasszírozni, a megszámlálhatatlan óvatos lassú indítás és újramegállás után. Tizenegy óra tájt kis bennszülött faluba értünk, innen tevelovasoktól kitaposott út vezetett dél felé.

Az ilyen «út» alatt nem szabad ám európai fogalmakhoz mért kocsitartást érteni, hanem keskeny kis gyalogösvényt, amelyik számtalan fordulóval kanyarog a szinte járhatatlanul sűrű bozót között. A kocsi oldalai állandóan súrolják a bokrok tövises ágait és a bennülőeknek folyton vigyázniuk kell arra, hogy az összecsapódó ágak sebet ne ejtsenek.

Épp dél volt, amikor egy ritkás területen áthaladva, néhány száz lépésnyire balkéz felől hirtelen automobilt pillantottunk meg. Tipikus fekete Ford-kocsi volt, egy európai és két bennszülött utassal. Épp azon vesződtek, hogy kiszabadítsák gépüket egy kisebb khor medréből. Természetesen azonnal segítségükre siettünk és első pillanatban ennek tulajdonítottuk az utasok kitörő örömét. Nemsokára azonban a gépkocsi napbarnította tulajdonosától, egy kartumi görög telepestől megtudtuk, hogy a mi tisztelőnkre vergődött a bozótban.

«Kartumban három napja hírért vettük, hogy Önök elhagyták Atbarát — mondotta. Azóta óriási izgalommal tárgyalják a város automobilistái vállalkozásuknak lehetőségeit. Sok fogadást kötöttek Önök mellett és ellenük is. Tegnap azután vagy hatan, akik táviratilag értesültünk, hogy Önök keresztülhaladtak Sendi városán, felkerekedtünk, hogy a sivatagban eléjük menjünk. Természetesen mindannyian elakadtunk a homokban és csak estefelé vergődünk haza. Néhányan ma reggel ismét útnak indultunk, de különböző irányokban és íme nekem volt igazam, hogy Önök nem a sivatag felől, hanem a bozóton keresztül fognak érkezni.»

A Ford-kocsi nyomai ismét nagy könnyítést jelentettek számunkra és rövid pihenés után új barátainktól követve folytattuk utunkat Kartum felé.

Lassanként megművelt területre jutottunk. Itt is úgy, mint Egyiptomban, számtalan öntözőcsatorna keresztezi egymást, mind sűrűbben állnak a telepítvények, rendes

utak kötik össze őket, ismét találunk hidakat, itt-ott egy-egy útjelzőtáblát, majd néhány automobilnyomot és végre is kitűnő sík terepen teljes sebességgel rohanunk kitűzött célunk felé.

Geili állomásnál — 16 kilométerre Kartumtól — ismét elérjük a vasútvonalat. Teljes sebességgel vezetem a gépet az állomásépület felé, mert a görög barátunktól kapott vezetőt akarjuk még idejében lezállítani, hogy az alig negyedóra múlva induló vonattal visszautazhasson gazdájához.

A megállóhely közvetlen közelében voltunk, amikor felbukkant a Kartum felől érkező vonat. Derék kísérőnk, alighanem attól való félelmében, hogy elszalasztaná a vonatot, nem várta be, amíg megállítom a kocsit, hanem jó 60 kilométeres sebesség mellett búcsúszó nélkül hanyatthomlok kiugrott az autóból. Majd megállt szívverésünk ijedtünkben: a fekete legalább tíz cigánykereket hányt hihetetlen sebességgel, mint egy csupa kézből és lábból álló szélmalom kereke. Mire meg tudtam állítani a kocsit, már ő is talpon volt és mintha mi sem történt volna, visszavisszaintegetve rohant a vasútállomás felé. Európai ember biztonnal a nyakát szegte volna ilyen bukással.

Negyedóra múlva ismét két automobil jött velünk szemben, akik ugyancsak minket kerestek. Lelkes üdvözlés után kis kolonnánk száguldva futott a Nap hevében rezgő láthatáron kibontakozó város felé.

Valóságos verseny-finish volt ez a néhány utolsó kilométer és a kitűnő Steyr mintha megérezte volna a jól kiérdemelt pihenő közelségét, száz kilométeres sebességgel bűgött a cél felé, messzire hátrahagyva a porfelhőnköt követő Fordokat.

Március 17-én délután két órakor elértük a Kék-Níluson keresztülvezető, nagy vasúti hidat és rövid idő múlva mosolyogva szorítottunk kezét Antallal a kartumi Grand Hotel hűvös halljában!

Nem tudom, mit gondolhattak rólunk a szálloda vendégei és személyzete. Most, hogy ismét kultúrhelyre értünk, magunk is furcsának éreztük magunkat a rövid stájer bőr-

nadrágban, megtépázott, napszitta vadászingben, rákvörösre égetett ábrázattal. De mit törődünk mi mindezzel! Hiszen elértük a célt, tizenhét nap alatt megtettük a Kairó—kartumi utat, ebből leszámítva a luxori tartózkodásunkat és az Asszuan-Vádi—halfai hajóutazást, kerek 2480 kilométert tettünk meg 12 utazó nap alatt. Ebből 1400-at olyan terepen, amelyen túraautó még sohasem járt, mert csak Court-Treatt őrnagy két sivatagjáró kocsija küzdötte le majdnem háromszor oly hosszú idő alatt; ahol utak egyáltalában nincsenek, lakott területek is csak nagyon ritkán, és mindezt úgyszólván minden nagyobb előkészület és idegen segítség nélkül, saját erőnkéből és kitűnő gépünk megbízhatóságából.

Nagy örömben elsősorban is az automobilista őszinte hálaérzésével emlékeztünk meg a gépről. Már útközben megfogadtuk, hogy ha a motor nem hagy cserben célunkig és a hűtő vizét az óriási hőségben sem kell kipótolnunk, megmaradt whisky-készletünket feláldozzuk a gépnek és ezért most ünnepélyesen beletöltöttük megmaradt «Black and White» palackunk teljes tartalmát a hűtőbe! Valóban! még Bécs óta minden utántöltés nélkül alig hiányzott néhány liter! A közben seregesen megérkezett kartumi automobilisták lelkes ünneplése mellett ezzel az ünnepies ceremóniával állítottuk a szálloda garázsába a derék gépet, mi magunk pedig szobánkba vonultunk vissza, hogy órák hosszat tartó fürdőzés után a ránk várakozó nagy poggyászunk ruhatárából ismét emberi külsőt öltünk magunkra.

Engedje meg a szíves olvasó, hogy rövidesen összegezhessem utazásunk egyes szakaszait.

Február 24.	Alexandria—Kairo.....	245 km
Március	1. Kairo—Assziut	380 «
«	2. Assziut—Luxor	340 «
«	5. és 6. Luxor—Asszuan.....	250 «
«	9. Vádi-Halfa—5. sz. állomás	220 «
«	10. 5. sz. állomás—10. sz. állomás...	180 «
«	11. 10. sz. állomás—Abu-Hamed	30 «
«	12. Abu-Hamed—Berber-sivatag tábor	120 «
«	13. Tábor—Nadi	110 «
«	14. Nadi—Atbara	130 «
«	15. Atbara—Dzsebel-Um-Ali	85 «
«	16. Dzsebel-Um-Ali—Meidini	240 «
«	17. Meidini—Kartum	150 «

Összesen .. 2480 km

Ezen az úton pontos naplójegyzeteim szerint elhasználtunk 608 liter benzint és 11 kg olajat, ez száz kilométerenként átlag 24.5 liter benzinnel és 0.45 kg olajnak felel meg. Kilométeróránk az alexandriai rakodóparton 8377 kilométert mutatott. A kartumi garázsban 0934-et. Ennek megfelelően a kilométeróra szerint megfutott táv 2557 km. Az eltérés a térkép és a vasútvonal ellenőrzésével számított méréseinktől tehát 77 kilométer, vagyis 0.03 százalék. Ez a gyakori elakadások alkalmával történt hátsókeréksúszásra vezethető vissza. Ugyanez, valamint a sok alacsony áttételen való haladás és a nagy hőség az oka a fokozott benzin- és olajfogyasztásnak, mert az ugyanilyen típusú normális Steyr hathengeres motorokon, európai útviszonyok mellett, átlag 18 liter benzin és $\frac{1}{4}$ kg olaj kell száz kilométerenként, vagyis 6.5%-kal kevesebb benzin és 0.2%-kal kevesebb olajfogyasztásnak felel meg.

Nyolc darab 895/135-ös méretű Reithoffer Cord abroncsaink közül csak egyet kellett kicserélnünk, mert ezt a Nadi és Berber közötti vasúti hidak egyikén, a magasan kiálló talpfacsavar futófelületén döfte keresztül.

Három tartalékgumink mindaddig érintetlen maradt, míg a kocsin futó négy gummi a bal hátsó kerékre kicserélt kivételével belső oldalainkon egészen a Cord takaróig átvoltak súrolva, de egyébként különösen a futófelületeken még teljesen jó karban voltak. A gépen a tizes állomás után történt ventilátorszíjszakadás és az Abu Hamedben Szaid hibájából szükségessé vált gyújtásbeállításon kívül semmiféle más munkát nem végeztem, mint a normális tisztítást és zsírozást. Fényes bizonyítéka ez annak, hogy a megfelelő, erős turagép minden komolyabb üzemzavar nélkül képes Afrika területén áthatolni. Egyiptom kivételével az utak teljes hiányában természetesen ma még ajánlatosabb volna külön erre a célra előkészített gép használata, ez azonban főképpen csak könnyített karosszériával és dupla hátsó kerekek alkalmazásával térne el a normális típustól.

Sok helyen tapasztaltuk, hogy hárman kevesen voltunk a kocsikiszabadításának munkájához és véleményem sze-



rint egy ilyen afrikai túra megtételéhez a legjobb megoldást két koci három-három utassal nyujtaná, mert akkor hat ember könnyűszerrel keresztülsegíthetné az egyik gépet a nehéz helyeken, azután hosszú kötél segítségével akár keresztül is vontathatná ugyanott a másikat.

A Kairóban beszerzett dróthálókötegek nem bizonyultak jóknak, ellenben nélkülözhetetlenek a deszkák és az ásók.

A nagy hőség nincs különös befolyással a motor járására, feltéve, hogy elegendő nagyságú hűtővel rendelkezék és hogy a ventilátor hatása teljesen ki legyen használva.

Az aránylag magas benzinfogyasztásra való tekintettel Kartumban kisebb fuvókákat tettem a gázosítóba és ezzel a motor teljesítményének csökkentése nélkül ismét 20 literes átlagfogyasztást értem el.

Az üzemanyag utánpótlása egyelőre még nehézségekbe ütközik és az angol hatóságok rendkívül előzékeny támogatása nélkül bizony még megoldhatatlan. Meg vagyok azonban győződve arról, hogy aránylag rövid idő múlva már számosan fognak követni azon az úton, amelyet mint első automobiltúristák tehattunk meg Szudán fővárosához.

Kartum.

Valóban ránkfért az a néhány nap, amit Kartumban tölthettünk. Tán mondanom sem kell, hogy milyen alaposan igyekeztünk kiélvezni a kitűnő Grand Hotel minden kényelmét.

Már megérkezésünk estéjén számosan kerestek fel, hogy gratuláljanak szudáni autótúránkhoz. Most tudtuk meg, amikor már keresztüljöttünk a Nubiai-sivatagon, hogy a vasútállomásokról nap-nap után érkező távirati jelentéseket a helybeli lapok állandóan közölték és ezért a város automobilistái között nagy volt az érdeklődés, hogy vajjon sikerül-e vállalkozásunk. Sok fogadást kötöttek optimisták és pesszimisták egymás között, és most azok, akik szép kis összegeket nyertek megérkezésünkön, siettek ezt megköszönni.

A Kairóból előreküldött beduin preparátor, Abdul már néhány napja várakozott ránk. Magával hozta a fegyvereket és töltényeket. A Vádi-Halfából előreküldött poggyásunk is megérkezett.

A vadászexpedíciónkat rendező kairói iroda itteni ügynöke is azonnal jelentkezett. Ezzel azonban akadt némi nehézségünk. Kiderült ugyanis, hogy a megbízott görög cég még nem tett semmiféle előkészületet abban a meggyőződésben, hogy úgy sem fogunk megérkezni a kitzűött időben.

Szerencsére még az első este megismerkedtünk a Kairóban ajánlott német szállodatulajdonossal, Weberrel, aki már sok vadászexpedíciót kísért a Kék- és Fehér-Nílus területeire. Az előző értesülésünk ellenére Weber szabad volt és a legnagyobb örömmel vállalta, hogy megszervezi és elkíséri vadászkaravánunkat.

A második nap, amit Kartumban töltöttünk, ezeknek az ügyeknek megbeszélésével telt el. Még az este táviratot menesztettem a kairói ügynökségnek, s erre még délelőtt meg is jött a válasz. Weber megbízást kapott expedíciónk szervezésére és most ezerféle dologgal voltunk elfoglalva.

A ránknézve legértékesebb információ az volt, hogy Kartumtól Szennarig, vagyis mintegy négyszáz kilométerre délre, az úgynevezett Gezira területén automobiloktól járt utakat fogunk találni. Sőt arról is beszéltek, hogy esetleg még azon túl is mehetünk tán Szinga városáig, az utolsó kormányzói székhelyig a Kék-Nílus mentén.

Antal eredeti gondolata tehát azonnal formát öltött. Rögtön elhatároztuk, hogy a helyett, hogy vonaton menénk Szennarig, még ezt az utat is autóval tesszük meg, sőt hogy ne kelljen onnan négy napig teveháton vándorolnunk, amíg elérjük a Dinder folyót Abu Hasimnál, kijelentettük, hogy a karavánhoz csak az utóbbi helyen fogunk csatlakozni.

Sokan azt mondták, hogy Szennartól már nem mehetünk tovább délre és elrettentő dolgokat beszéltek a homokos khorokról és a sűrű bozótról. De mit jelenthetett ez számunkra az eddigiek után?!

Előre nem látott időnyereséggel rendelkezünk. Weber elvállalta, hogy már 19-én a teljes felszereléssel vonaton leutazik Szennarba, ott összetoborozza a szükséges tevéket és vezetőket, azután gyors meneteléssel előremegy Abu Hasimig, a Dinder partján levő utolsó bennszülött-faluig, s ott mi huszonharmadikán érjük majd utól.

A Kartum-Abu Hasimi, közel hatszáz kilométeres utat két nap alatt szándékoztam megtenni. Az első napon — tekintettel az új barátaink által garantált, jó gezirai utakra — egészen Szennarig, másnap «majd csak valahogyan» Abu Hasimig. Weber hátrahagy egy bennszülött vezetőt a közvetlen Szennar alatt fekvő Makvarban, s ott kényelmes éjjeli szállást fogunk találni, ő majd aztán elvezet minket a Dinder folyó mellé.

Visszautazásunkat is már most beszéltük meg, és mivel úgy találtuk, hogy a hajók járása a Vörös-tengeren Port Szudántól Szuezig nem illeszkedik eredeti tervünkbe, elállottunk tőle és úgy intézkedtünk, hogy csak az automobilt küldjük vissza Kairóba ezen az úton Szaid kíséretével, mi pedig majd Szennartól a Szudán-vasúton utazunk vissza Vádi-Halfáig. Onnan ismét hajón és vasúton Kairóig.

Mindezeknek a nyélbeütése persze sok lótást-futást, kérdezősködést és intézkedést tett szükségessé. Kartumban szerzett ismerőseink segítségével azonban mindent a legnagyobb pontossággal el tudtunk intézni. Igaz ugyan, hogy az első napokban néha azt sem tudtam, hogy hol áll a fejem, mert az állandó tervezgetés és megbeszélések közepette, amelyeket angolul, franciául, németül és olaszul, bábeli összeviaskodásban kellett folytatnom, minduntalan megrohantak a hírszomjas újságírók. Nem tudom, hány interview-t adtam, hányszor fényképeztek le bennünket és főképpen, hogy mi mindent lódított a boldogságtól sugárzó Szaid az arab lapok szerkesztőinek.

— Azt határoztuk, hogy Abdul velünk utazik tovább, az automobilon. Már kora reggel ott üldögélt a szálloda árnyas verandáján ünnepies, földig érő kaftánjában és örökké mosolygós nyugalmaival mindenben segítségünkre volt.

Egy teljes hétig, március tizenhetedikétől huszonket-

tedikéig maradhattunk Kartumban. Ezalatt felszereltük magunkat a kitűnő angol és görög üzletekben minden szükséges holmival. A Dinder-vadászatra ugyan csak a leg-egyszerűbb vadászfelszerelést vittük magunkkal, de itt is számtalan olyan apróságról kellett még gondoskodni, amelyeknek beszerzését a tapasztalt kartumi vadászok ajánlották.

Egyik első látogatásunk természetesen a vadászfelügyelőségénél volt. A Gamewarden (vadászfőfelügyelő) sajnos elutazott, de helyettese rendkívül szívesen fogadott és a legnagyobb előzékenységgel intézte el a szükséges vadászengedélyek kiállítását.

Az afrikai angol gyarmatok területén csakis a kormánytól kibocsátott Game-Licence (vadászengedély) birtokában szabad vadászni. Háromféle engedélye van. Mi a nagy A-Licence engedélyt váltottuk ki, amelynek illetéke fejenként ötven egyiptomi font.

Ez az okmány magában foglalja az összes vadnemeket annak a megjelölésével, hogy hányat szabad egy-egy fajból elejteni.

A vadászfelügyelőség gondozza egyébként a kartumi állatkertet is.

Nagy terjedelmű, szép parkban az afrikai vadállatok gazdag gyűjteményével bővelkedik. Furcsa dolog volt, amikor az első este a Grand Hotel hűvös kerti terraszán üldögéltünk és valaki éppen az oroszlánvadászatról beszélt egyet-mást, amikor hirtelen közvetlen közelben hátborzongató oroszlánordítás hangzott. A Grand Hotel parkja határos az állatkerttel és az abban őrzött oroszlánok egyike kezdte éjszakai hangversenyét.

Ezt közvetlen ablakaink alatt aztán minden éjszaka hallgathattuk, megállapítva, hogy a nagyvad-vadászatra indulóknak a kartumi Grand Hotel még ebben a tekintetben is kitűnő előkészítéssel szolgál.

Minden oldalról a legkedvezőbb információkat kaptuk az idei Dinder-vadászatra vonatkozólag, de meglepetéssel észleltük, hogy a legszebb zsákmánynak nem az oroszlánt, hanem a bivalyt tekintik. Csak azt veszik valódi afrikai

vadásznak, akinek sikerült bivalyt lőnie és ennek dicsősége mellett minden más eltörpül.

A Fehér-Nílus vidékére induló vadászok ellenben elefántokról álmodoznak. Beszélték, hogy még most is óriási csordákat lehet találni, és egyik nap meg is bámulhattunk két hatalmas agyarat, amelyet egy visszatérő angol vadász hozott a Bahr el Ghazal vidékéről. Az illető elmondotta, hogy amikor meglőtte a nagy hímelefántot, annak nőténye hangosan trombitálva tört rá a sűrűből, úgy hogy a magas termitadombok között bujkálva sikerült csak visszamene-külnie bárkájához. Onnan leste aztán két napig elejtett zsákmányát, mert nem tudta megközelíteni, mivel a tehén egy percig sem mozdult el mellőle. Csak harmadnap reg-gelre távozott végre a felbőszült özvegy.

Ennek az elefántnak az agyari darabonkint közel negyven kilósak voltak, úgy hogy az ilyen állat elejtése busásan behozza a vadász költségeit. Kartumban valóságos elefáncsont-tőzsde van, ezért a két agyarért ott több mint háromszáz egyiptomi fontot kínáltak. Ezért gyakori az olyan vadászkirándulás, amelynek anyagi oldala tisztán a fejenkint engedélyezett két elefánt-agyarainak értékesíté-sére van alapozva.

Számunkra ez nem jöhetett tekintetbe, mert a Kék-Nílus és Dinder-menti elefántoknak sokkal gyengébb agya-ruk van és egyébként sem találhatók olyan nagy számmal, mint a Fehér-Nílus felső folyásának környékén.

Amikor Weber elutazott vadászexpedíciónk felszerelé-sével Szennarba, végre teljesen szabad pihenőnapok követ-keztek. Ezalatt bejártuk Kartumot és megnéztük a város minden nevezetességét.

A Mahdi-felkelés idejében a dervisek földig rombolták a várost. Ekkor esett el a csekély angol-egyiptomi hely-őrség hős parancsnoka, Gordon pasa. A fanatikus dervisek 1885 januárius 26-án intézett támadásuk alkalmával ke-gyetlenül meggyilkolták.

Most a város közepén, a gyönyörű parkban álló kor-mányzósági palota előtt emelkedik a halhatatlan Gordon tevés szobra. Ritkán láttam művészbibb és festőibb emlék-

művet, mint ezt a zöld patinával bevont ércszobrot, magas vörös sivatagi szikla alapzatán. (Készítette Onslow Ford 1890-ben.)

Két évvel ezelőtt Kartum még a Szirdar (alkirály) székhelye volt, aki az angol és egyiptomi csapatok főparancsnoka volt. Az utolsó szirdarnak 1924-ben, Kairóban történt meggyilkolása óta Szudán teljesen angol fennhatóság alá került és azóta főkormányzó (Gouverneur general) áll az élén.

A kormányzósági palota másik oldalán, a gyönyörűen ápolt park felé néző homlokzat előtt áll a világháborúban elesett Kitchener lord lovasszobra. Ő volt Szudán felszabadítója a tizenkét évig tartó kalifa-rémuralom alól. Szudán akkori fővárosát, a Kartummal szemközt, a Fehér-Nílus balpartján fekvő Omdurmant 1898 szeptember 2-án angol-egyiptomi csapatok élén lord Kitchener foglalta el és ettől az időponttól számítható Szudán újabb felvirágzása.

Kartum városát is akkor építették fel újra és a mai teljesen modern, szabályos négyszögekbe beosztott város azóta indult fejlődésnek.

Közvetlen a város mellett, tőle nyugatra egyesül a Kék- és Fehér-Nílus.

Kartum a Kék-Nílus balpartján fekszik. Legszebb része az öt kilométer hosszú, sugáregyenes nílusparti sétány. A kormányzósági palota, az angol és katolikus misszió székhelyei, a Szudán-Klub, a Grand Hotel mind ezen a soron épültek, magas pálmákkal és pazar tropikus növényekkel díszített parkokban.

A város keleti szélén áll az angolok által, Gordon tábornok emlékére alapított katona-iskola, előkelőbb bennszülött fiúk számára.

A Kék-Nílus túlsó partján állandóan fejlődő, egészen új városrész épül, Kartum-North. Ezt Kartummal modern, merész szerkezetű vasúti híd köti össze. A város déli részén, a lóversenytéren és a régi erődítményvonalon túl az ú. n. szudáni falu fekszik; Dinka és Siluk négek laknak benne. Különös kép a város teljesen európai jellegű utcáin, a kifogástalan, hófehér ruházatú tropikus sisakos angol és görög

európaiak között ezeket a félmeztelen vadembereket látni, amint büszke tartásukkal, kezdetleges fegyvereikkel kezükben járnak-kelnek a bazárok környékén.

Felfedező utainkat a városban és annak vidékén természetesen többnyire autón tettük. Mindenütt nagy fel-tűnést keltett az európai és egyiptomi számmal ellátott, itteni fogalmakhoz mérten szokatlan nagyságú Steyr-kocsi.

Az automobil-forgalom egyébként elég élénk, de tekintettel az alig kiképzett bennszülött vezetők nagy számára, kellő óvatosságra késztet.

A gépet a legnagyobb és valóban jól felszerelt kartumi garázsban alaposan átvizsgáltam és megtisztítottam, úgy hogy Szaid szinte sugárzott a büszkeségtől és nem győzte a körülserelő érdeklődőknek elmagyarázni a Steyr szerkezetét.

A műhely francia tulajdonosai egyébként gyönyörű bizonyítvánnyal leptek meg. Tanúsítják benne, hogy alapos megvizsgálás után az óriási igénybevétel ellenére sem talál-tak semmiféle nevezetesebb hibát, sem a gépen, sem a pneumatikokon.

Az angol repülőtiszték szíves meghívásának eleget téve, egyik nap a repülőtéren ebédeltem. Sok érdekes dolgot hallottam ott az afrikai légiszolgálatról.

Jellemző a velünk szemben tanúsított rendkívüli elő-zékenységükre, hogy a Berber-sivatagba elénk küldött ben-zin elszámolásáról hallani sem akartak.

Nem akarok a szíves olvasó előtt elfogultnak látszani azzal, hogy a szudáni angol urak dicsőségét hirdessem. Erre egyébként sincsenek rászorulva. Akik olvasták Kipp-ling könyveit, ismerhetik ezeknek a napbarnította fiatal-embereknek típusát, és aki csak valaha abba a helyzetbe jutott, hogy sportszerű vállalkozásban összeköttetésbe került Albion fiaival, teljesen meg fogja érteni, hogy nem tudnék másképpen megemlékezni róluk, mint őszinte rokonszenyvel és hálával.

Egyik nap Abdullal és Szaiddal leszaladtunk a Kék-Nílus mentén egészen a két folyó egyesülésének pontjáig. A Fehér- és Kék-Nílus elnevezések teljesen helytállóak,

mert az előbbinek a vize egészen világosszöke, az utóbbié pedig szép sötétkék. Érdekes, hogy a két színezés Kartumtól északra még sok kilométerre élesen elhatárolva látható. Az egyesült Nílus jobbpartját sötétkék, balpartját világos víz mossa.

Innen, a Gezira legészakibb csücskétől, Rasz-Kartumtól indul a hajójárat az egyesült folyó balpartján elterülő nagy bennszülött-városhoz, Omdurmanhoz.

Mivel eltökélt szándékunk volt, hogy a Steyrt is elvisszük a Mahdi sírjához, nem kis nehézség árán behajóztuk a kocsit és úgy indultunk át Omdurmanba.

Ez a város úgyszólván csak Kartum elpusztulása idején keletkezett 1884-ben. A Mahdi: Mohammed Ahmed és utódja a Kalifa: Abdullahi Taise tizennégy éves uralma alatt annakidején közel egymillió lakosa volt. A dervisfelkelés leverésekor lord Kitchener csapatai rommá ágyúzták az óriási kiterjedésű várost. Ma alig van százezer lakosa.

Fő nevezetességei a Mahdi sírjának, a Kalifa várának, a hirhedt Szaier tömlöcnek és a kegyetlen Abdullahi vesztőhelyeinek romjai. Épségben maradt az osztrák származású, híres Slatin pasa háza, aki tíz esztendeig sínylődött a fanatikus dervisek rabságában.

A bennszülött-város közepén van az óriási terjedelmű bazár, számtalan sikátorszerű szűk utcájával. A Kelet minden ipar- és kereskedelmi cikke itt összpontosul eladásra. Egymástól utcánkint elkülönítve, itt árúsítják portékáikat a zöldség-, gyümölcs-, hús-, bőr-, ruhanemű- és ékszerkereskedők. Mindegyik piacnak megvan a maga jellegzetessége. Más az elefántcsontfaragók bazárja, mint a szőnyegkereskedőké. Élénk kalapálástól hangosak az ékszerészüzletek és előkelően csendesek a rózsafüzér- és nyakláncárusok boltjai.

Aki néprajzi tanulmányokat akar végezni Szudán oly tarka-barka népei közt, napokat tölthetne az omdurmani bazárban. Itt megtalálhatja egy helyre gyülekezve ennek az óriási országnak minden nemzetiségét. Hosszú, méltóságteljes beduinok, igazi sivatagarabok. Nílusvölgyi fellahok és a hegyvidékek Kabbabis és Nuba törzsei, Bagara és Dzsa-

alin arabok, valamennyi törzsüket és családjukat ismertető különböző késvágásokkal arcukon. Némelyek hófehér burnuszba burkolva, mások hosszú kaftánban, köztük egy-egy ferdájába burkolt félmeztelen szudánneger, vagy a legkezdetlegesebb bőrfoszlányokkal takart bantu vagy sillukneger.

Az elárusítók dongolaiak, egyiptomiak vagy sziriaiak. Hangosan kiabálva kínálják portékáikat, mások mozdulatlanul fekszenek nyitott kis üzletük árnyékában, a gyékényen és szóttanul szívják vízipipájukat Allahra és a Gondviselésre bízva a jószerencsét.

Mindenfelé lármás kisfiúk és kamaszok serege veszi körül az idegent és majd leszedik az emberről a ruhát igyekezetükben, hogy az egyéni támogatásukban részesülő bolthoz vonszolják a vevőt.

Asszonyt és lányt csak keveset látni. Azok is fekete vagy sötétkék vászonruhákba burkolózva, arcuk előtt az elengedhetetlen jasmak, a különös, fából faragott orrvédővel.

A fátyol alól csak szénfekete szemük villan elő és ezek a szemek egyformán mélyek, egyformán tüzesek, kívánóak és ígérők, hogy az ember képtelen eltalálni, vajjon gazella-karcsú, fiatal lány, vagy visszataszítóan rút, vén boszorkány rejtőzik-e a mindent eltakaró kendők alatt.

Szinte szédítő és elkábító a «Szuk» (így nevezik a piacnegyedet) ezerféle színjátéka, bábeli nyelvzavara és sürgő-forgó összevisszasága.

Egész délutánt töltöttünk a bazárban mindenféle apróság bevásárlásával. Hogy megmeneküljünk az eladók valószínű támadásaitól, Abdullal végeztettük az alkuvást és fizetést. Ő aztán becsületesen visszaszolgáltatta a kialakított árért neki felkínált províziót.

Nem tudom, hogyan terjedhetett híre Antal kilétének, de a keleti ember kicsapongó fantáziájával valósággal megostromolták «El Prince» barátomat, felkínálva neki az oriens minden kincsét és csábító ígérését.

Később körülautóztuk a város romban fekvő részét és ez alatt alkothattunk csak magunknak képet arról, hogy milyen kiterjedésű volt ez az egymás hegyén-hátán épült,

agyagházból álló Kalifa-főváros! Rombadólt falaival, erődítményeivel és kapuival tizenegy kilométer hosszúságban terül el az ősi folyó partján.

Omdurmantól északra van a Kerreri-sivatagrészlet, ahol Kitchener huszonkétezer embere döntő győzelmet aratott az ötvenezer főnyi dervis-sereg fölött. Itt áll a 21. angol dzsizidásezred akkori hősi halottjainak emlékeobeliszkje, bár azóta fanatikus bennszülött-kezek meg rongálták.

Az utolsó esti gőzössel tértünk csak vissza Kartumba, eltelve az impressziók oly változatos tömegével, hogy szinte kábultan tértünk nyugalomra.

Szívesen maradtam volna még Szudán fővárosában, hisz már diákkoromban annyit olvastam róla, hogy szinte kerestem az ismerős helyeket. Slatin pasa, Neufeld, Emin pasa leírásai élénken újraébredtek emlékezetemben.

Az elmúlt esztendőök eseményei csak ismét arról tanuskodnak, hogy Szudán örökké változatos sorsa még korántsem fordult határozott irányba.

Sajnos, csakhamar elérkezett azonban az indulás ideje és felejthetetlen kartumi pihenőnapjaink után ismét fel kellett készülnünk, hogy folytassuk kalandos automobil-túránkat kitűzött és szerencsésen elért célunkon túl.

Elbúcsúztunk a kartumi ismerősöktől, a rokonszenves repülőtisztektől. Sajnos, immár megkésve hívtak meg egy légi kirándulásra a sivatag fölé. Még egyszer megbeszéltük a görög ügynökséggel visszautazásunk részleteit és most már minden gondolatunkkal a reánk várakozó vadász-kalandokat találgatva, huszonkettedikén este búcsúlakomát tartottunk Szudán vendégszerető fővárosában.

A Kék-Nilus országában.

Pontosan reggel hat órakor gyülekeztünk a Grand Hotel előtt. Szaid már előállott a kocsival, Abdul két nagy számártársolyból álló podgyászával ott várakozott mellette. Elraktuk a fegyvertokokat és két bőröndünket, aztán

utolsó tekintettel a gyönyörűsép [Nílus-menti sétányra, csendesen elindultunk.

Könnyen megtaláltam a városból kivezető utat a repülőtér mellett, és mondhatom, fáj a szívem, amikor a hangárok mellett elrobogva láttam, hogy a szerelők épp most tolják ki a repülőgépeket a reggeli gyakorlathoz.

Ha az ember valahonnan végképpen elutazik, gyakran az az érzése támad, hogy még valami utolsó intézkedést elfelejtett s mivel engem is elfogott ez a nyugtalanító gondolat, szinte megkönnyebbültem, amikor magamban megállapíthattam, hogy ennek a reggeli repülésnek az elmara-dása az, amit Kartumban elfelejtettem. Nagy kedvem lett volna Antalt megkérni, hogy hadd várjunk még egy fél óra hosszát, amíg Taylor-Rose kapitánnyal megtettem azt a légiutat a sivatag felett, amelyet a mai napra felajánlott nekem. De hát az automobilista már úgy van vele, hogy ha egyszer elindult, nem akarja mindjárt az elején félbeszakítani az utat és így nehéz szívvel bár, de lemondtam eről az afrikai próbarepülésről.

A városon kívül sivatagszerűen homokos a talaj. Néhány kilométer múlva a jól látható automobil-nyomok azonban közvetlen a vasútvonal mellé vezettek és onnan kezdve végtelen egyenes vonalban tárult elénk az út dél felé.

Szokásom szerint eleinte óvatosan jártam, amíg megismertem a fekete földporral borított út felületét, aztán mindinkább gyorsítva, végre a kocsí teljes sebességével rohantunk előre.

A Gezirának ez az északi csücske még terméketlen. Az öntözőcsatornák még nincsenek idáig kiépítve és a kitűnő fekete termőföld a hőség-től és szárazságtól összevissza repedezve még megműveletlenül fekszik. Ameddig a szem ellát, végtelen nagy síkság. Kelet felől a sugár-egyenes vasútvonalon túl a Kék-Nílus balpartját szegélyező pálmaerdők, nyugat felé eleinte még a Fehér-Nílus-menti vegetáció sötét vonala, majd a láthatárig hajló óriási síkság. Az út többnyire közvetlen a vasúti töltés mellett vezet, néhol egy-egy homokos terület elkerülésére pár száz

méternyire eltávolodik. Alapépítmény természetesen egyáltalában nincsen. Az esős időszak alatt még nyoma is eltűnik, hogy azután a beállott száraz idővel az autómobilok újra kicsapázzák.

Haladtunk, mint a szélvész. A kilométeróra mutatója negyedórakig is mozdulatlanul odatapadt a százashoz. Aztán a pálya egy csekély fordulója vagy néhány homokbucka tűnik fel, pár pillanatig lassítunk nyolevanra, hetvenre és ismét csak teli gázzal előre.

Egymás után érjük és hagyjuk el Bageir, Maszid, Kamlin, Heissza és Messzelemia helységeket és állomásokat. Sehol sem állunk meg, csak a községeken keresztül, vagy a vasúti állomások mellett lassítunk. Néha az autómobilok nyoma átvezet a vasúti töltés másik oldalára, másutt közel érünk a Kék-Nilushoz, úgy hogy néhány kisebb khóron kell óvatosan keresztülgurulnunk.

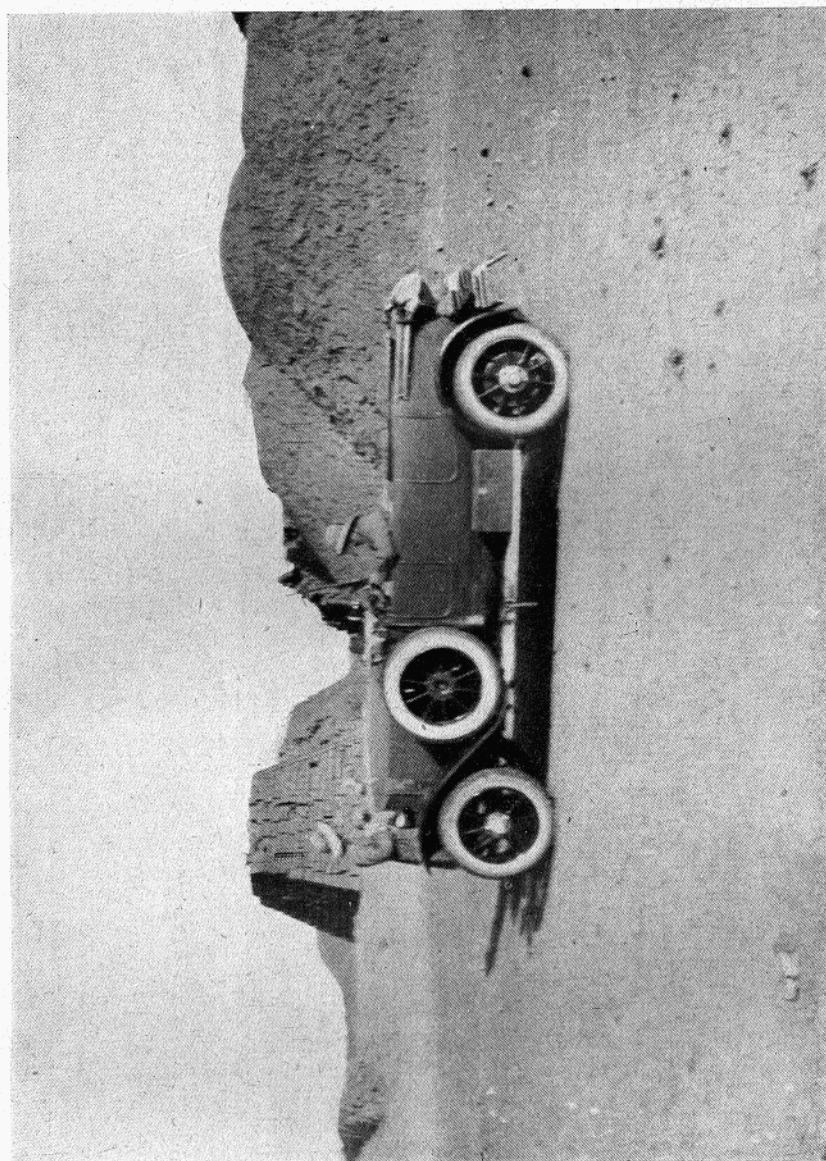
Elmúlik a reggel, a délelőtt, perzselővé válik a Nap tüze és mi csak rohanunk feltartóztathatatlanul délnek. A síkság rezeg a Nap hevében, óriási víztükröket varázsol elénk a délibáb, belőle néha valami különös, gigantikus szörnyeteg-forma bukkanik elő, hogy közelébe érve egy-egy elhullott tevé- vagy öszvércsontvázzá törpüljön.

Az állomásépületek mellett óriási bádograktárak, mellettük és a vasúti szerelvényeken a gyapotzsákok megszámlálhatatlan tömege. A Gezira déli részében most folyik az aratás, most hozzák hosszú tevekaravánok és számtalan Ford-teherautó a nagy bálákat a vasúthoz.

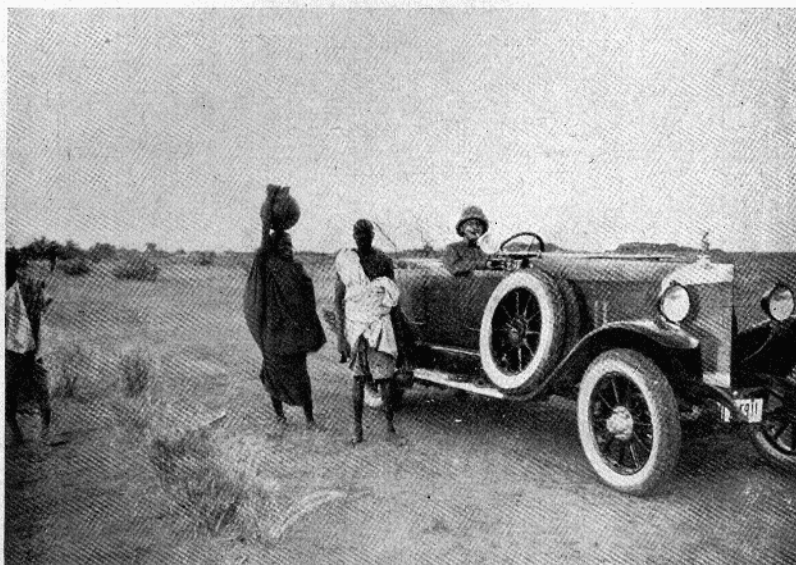
Tíz óra tájt némi változatosságot jelent számunkra a jobb hátsó gummi kidurranása, mert a Berber-sivatagban agyonkínzott vászna már nem bírta a nagy menetsebességet és hőséget. Amíg Szaid kerekeket cserél, a nyomásmérővel ellenőrzöm a másik három kereket és közel egy légkörnyi nyomást engedek ki az izzó gumikból.

A déli órákat Vád-Medaniban akarjuk tölteni. Kartum és Szennar között több mint feleúton ez a legnagyobb község.

Tíz órakor elérjük a várost. Kétszáz kilométert tetünk meg három óra alatt, ez közel 70 kilométeres átlagsebességnek felel meg.



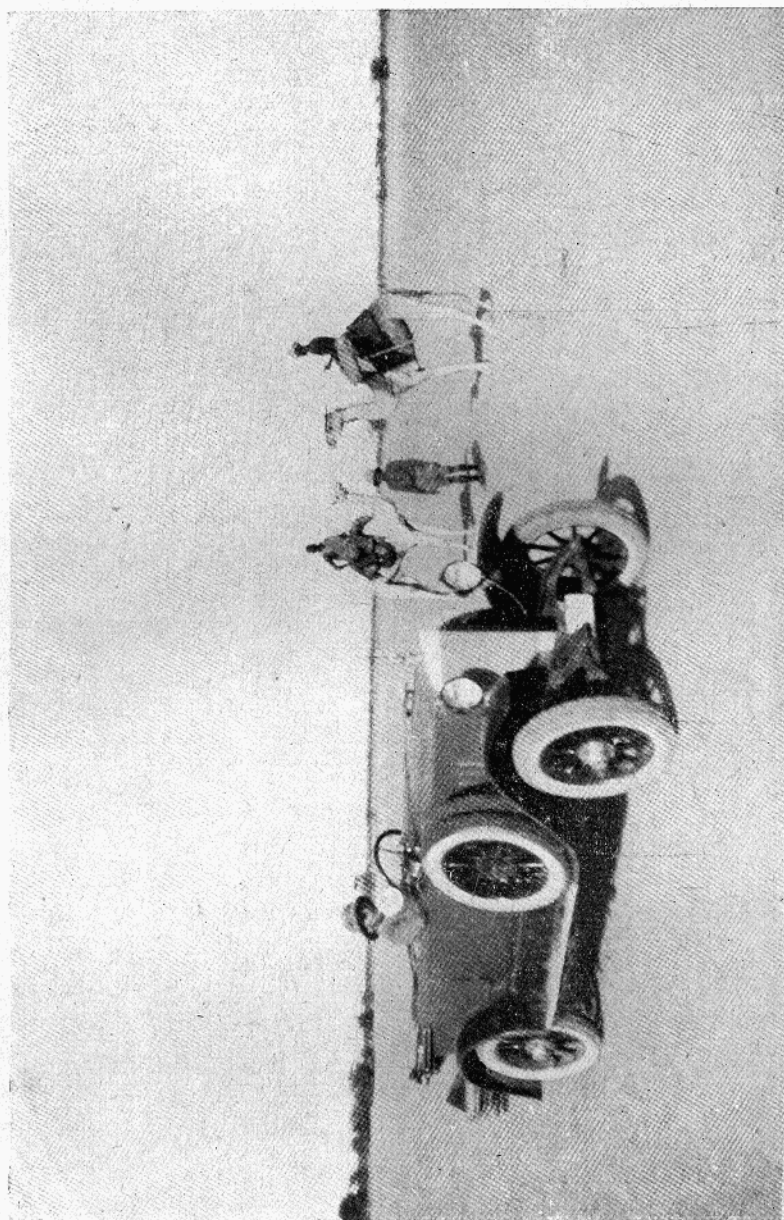
A Meroe piramisoknál.



Akik már nem félnek az autótól...



... hamarosan megbarátkoznak Szaiddal.



Szudáni dervisek.



A Court-Treatt kocsik nyomán.



Ahol nem okoztak nehézséget a «khorok».

A vasútállomás felől nagy, széles utcákon át járunk be a város belsejébe. Közvetlen a Kék-Nílus partján áll gyönyörű parkban a kormányzósági épület, előtte különös keveréke az európai bulvárnak és a keleti bazárnak. Az üzletek mindenütt görögökéi. Mozgalmas, élénk zsibongás mindenfelé. Gyapotkereskedők, telepítvényesek, bennszülött kereskedők, fél-meztelen négerek egymást túlkiabálva, lökdösve, nevetgélve, szitkozódva, hihetetlen élénkséggel kavarnak a rettenetes hőségben.

Egy kis görög étterem mellett bádogtetőt találunk, ez alá toljuk a kocsit, aztán a szellős, oszlopos tornác alatt letelepedünk s mindenekelőtt fél óra hosszat csak jeges ásványvizet szürcsölünk. Nagysokára feltalálják az ebédet és Abdul a viláért sem foglalna addig helyet vagy rendelne valamit önmagának, amíg mi nem végeztünk.

Rokonszenves, örökké nyugodt arcával, sugáregyenes, büszke tartással áll mellettünk és szinte minden gondolatunkat igyekszik kitalálni, hogy aztán tapsolva hívja elő a felszolgáló szuffragikat és halk hangon osztogassa rendelkezéseit.

A rekkenő hőség miatt elhatároztuk, hogy nem folytatjuk utunkat délután három óra előtt és mivel nem akartunk megmaradni a lármas, poros bazártéren, elindultunk valami árnyas hely keresésére.

Nem messze a kormányzósági épülettől gyönyörű parkot láttunk a Nílus partján, arrafelé vezettem tehát a kocsit és csakhamar találtunk is egy rést a sövényen, amelyen a géppel keresztül tudtunk törni. Néhány szép, sűrű pálmacsoport árnyékában pihenőre tértünk.

Kis idő múlva, mintha a földből nőttek volna ki, félmeztelen szudániak állottak előttünk, két angarebet hoztak számunkra, a hozzávaló gyékény takarókkal együtt. Nem kis meglepetésünkre ezek az emberek a lábukon súlyos bilincset viseltek. Körülnézve, a közelben szuronyos puskás bennszülött katonákat láttunk, akik vagy 30—40 ilyen megbilincselte rabot őriztek. Abdul, látva érdeklődésünket, azonnal mellettünk termett és felvilágosított, hogy a kormányzó kertjében vagyunk, a kertet a rabok

öntözik, azonban most, a déli órákban ők is pihenőt tartanak.

Ezek az emberek a bilincs helyén vászonszalaggal csavarják körül lábszárukat, hogy a bilincs vasa fel ne sebezze. Munkaközben az összekötőláncot zsinórral felkötik övükhöz, hogy könnyebben mozoghassanak. Külsőleg jókedvű, gyerekesen kíváncsi társaságnak látszottak, pedig az örök állítása szerint volt köztük több életfogytig börtönre ítélt rablógyilkos.

Jó két órai alvás után lementünk a Nílus partjára és kitűnően megfürödtünk a gyönyörű, kékszínű vízben.

Fél négy órakor továbbindultunk. Útunk a vasútvonaltól jobbra, a Gezira főöntözőcsatornájának mentén vezetett. Mindenütt óriási kiterjedésű gyapotföldek. Valamennyi csatornákkal körülvéve és sakktáblaszerűen kisebb vízcsatornákkal átszöve. Egy-egy ilyen legkisebb négyszög alakú táblácskában csak 4—5 gyapotbokor áll. Tíz táblácskát egy láb szélességű csatorna vesz körül, míg egymástól körülbelül ötven méternyire ismét szélesebb öntözőárkok keresztezik egymást. Az egész óriási öntözőrendszer a nagy, tíz méter széles és három méter mély főcsatornától kapja vizét. Ez viszont az angolok által újonnan épített Makvarduzzasztó medencéjéből táplálkozik. Valóban impozáns ez a gyönyörűen megtervezett és pontos tervszerűséggel megépített földtermékenyítés.

A Gezirának nevezett, a Kék- és Fehér-Nílus között elterülő óriási háromszög alapja száz kilométer, oldalai 400 kilométer hosszúak. Ezt az azelőtt teljesen terméketlen, sűrű bozóttal borított területet a Szennar városa mellett épített Makvar töltés elkészültével egy csapásra a világ legnagyobb és legjobb termőföldjévé változtatták.

A csatornázás még koránt sincs befejezve. A nagy főcsatornát évről-évre meghosszabbítják egészen addig, amíg a Gezira legészakibb csücske is művelés alá kerülhet. Óriási kotrógépek végzik a csatornázást oly módon, hogy a kivájt mederből kikerülő földet kétoldalt egyszersmind töltésnek építik meg.

A gátak és zsilipek egész rendszere szabályozza az

évről-évre szaporodó táblák öntözését. Úgy láttam, hogy a buja, fekete földet egyáltalában nem szántják fel. A bozótot egyszerűen felgyújtják, az újonnan nyert területet megboronálják, aztán megássák a csatornahálózatot és ráeresztik a vizet.

A következő esztendőben a learatott táblát nem ültetik be újra, hanem kitépik a gyapotcserjéket és egy évig megműveletlenül hagyják. Az esős időszak aztán elvégzi a föld megtermékenyítését, úgy hogy egy-egy táblán minden második esztendőben aratnak.

Az ezévi aratás már vége felé járt és legtöbb helyen hatalmas zsákokba tömve, szállításra készen láttuk a szép, hófehér gyapotot. Helyenkint azonban még javában folyt a szedés. Ezt alig öltözött bennszülöttek végzik. Cserjéről-cserjére járnak és kezükkel kifejtik a felpattant termésből a hosszú, fehér gyapotcsomót. A kis, lapos kosarakba gyűjtött pelyheket aztán kiöntik a földre fektetett nagy ponyvákra, asszonyok és lányok még kiszedegetik a szálak közt maradt leveleket. Az így nagyjában megtisztított gyapotot préselik zsákokba.

Ezek a gyapotmunkások már jól ismerik az autót és cseppet sem félénkek. Sőt többnyire ügyet sem vetettek ránk. Itt végre sikerült is néhány fekete szépséget lefényképeznünk.

Vád-el-Haddad állomás közelében többfelé ágazott az autójárta út és ezért kénytelenek voltunk kérdezősködni. Természetesen itt is, mint mindenütt, ahol európai nincs a közelben, a bennszülöttek téves irányban igazítottak útba. Nem csekély bosszankodásunkra jó darabon vissza kellett fordulnunk, hogy hidat keressünk, amelyiken átkelhetünk a főcsatorna tulsó oldalára.

A vízárkok mentén nagymennyiségű vízimadarat láttunk a legkülönbözőbb fajtából. Egy különösen nagy, szép szürke gémre rá is lőttem a kis golyósfegyverrel, de elhibáztam.

Egyébként ez a lövés vezetett rá bennünket arra, hogy a kis fegyver irányzéka elütődött, úgy hogy még helyreigazíthattuk, mielőtt nemesebb vadat veszítettünk volna el a fegyver miatt.

Úgy határoztuk, hogy az éjszakát a makvari Rest-House-ban töltjük, mert ott Weber már előre bejelentette jövetelünket.

Makvar jóval kisebb helység Szennárnál, ettől húsz kilométernyire délre, de európai jellege folytán az utazók számára kényelmesebb. Itt épült ugyanis az angol mérnökök és hivatalnokok kolóniája a Makvar-duzzasztó építésének idején és most is itt tartózkodnak a vízművek tisztviselői.

A szudáni vasút Kartumtól a Kék-Nílus mentén Szennárig vezet. Itt aztán derékszögben nyugat felé fordul, átszeli a Gezirá, Kostinál keresztezi a Fehér-Nílust és nyugati irányban haladva Kordofán fővárosáig, el Obeidig visz. Rövid kis mellékvonala van kiépítve Szennártól Makvarig.

Már átléptük a fővonalat s alig voltunk 20 kilométernyire Makvartól, amikor a motor hirtelen lődözni kezdett. Elfogyott a benzin az első tartályból. A beépített pumpa, amelyik a hátsó tartályból előrenyomja a benzint az elsőbe, ezúttal sem működött s ezért igyekeztem kihagyogató motorral elérni a legközelebbi bennszülött-falut, hogy ott valami kannát szerezzek, mert ennek segítségével átönt-hetem a benzint. Közben besötétedett, de szerencsére alig egy kilométer múlva nagy szalmakunyhós, bennszülött-faluba értünk, alighanem a Kék-Nílus partján fekvő Szennárral átellenben. A nyílt tüzek körül üldögélő arabok szívesen hoztak egy bádoggal mosdótálat, ezt aztán könnyen elhelyezhettem a hátsó tartály alá, hogy megcsapoljam.

Most derült ki azonban a turpisság. A hátsó tartályban alig volt egy liter benzin. Szaid persze váltig esküdözött, hogy ő parancsom szerint teletöltötte mindkét tartályt, ez azonban sehogyan sem segített helyzetünkön.

Nagyon bosszantott az eset. Késő este, ilyen közel a célhoz, üzemanyag híján elakadni annyira, hogy esetleg ott kelljen töltenünk az éjszakát a piszkos faluban, éppenséggel nem volt kedvünkre. Benzint persze nem lehetett kapni. A közelfekvő vasúti őrháznál azonban sikerült két liter petróleumot vásárolnunk. Ezt alaposan összekever-

tem a hátsó tartályból nyert benzinnel, a kocsit jobboldalára billentettem, hogy az első tartályban levő utolsó cseppek még lefolyjanak a gázosítóba, aztán lezártam a benzincsapot és betöltöttem a keveréket. Mindnyájan felszálltunk a kocsira, a gázosítóban levő benzinnel megindítottam a motort s aztán erős iramot véve megnyitottam a csapot.

A szegény motor eleinte mintha csodálkozott volna az új, nehezen emészthető üzemanyag felett, de bizonyos közepes fordulatszámmal elég szépen vitte a kocsit.

A kissé lankás talajon gyakran kellett kapcsolgatnom, hogy fenntarthassam a motor kellő fordulatszámát, de azért végre is sok prüszköléssel és kihagyogatással befutottunk Makvar egyetlen benzinkereskedése elé.

Gépünk teljesítménye egyébként, hála a Kartumban kicserélt fuvókáknak, elég jó volt, mert a nagy hőség ellenére is a mai napon megtett közel négyszáz kilométeren éppen hogy elfogyasztotta az első tartály 80 literjét.

Abdul annyira megörült a sikeres manővernek, hogy elfelejtve eddigi komoly tartózkodását, az elismerés hangján fordult hozzám azzal, hogy: «Well, Bashmahandis,* you are a devil!»

A Rest-House elég kényelmes és nagyon tiszta, nyolcszobás földszintes épület. Hófehér ruhás, koromfekete gondozója nagy figyelemmel készített mindnyájunknak külön szobát és kitűnő, meleg fürdőt. A közelben levő görög étkezőben jól megvacsoráztunk és még sokáig beszélgettünk Abdullal a reánk várakozó vadászörömekekről.

Reggel nem kellett korán indulnunk, mert a Makvar töltésen csak kilenc és tíz óra között szabad a magánközlekedés. A korábbi órákban ugyanis a zsilipeket szabályozó gőzdaru dolgozik a gáton. Felhasználtam az alkalmat és mialatt Szaid most már valóban feltöltötte mindkét tartályt, lementem a töltés innenső végén álló mérnöki hivatal irodájába.

Rövid fél óra alatt az emberi törekvés oly gigantikus munkájának eredményeivel ismerkedtem meg, hogy óriási arányaival szinte elkábított.

* «Bashmahandis» arabul «főmérnök».

Ebben az irodában összpontosul nemcsak a Gezira, hanem közvetve Egyiptom sorsa is.

A Makvar-töltés kilenc esztendeje épült; felduzzasztja a Kék-Nílus vizét Makvartól délre egészen az abessziniai határig. A három kilométer hosszú, óriási kötömbökből épített gát mögött már most is hatalmas vízmedence terül el, pedig csak három év múlva számítanak a Makvar-medence teljes felduzzasztására. Az egymástól száz méternyire, a gátba beépített, hidraulikus szerkezetű vas-zsilipekkel szabályozzák a Gezira főcsatornájának vízszükségletét. A szudáni angol kormány és Egyiptom között olyan szerződés áll fenn, amely meghatározza a zsilipek kezelését. Hallottam, hogy az 1924-ben kitört kartumi lázadás óta az angolok megváltoztatták az addig fennálló szerződés ellenére a vízszolgáltatás ügyét úgy, hogy bár a Makvar-medence feltöltését eredetileg hat esztendőre tervezték, már négy éven belül teljesen fel lesz duzzasztva. Ezt természetesen a Nílus alsó folyásán erősen megérik s erre vonatkozólag állandó tárgyalások folynak.

Lehet mondani, hogy itt a Makvar-gát és lejjebb a középső Níluson az Asszuani duzzasztó mérnökeinek kezébe van letéve Szudán és Egyiptom sorsa. Itt futnak össze napról-napra a jelentések a folyó vízállásáról, az öntözött területek vízszükségletéről, itt számítják a legpontosabban köbméterenkint a termővidékek vízszükségletét és a száraz és esős időszakok változását itt egyenlíti ki az emberi lángész munkája.

Ügyszólván naponta változik a zsilipek nyitásának és zárásának sorrendje és a legkisebb mulasztás is óriási területek kiszáradását vonhatná maga után.

Elnézve ennek a tökéletesen kombinált és minden legkisebb részletében összejátszó szervezetnek működését, önkéntelenül is arra gondoltam, hogy Egyiptom és Szudán a modern technika ekkora kihasználása mellett olyan országokká lettek, amelyek már nem viselhetnek háborút. Néhány repülőbomba az asszuani vagy makvari gátra és amit meghagyna a mindent elsodró árvíz, azt már a rögtön utána beálló kérlelhetetlen szárazság pusztítaná el!

Amikor visszamentem a Rest-Houseba, Antal már alaposan kialudta magát, talpon volt és Abdul segítségével éppen a ránk várakozó fekete vezetővel tárgyalt.

A kartumi vadászfelügyelőségtől kirendelt négy sikari, vagy amint ők önmagukat nevezik: «kibir» közül az egyiket Weber hagyta Makvarban azzal, hogy majd ő vezet el bennünket a dzsungelen keresztül Abu Hasimig. Weber néhány sor igazoló-írást hagyott hátra az embernél s ebből kitűnt az is, hogy a dindermenti vadászatunk alatt ez az ember lesz az én kabiro. Amikor Abdul megmagyarázta neki, hogy én vagyok a Weber által említett «bashmahandis», karjait mellén keresztbefonva ünnepiesen üdvözölt és átnyújtotta nekem eddigi bizonyítványait.

Fadl' Allah Ádám már sok vadászexpedíción vett részt. Angol nyelven írt bizonyítványai mind megemlékeztek arról, hogy kitűnően lát, jól ismeri a vadat és bátor ember. A Dinder mentén már sokszor kísért európai vadásztársaságot és két ízben a Fehér-Níluson is járt. Utolsó bizonyítványában többek közt meg volt jegyezve, hogy olyan helyeken, ahol kevés a vad, elveszti az ambícióját és ilyenkor csak nehezen bírható rá a keresésre. Körülbelül 35 esztendő, középtermetű, rendkívül karcsú, majdnem szikár ember volt. Tipikus szudáni néger. Kevesebb arabs jellege volt, inkább silluknégernek látszott. Később sokszor hallottam, hogy társai azzal csúfolták, hogy olyan, mint a «vadember».*

Bár automobilon még sohasem ült, mégis minden látható emóció nélkül foglalt helyet Abdul és Szaid között.

Fél tíz órakor átrobogtunk az óriási Makvar-gát nyílegyenes betonburkolatán. Középuött megálltunk, hogy néhány fényképfelvételt készítsünk, aztán elérve a tulsó oldalt, nekivágtunk a Kék-Nílus-menti vadonnak.

Makvartól Szingáig még jó utat találhattunk volna a Kék-Nílus balpartján és úgy értesültem, hogy a legtöbb vadásztársaság az utóbbi években, bérelt autókon arra felé szokott menni. Megtudtam azonban, hogy Szinga városánál

* Az arabok mélyen lenézik a négereket.

a folyó balpartján az előttünk járó társaság megpróbálta a gépkocsi átszállítását a tulsó partra, hogy onnan Abu Hasimig mehessenek, de komp híján csak nagy nehézséggel és egynapi veszteséggel tutajozták át a kis bérautót. Nagy gépünkkel tehát meg sem akartam kísérelni ezt az átkelést s ezért már itt a kényelmes Makvar-töltésen mentünk át a tulsó partra.

Senki sem tudott felvilágosítást adni arra vonatkozólag, hogy a körülbelül 150 kilométernyire fekvő Szingáig hogyan tudunk keresztülvergődni a bozóton. A Kék-Nílus jobbpartján még nem igen jártak autóval. Antallal azonban úgy vélekedtünk, hogy úgy sem lesz rosszabb a Berbersivatagnál vagy a Sendi körüli bozótnál.

Ádám vezetőnk eleinte nagy önérettel dirigált mindenféle kis gyalogúton. Egy-két óra mulva azonban folyton kelet felé tartva oly járhatatlan, tövisbokros bozótba vitt minket, hogy végre meg sem tudtunk mozdulni a kocsival.

Mivel a folyó mentén egészen Szingáig még sok bennszülött falu van, úgy okoskodtam, hogy sokkal jobban kitaposott ösvényeket találunk azok között s ezért végre is megúnva a dolgot, radikálisan leintettem Ádámot, kijelentve, hogy ezentúl csak én magam leszek a kabir.

Az iránytű segítségével megkerestem a legrövidebb irányt vissza a folyóhoz s alig félórás vergődés után tényleg el is értünk egy bennszülött falut, ettől aztán eléggé tűrhető utat találtunk Szinga felé.

Szaid olyan büszke volt véletlen sikeremre, hogy szegény Ádámot halálra kínozza azzal, hogy a «bashmahandis nagyobb kabir, mint ti valamennyien és ha majd a vadonban eltévedtek, még ő fog titeket visszavezetni».

A bokros, homokos terepen most már oly gyakorlattal vezettem a gépet, hogy egyetlen egyszer sem süllyedtünk el és délben minden nehézség nélkül elértük a Szinga városával szemközt fekvő partot.

A kocsit Ádám felügyelete alatt, az itt álló óriási szikomora fák árnyékában hagytuk, mi pedig a bennszülöttektől kezelt réven átkeltünk a városba.

A rekkenő hőségben mi sem volt csábítóbb, mint egy

fürdés a Nilus lágy, kék vizében. Abdul és a révészek tiltakozása ellenére is Antallal együtt ledobáltuk magunkról a ruhát és fejest ugrottunk a vízbe.

A krokodilusoktól ezen a helyen nem igen kellett tartanunk, mert nem szeretnek megmaradni a lomha evezős rév útján.

Oly jól esett ez a fürdés, hogy nem is szálltunk fel többé az ormóttan nagy, lapos csónakba, hanem trópusi sisakunkat fenntartva, teljes széltében átúsztuk a Kék-Nílust a túlsó partig.

Szinga az utolsó kormányzósági város a Kék-Nílus mentén. Szép, ápoltságban fekvő mudiriája van, azonkívül itt van Fung tartomány legdélibb rendőrállomása és egy század bennszülött gyalogság kaszárnája.

Egy görög áruházban megebédeltünk és benzint vásároltunk, aztán délután három óra tájt a réven visszatértünk a túlsó parton várakozó Ádámhoz.

Abu Hasim innen csak hatvan kilométer. Útközben még három bennszülött falu van. Ádám ezeknek egyikében van odahaza s így természetesen jól ismerte a járható utat. Nem is volt már panasz most vezetése ellen.

A sűrű dzsungelben aránylag széles, kitaposott utak vannak és a kocsival minden nehézség nélkül haladtunk előre. Néhol talákoztunk bennszülöttekkel, amint apró szamaraikon hangosan beszélgetve kocogtak falujuk felé. Itt már mindegyiknek a kezében lándzsa és a nyereg mellé akasztva két-három hajítódárda.

A dzsungel errefelé már sokkal elevenebb. Vöröstörzsű akácfák, sűrű mimóza és csipkebokrok, itt-ott egy-egy pálma vad összevisszaságban váltakoznak. A folyó közelében csak úgy zibongnak a legkülönbözőbb madarak százazrei. Különösen sok a kis, szürke örvösgalamb; Abdul állítása szerint most gyülekeznek, hogy az esős időszak beállta előtt óriási rajokban elvándoroljanak észak felé.

Hirtelen valami kis kutyaszerű állatot láttam az úton átsuhanni, aztán hihetetlen gyorsasággal felkúszott az egyik fára. Az első majom! Később már seregestől láttuk őket, amint a fákon himbálózva kergetőztek vagy hosszú

farkukat felkunkorítva, méltóságteljesen lépdeltek négykézláb a bokrok között.

Helyenkint utunk nagy tisztáson vezetett keresztül s itt a hőségtől összevissza repedezett, fekete földön csak nagyon lassan haladhattunk, hogy rúgótörést ne szenvedjen a kocsi. Némelyik helyen Ádám előre figyelmeztetett, hogy majd meg kell állnunk, mert kórhoz érünk, azután nem győzött csodálkozni azon, hogy a teljesen megterhelt kocsival milyen könnyűszerrel vettük ezeket az akadályokat. Késő délután volt, amikor elhagytuk az Abu Hasim előtt fekvő utolsó falut. Nem messze ettől hirtelen sűrű füstfelhőkbe kerültünk és csakhamar izzó, megüszkösödött fatörzsek között jártunk. Néhány órával ezelőtt itt hatalmas erdőégés lehetett. Minél tovább mentünk, annál közelebb jutottunk az erdőtűz fészkéhez. Itt-ott néhány menekülő gazella rohant el mellettünk vagy jajveszékkelő majmok csoportja szaladt velünk szemben. A helyzet mindinkább kellemetlenebb lett. Bár gyönyörű látványt nyújtott ez a sok ezer holdas égő erdő, a rettenetes hőség s a mindenfelől felszálló zarátnokok, nemkevésbé pedig a fojtogató füst mindinkább aggasztott. Szaid jajgatott, hogy térjünk vissza, Ádám azonban azt erősítgette, hogy igyekezzünk keresztüljutni a tűzvonalon lehetőleg megállás nélkül. Félelmetesen szép volt ez a rohanás a lángoló őserdőben. S végre is egy erős utolsó irammal keresztülültörtünk a lassan dél felé hömpölygő tűzfalon.

A beállott sötétségben is nappali világosság volt körülöttünk, úgyhogy csak a tűz helyétől néhány kilométernyire kellett a lámpákat meggyújtani.

Már azt hittem, hogy a bennszülött vezető ismét tévesen mondotta be a távolságot, amikor a bozótban kanyargó út hirtelen széles töltés romjaira vezetett. Ez valamikor az Abu Hasimtól Szinga felé tervezett automobilút soha el nem készült része volt.

Néhány perc mulva felbukkantak a falu nádkunyhói és valamivel odébb néhány óriási szikomora fa alatt vadászexpedíciónk lámpásai.

Weber és a karaván egybesereglett emberei harsány

hip-hip-hurrával üdvözölték az első automobilt, amely elérte a Dinder-folyó partját.

Mindenekelőtt a derék német büszkén mutogatta nekünk a karaván kitűnő felszerelését. Ott állt az egyik nagy majomkenyérfa alatt kényelmes lakósátrunk, benne két tábori ágy, asztal, szék és két lapos, bádoggal fedett fürdőkád. Nem messze tőle a kisebb, könnyű étkezősátor, szintén összerakható asztallal és támlás székekkel. Valamivel odébb a tábori konyha minden elképzelhető felszerelésével, aztán a tevékről lerakott ládák hosszú sora, poggyásunk, fegyvereink, nagy víztartók minden sorjába rakva és megszámozva.

A gyönyörűen megválasztott táborhely közvetlen a Dinder magas partján feküdt, alattunk csillogott a nagy Abu Hasimi vízmedence. Mintegy száz lépésnyire odébb tevehajcsáraink táboroztak, nyílt tüzek körül üldögélve, éktelen zsvivajjal tárgyalták megérkezésünk szenzációját.

A felcsapó lángoktól megvilágítva, festői csoportban feküdt körül 18 kérődző tevénk, mellettük tíz hátszamarunk.

Mindezt külön-külön megcsodáltuk és mindennek újra megörültünk. Hiszen mögöttünk fáradtságos, de gyönyörűen sikerült, kalandos autóutazás, előttünk pedig az afrikai vadászat csak homályosan sejtett minden gyönyörűsége. Nem hiszem, hogy ezen az estén Antalnál és nálam megelégedettebb két ember lett volna a csillagos afrikai ég alatt.

Pompás jó éjszakát töltöttünk a sátorban és reggel jól kipihenve, tettekre szelven keltünk fel. Még az este úgy határoztunk, hogy ameddig csak lehet, folytatjuk az utat az autóval, aztán Szaiddal visszaküldjük Szennarba.

Jó kedvem azonban csakhamar rémületté változott. Elképzelhető meglepetésem, mikor előszedtük a Kairóból küldött puskákat tokjaikból és a számomra kiválasztott kilenc és feles Schönauer helyett egy ugyanolyan kaliberű Mauser-puskát találtam a ládában. Azonnal felismertem, hogy ez volt az a puska, amelyet Kairóban először kínáltak nekem és amelyet visszautasítottam. Úgy látszik, azután

tévedésből az ott elővett Schönauer helyett mégis csak ezt rakták a ládába. Hiszen nem lett volna akkora a baj, ha nincs mellette a 300 darab Schönauer-töltény, mert ez persze nem illett ebbe a fegyverbe.

Itt állottam tehát vadászexpedíciónk kiindulópontján fegyver nélkül.

Arról szó sem lehetett, hogy Antal nagy Cordit-puskája és a kis hollandi ismétlőfegyver kettőnknek elegendő legyen. Weber közönséges német gyalogsági fegyvere pedig sehogyszem felelt volna meg nekem.

Amennyire el voltam keseredve az első pillanatban, oly gyorsan készen voltam tervemmel. Antal az expedícióval induljon el. Én Szaiddal és Ádámmal csak kis kézitáskával és a szerencsétlen fegyverrel azonnal visszafordulok. Először megpróbálom Szingában az ottani kormányzónál — mert a kabirok állítása szerint szenvedélyes vadászember — vagy töltényeket szerezni a Mauserhez vagy pedig fegyvert a Schönauer-töltényekhez.

Ha ez nem sikerül, egyfuttában visszazáguldok Kartumig és ott bérelek puskát a vadászfelügyelőségtől. Ha a Gesira útjain engedem Szaidot is vezetni, negyvennyolc óra alatt ismét itt lehetünk. Innen aztán követem a karavánt addig, ameddig Antal megfigyelése szerint a kocsival eljuthatok. Ott hagyjanak hátra számomra egy lovagló tevét és vezetőt és legkésőbb három nap múlva majd utólérem a karavánt.

Mindenki helyeselte ezt a tervet és így egy percet sem veszítve beszálltam a jó öreg Steyrbe, hogy a tegnap oly nehezen kiküzdött útdarabon visszarobogjak.

Ma azonban már másként ment a dolog. A koci sem volt oly súlyosan megterhelve s ott voltak előttem tegnapi nyomaink, úgyhogy az Abu-Hasim-szingai hatvan kilométeres utat, amelyet tegnap három óra alatt tettünk meg, most egy óra és 52 perc alatt futottam be.

Szerencsémre a komp is az innső oldalon volt. Szaiddal és a minden bajt okozó fegyverrel gyorsan beleugráltunk és a révészeket a lehető leggyorsabb evezésre ösztökéltük. Nem is engedtem a kompot a rendes helyén kikötni, hanem

a Niluson lefelé a kormányzósági palotához legközelebb fekvő parthoz vitettem magamat. Innen aztán siettem a mudiriába.

Az utcán találok egy angol tisztviselővel, aki az itt élő európaiak szokása szerint barátságosan üdvözölt. Kitűnt, hogy az egyik Szingában szolgálatot teljesítő rendőrtisztviselővel találok össze. Elpanaszoltam bajomat s ő mindenekelőtt a rendőrségre, a mamuriába vezetett. Főnöke a legnagyobb részvétellel hallgatta bajomat és azzal vigasztalt, hogy a legrosszabb esetben rendelkezésemre bocsátja saját nyolcmilliméteres Schönauer-fegyverét, de csak százötven tölténye van hozzá.

A Szudánban élő fehér emberek között a töltény a legértékesebb és legféltettebben őrzött kincs. A mamur azonban biztatott, hogy a gyalogos század parancsnoka, Gordon kapitány nagy vadászember lévén, biztosan rendelkezik több puskával és tölténnyel.

Néhány ajánló sort adott a mudirhoz és megígérte, hogy értesíti Gordon kapitányt is. Amikor a kormányzósági épülethez értem, beküldöttem a mamur kártyáját és a kairói angol ügyvivőtől kapott ajánló levelet a mudirhoz s néhány perc múlva fogadott is.

Sajnálta, hogy tegnap átutaztunk Szingán a nélkül, hogy jelentkeztünk volna, mert az erre járó vadászexpedíciók többnyire itt jelentik be elindulásukat.

Ő is sokat hallott automobilutazásunkról és most örült, hogy legalább egyikünkkel beszélhetett. Legnagyobb készséggel felajánlotta nekem saját fegyvereit és ezeknek megtekintésére meghívott magánlakására ebédre. Közben ő is telefonáltatott annak a bizonyos Gordon kapitánynak, azután Ford automobilján elvitt kényelmes villájába.

Sajnos, a mudir fegyverei nem voltak nagyon inyemre. Egy egylövetű kakasos, óriási kaliberű elefántlövőpuska és egy duplacsövű express. Mindkettő nehézkes és nekem szokatlan fegyver. Minden bizalmam tehát a várva várt Gordon kapitányban összpontosult.

A mudir megmutogatta az ezelőtt néhány héttel a Dinderen zsákmányolt trófeumait, közöttük egy hatalmas

bivalyfej büszkélkedett. Elmondotta, hogy az idén nagyon jó kilátásaink lesznek a vadászatra, mert emberemlékezet óta ilyen szárazság még nem volt.

— Számos medence, amelyik máskor sohasem száradt ki, az idén teljesen kiapadt — mondotta. — A vad tehát teljesen a nagy medencék környékére szorult. Elefántot e miatt nem is igen fognak találni. A feketék jelentése szerint a nagy vízhiány miatt elvonultak a Kék-Nílushoz. Annál kedvezőbb a helyzet a bivalyokkal.

Végre megérkezett az angol kapitány és elképzelhető örömem, amikor egy kilenc és feles Schönauerrel a kezében toppant be. Ez a fegyver ugyan át volt alakítva, hajszáll-ravasza (Stecher) sajnos nem volt, de mégis a nekem megszokott Steyr-puskához jutottam. Érdekes, hogy az afrikai angolok mindnyájan a Mannlicher-Schönauer-puskákat tartják a legalkalmasabb vadászfegyvernek és az urakat különösen érdekelte, hogy az általunk használt autó is ennek az előttük híres gyárnak a gyártmánya.

Nem hittem volna, hogy bárki is ilyen szívesen kölcsönadja kedvenc fegyverét egy idegennek és igazán megható volt látni az angol urak előzékenységét, amellyel minden tekintetben segítségünkre siettek. Nem akartam még egyszer póruljární, tehát kipróbáltuk a puskát saját töltényeimmel, azután kitűnő ebéd után hálásan búcsúztam kedves vendég-látóimtól.

A mudir értesített, hogy a Dinderen előttünk jelenleg két vadászexpedíció jár, nevüket egyébként is megtaláljuk a makvari Rest-House vendégkönyvében. Az egyik egy fiatal angol. Egyedül vadászat. A másik két német úr egy hölgy társaságában. Meg is kért, hogy az utóbbiak számára egy táviratot vigyek magammal, mint a dzsungel postása.

Most már jókedvűen átesónakáztam a tulsó partra és csakhamar útnak is indultam visszafelé. Felhasználtam az alkalmat, hogy a kocsit teljesen megrakjam a Szingában vásárolt benzinkannákkal.

Mivel szükség volt arra, hogy Szaid majd ugyanerre visszavezesse a kocsit, helyenkint most őt hagytam vezetni.

Nagy büszkeséggel foglalt helyet a kormány mögött, mert eddig egy pillanatig sem adtam ki kezemből és örömmel láthattam, hogy a fiú csakugyan kitűnő soffőr. Most már nem siettem annyira, mert hiszen nyilvánvaló volt, hogy estefelé utólérjük a karavánt.

Amikor átrobogtunk azon a falun, amelyben Fadl' Allah Ádám lakott, megkért, hogy néhány percre hadd látogassa meg övéit. Ezalatt engem elvezettek a sejk kunyhójába, csakhamar elhozták oda a legdíszesebb gyékényszőnyegetek és tarka bőrpárnákat és a falu nagyjaival számos csésze feketekávét kellett fogyasztanom. Szaid tolmácsolásával sokat kérdezősködtek autóutazásunkról, de sajnos, nem őrizhettem ellen, hogy a jó fiú mekkorákat lódított az álmélkodó hallgatóknak.

Amikor ismét elindultunk, nem messze a falutól egy fa lehajló ágán három fiatal papagályt pillantottam meg. Felállva az üléstámlára, könnyű szerrel beleráztam őket a kocsiba. Öt óra tájt értünk Abu Hasimba, ott aztán odaadtam őket a sejknek, hogy viselje gondjukat visszatérésünkig.

Karavánunk nyomait könnyűszerrel követhettük a bozótban kígyózó — lehet mondani — kitűnő úton. Tán sehol Afrikában ily kitűnő utat még nem találtam. Csodálkozásomra Ádám megmagyarázta, hogy az esős időszak után a bennszülöttek erre hajtják ki csordáikat egészen a Vád-Mustafának nevezett vízmedencéig, mert ott kitűnő legelők vannak.

— Annál messzebb már nem mehetnek a vadonba — mondotta — az oroszlánok miatt és ott is sok bajuk van ezekkel a rablókkal.

Éppen egy kis kőron haladtunk át és megálltam, hogy lefényképezzem a kocsit a meredek parton, amikor a fák között nem messze egy csoport különös emberfélét láttam közeledni. Alacsony, fekete alakok voltak, mintegy 50 lépésnyire megállottak és különös makogó zsibongással vicsorgatták felénk fogukat. Nagy pávián majmok voltak.

Ádám sietve magyarázgatott valamit Szaidnak, ez meg mindjárt síránkozva kért, hogy siessünk odébb, mert még megdöbálnak, ki akartam azonban próbálni az újonnan

szerzett fegyvert s ezért célbavettem a legközelebb álló nagy hímet. Pontosan fejbe löttem és hang nélkül össze-rogyott. Rettenetes kavarodás támadt társai között, hangoosan makogva és rikácsolva menekültek. Gyorsan odavonszoltam a csúnya nagy állatot az autóhoz és lenyúztam a hosszúsőrű hátbőrét, a többit otthagya a sakáloknak és hiénáknak.

Még le sem nyugodott a Nap, amikor elértem táborunkat El Regeiba nevű helyen. Itt még néhány bennszülött kunyhó áll, a csordapásztorok használják őket a legeltetés idején.

Antal kinn volt vadászni Abdullal, Weber pedig néhány gyöngytyúkot lőtt, mert ezek itt nagy számmal tartózkodnak az erdőben. Nagy volt az öröm gyors visszatérésem miatt és a közben megjött Antal hamarosan megvigasztalódott a fölött, hogy nem sikerült a látott vaddisznók közül egyet sem leterítenie.

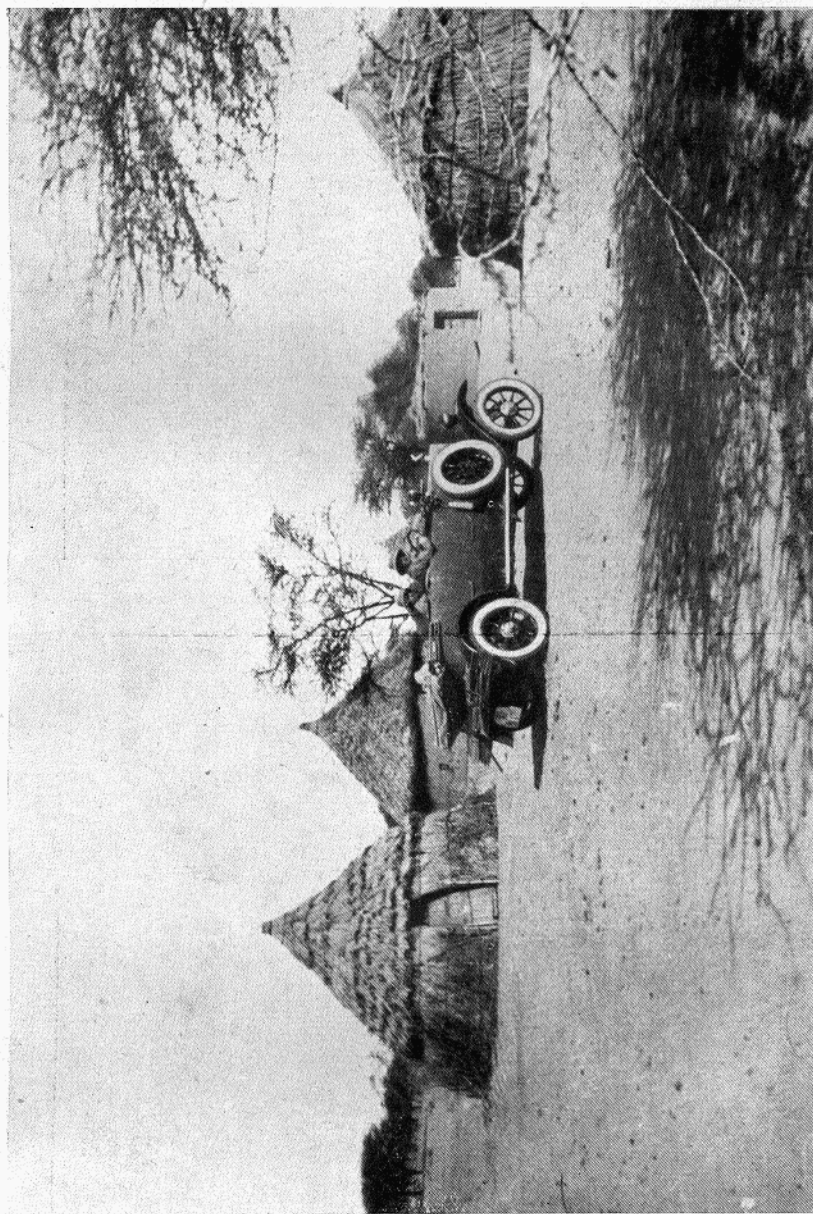
Mielőtt asztalhoz ülhattünk volna, a sátrunk előtt álló nagy fa tetejéről kis szürke majom folyton leugrált asztalunkra, hogy megdézsmálja a terítéket. Antal végre is kénytelen volt a sörétes puskával lelőni.

Vacsora után megbeszítettük a további utazásra vonatkozó végleges tervet. E szerint igyekezzünk a Dinderen felé haladni, amennyire csak lehet, egészen az abissziniai határ közelébe. A legtöbb expedíció a kabirok állítása szerint nem megy messzebb Kor-Galegunál és mivel most is két társaság jár előttünk, a vad már meglehetősen riadt lesz ezen a szakaszon.

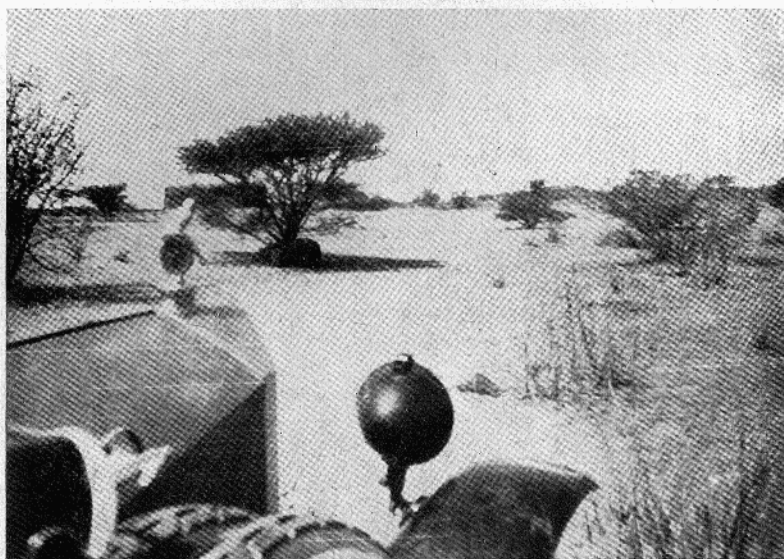
Minél messzebb megyünk, annál jobbak lesznek vadász-esélyeink. Visszautazásunkra való tekintettel kiszámítottuk, hogy jövő hónap, vagyis április 12-én kell ismét Abu Hasimban lennünk.

Ma lévén március 24-ike, közel háromheti időnk lesz a vadászatra.

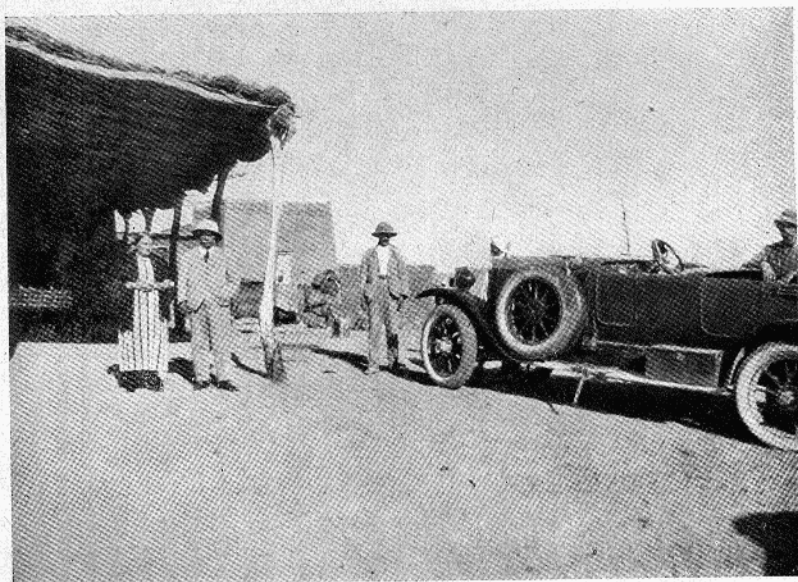
Az automobilt holnap vagy holnapután a szerint, hogy milyen járható terepet találunk, visszaküldjük Szaiddal és egy vezetővel Szennarba. Ő ott felrakja a vasútra és Kartumon, Atbarán át elviszi Port-Szudánba, onnan hajón



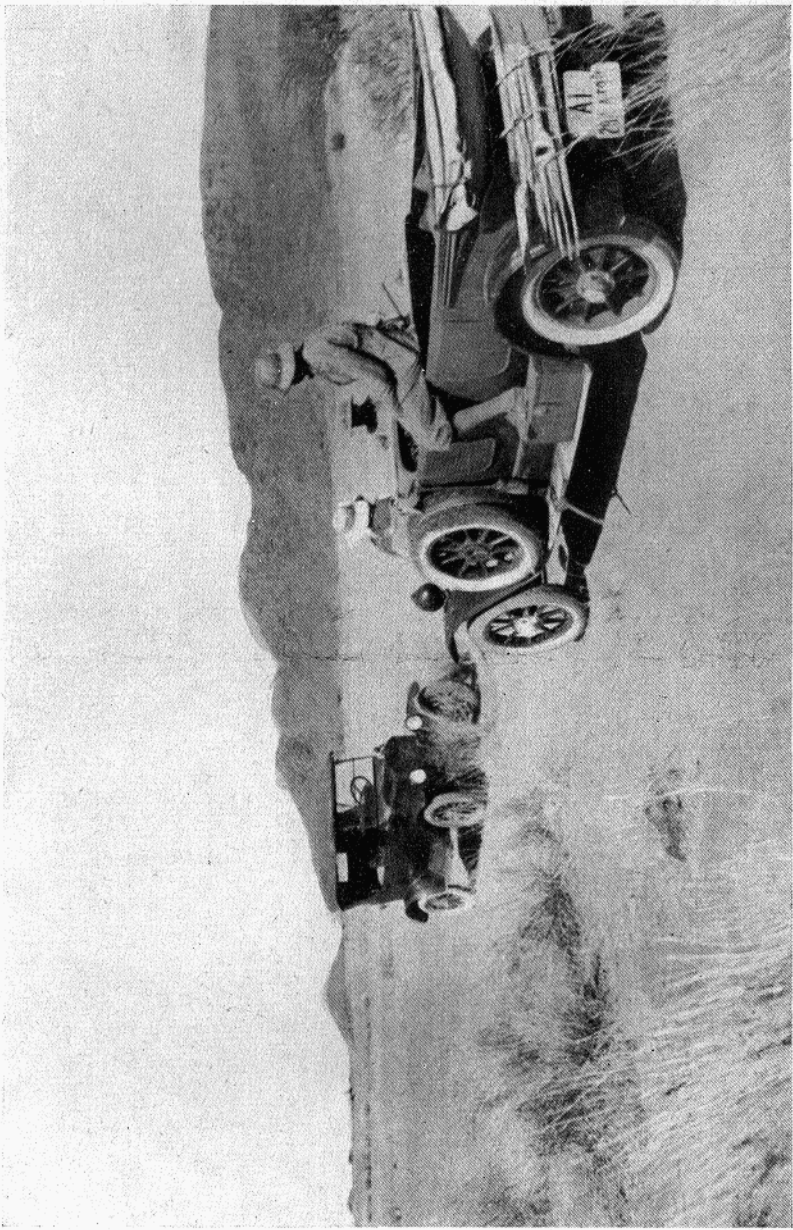
A lakók elmenekültek az «ördögszekér» elől.



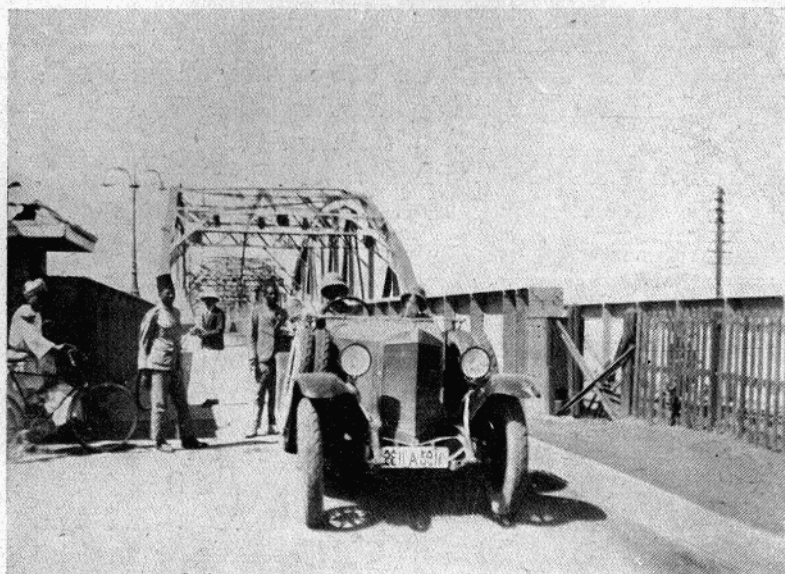
Homoksáv a bozótosban.



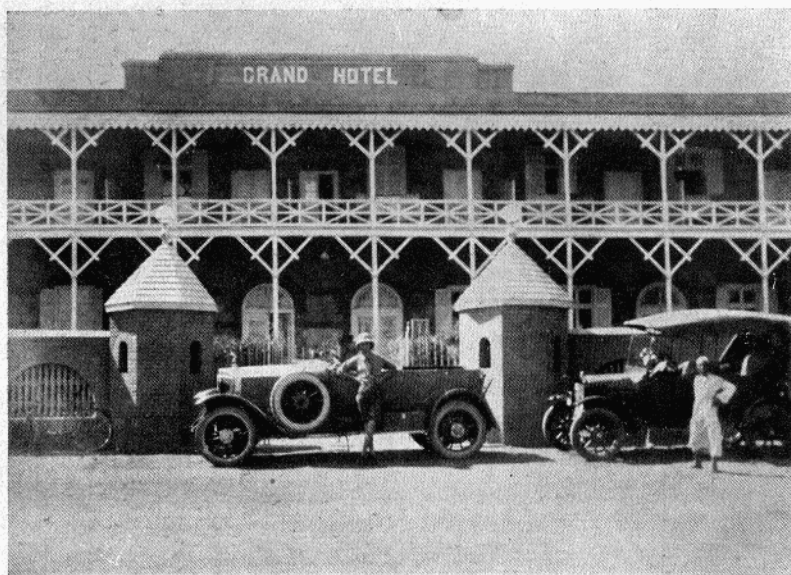
Medeini gyapot-ültetvény.



Találkozás Kartum előtt.



A Kék-Nilus hídján.



A kitűzött célnál!

elhozza Szuezig, onnan pedig az idén megépült autóúton befut Kairóba.

Számunkra Szingából vagy Szennarból rendelünk egy Ford-autót, ez 12-én megvár Abu Hasimban, azon visszamegyünk Szennarig, onnan vonaton Vadi-Halfáig, majd hajón Asszuanba és ismét vonaton Kairóba.

Európai hajónk 23-án indul Alexandriából, így tehát éppen kifutja az idő. Mindez egyébként nagyjában már meg volt beszélve a kartumi ügynökséggel, úgyhogy az autó visszaszállítása már elő volt készítve.

Másnap reggel Weberrel, Szaiddal és Ádámmal ismét az autóban ültünk, hogy folytassuk utunkat. A karavánt ma Abdulra bíztuk, mert Weber meg szeretne volna ismerni a dzsungelben való autózás örömeit.

Eleinte még jól ment a dolog, de csakhamar bebizonyosodott, hogy Ádámnak igaza volt, amikor azt mondta, hogy már nem mehetünk messze a kocsival.

Végül is egy egészen szokatlan akadálya támadt az autózásnak. Az esős időszakban ide-oda vonuló elefantsordák óriási — több mint félméteres átmérőjű — nyomokat hagynak hátra mélyen a felázott talajban. Ezek a valóságos kis fürdőkádak most kőkeményre száradva, olyan akadályokat jelentettek számunkra, hogy alig győztem őket kerülgetni. Ha még sokáig folytatjuk, biztosan eltöröm a kocsit valamelyik rúgóját.

Mivel egyébként sem volt már célunk az automobilon való továbbutazás, elhatároztuk, hogy a legközelebbi mendencénél végleg hátrahagyjuk a kocsit. Hátrafordultam Ádámhoz a közben felkapott csekély arab tudományommal:

— Hogy hívják a legközelebbi helyet?

— Kuka — volt a kurta válasz.

Tehát Kuka lesz az az emlékezetes hely, amelyen befejeződik a derék Steyrkocsi kalandos utazása és ez a különös, gyerekes enyelgésre emlékeztető név kalandos automobiltúránk legdélibb pontjának a neve. Vajjon mit képzelnek majd az otthoniak, ha megkérdezik, hogy meddig mentünk a gépkocsival és hogy ha arra azt válaszoljuk, hogy Kukáig?

Pont délben elértük a nevezetes helyet. A kocsit egy utolsó pihenőre beállítottuk a fák árnyékába, mi pedig addig, amíg a karaván megérkezik, lementünk a folyó partjára körülnézni. Antalt a bozótban bujkáló gazellák érdekelték, én pedig Ádámmal óvatosan megcserkészttem a medence túlsó oldalán fekvő krokodilust.

Jó messzire kellett lőnöm, e miatt sokáig céloztam az állat nyakára, de szerencsésen el is találtam. Megkerültük aztán a vizet, de a krokodilus, amely a közelből nézve, csodálkozásomra, sokkal kisebb volt, mint amekkorának előzőleg tartottam, utolsó erőfeszítéssel mégis csak becsapódott a vízbe. Ádám azonban megragadta a farkát és ismét kivonszolta a másfélméteres hullót.

Hihetetlen ezeknek az állatoknak a csúnyasága. Az alsó állkapocs két elülső foga keresztülhatol a felső állkapocson és agyarszerűen áll ki rajta. Szívóosságuk pedig egyenesen babonás. Hiába volt ellőve nyakszirtje, hiába vágta le Ádám baltájával majdnem az egész fejét, minduntalan újra görcsös rángatózásba kezdett és nagyokat csapkodott a farkával. Végre is egyesült erővel visszavittük az autóhoz s nem kis büszkeséggel fényképeztettem le első krokodilusomat.

Nemsokára megérkezett a karaván és a déli pihenő alatt megadtuk az utolsó intézkedéseket Szaidnak. Mivel Szingától egészen az El Regeiba kunyhóig jónak találtuk az utat, levelet írtam a kartumi ügynökségnek, hogy oda küldjék a bérautót pontosan 11-én délutánra, úgyhogy másnap megérkezésünkkor már ott találjuk, azután átadtuk Szaidnak a Kartum óta készített felvételeinket, hogy majd ezeket is küldjék elénk elkészítve a bérautón, írunk néhány sort az otthoniaknak és végre is ünnepélyesen elbúcsúztunk a jó Steyr-kocsitól.

Szaid és vezetője büszkén foglaltak helyet az automobilban és amint a hajcsárok harsány kiáltozásai között megindult a hepehupás talajon vissza észak felé, hálás szeretettel hallgattam jó sokáig a távolodó gép bűgását, hisz oly hű kitartással hozott el nehéz, de felejtethetetlenül szép utazásunkon Afrika belsejébe!

Amikor tovább indultunk, most már végleg a nyeregben, majdnem szomorú érzés fogott el. Hiányzott valami az eddigi mindennapi örömből és ez nem volt más, mint nagy acél- és féambarátunk. Nem tudom, hogy mások hogyan vannak vele, de számomra, aki fanatikusa vagyok a gépnek, az valóságos élőlény, melyben éppúgy felfedezem a hűséget, szolgálatrakészséget és munkabírást, mint egy élő munkatársban, sőt mondhatom, hogy ez a jó Steyrkocsi, a gyakori igazán kegyetlen bánásmód ellenére is, tanusított irántunk olyan hűséges kitartást, mint akár-melyik jóbarát.

Mialatt gyors tempóban vonultunk a kiégett, száraz őserdőn keresztül, gondolatban végigcsináltam még egyszer ezt az egész kalandos autózást. Legmerészebb álmaimban sem tettem fel róla, hogy ilyen sikeresen fog végződni. Milyen más volt most a haladás számárháton! A kis állatok ugyan derekasan léptek ki s mozgásukat nem is mondhattuk kényelmetlennek, de azért a szabad előretörésre beállított idegzetemet most alaposan szoktatnom kellett ehhez a korlátolt mozgáshoz.

Szóltanul lovagoltunk egymás mellett Antallal. A táj itt vigasztalan képet nyújt. A hőségtől megrepedezett föld, lombnélküli fák, tüskés csipkebokrok, néha egy kis sárgászöld folt, egy-egy pálma és köröskörül a hőségtől rezgő levegő. Mindenfelé az elefántnyomok nagy kerek medencéi és a kőkeményre száradt trágyahalmok, a százával derékba tört fák — koronájukat lelegelték — órák hosszat minden változatosság nélkül ugyanazt a képet nyújtják. Néhol egy kis Dikdik gazella suhant el a bokrok között, de lövésre nem nyílt alkalmunk. Egyébként is siettünk, hogy a mai napon messzire kitűzött célunkat, az Ereif el Diek medencét elérjük.

Már alkonyodott, amikor utunktól jobbra, a fák között valami nagy állatot láttam mozogni. Az európai ember szeme eleinte oly kevésbé szokott az afrikai nagyvad alakjához, hogy első pillanatban azt hittem, hogy zsiráf. Aztán kivehettem, hogy csak azért látszott olyan hosszúnyakúnak, mert a dombos oldalon három ilyen állat haladt egymás

fölött. Ekkor már úgy hittem, hogy bivalyok, míg végre meg tudtam magyarázni a kabi-roknak, hogy merre járnak és ők örvendezve ismételték, hogy «Abu Öruf, Abu Öruf». Persze fogalmam sem volt arról, hogy mi az Abu Öruf és azonnal el is követtem az újdonsült afrikai vadász tipikus hibáját. Nem törődve azzal, hogy mi van előttem, leugrottam a számárról és sietve a három nagy állat után cserkésztem.

Antal túl messzinek vélte a vadakat és mert nem is látta pontosan, hogy merre járnak, biztatott, hogy csak löjtek. Végre az egyik — annyit láttam, hogy van akkora, mint egy ló s a mellett a fején kis szarva van — áthaladt a domboldal tetején és jó háromszáz lépésre odalöttem. Az állat azonnal összeesett. A lövés dörrenésére azonban mögötte megelevenedett az erdő. Csak most láttam, hogy vele egy irányban, de a domb hátával takarva vagy negyven darab ugyanilyen, de még ennél is jóval erősebb állat vonult sokkal magasabb és szebb szarvakkal.

De most már késő volt. A kabi-rokkal odasiettünk és nemsokára Abdul tolmácsolásával megállapíthattam, hogy az egyébként is ritka és a vadászengedélyen csak két darabbal engedélyezett lóantilopék (Roan) közül lőttem le egy fiatal tehenet. Ez volt tehát az afrikai nagyvadak közül első zsákmányunk, nem messze onnan, ahol hátrahagytuk az autóbilt.

Kis idő múlva elértük a táborhelyül kiszemelt medencét, de mivel a túlsó parton az előttünk haladó angol tábor-tüze világított, letelepedtünk az innenső oldalon Vád-Mustafa nevű helyen.

Ez volt tehát az első igazi táborhely a vadonban, messze minden emberlakta vidéktől és ezzel az estével végződött eddigi autóbiltutazásunk és kezdődött a vadász-expedíció a Dinder-folyó vaddús területén.